

Anregungen zum Entwurf 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Rems-Murr-Kreis

Empfehlungskategorien:

- 1) Bereits enthalten (im NVP-Entwurf)
- 2) Übernahme
- 3) Modifizierte Übernahme
- 4) Keine Übernahme

Synopse („Querliste“) der vorliegenden Anregungen der Landkreise, der angrenzenden Kommunen und des Verband Region Stuttgart Vorschlag der Verwaltung für die Einarbeitung in den Nahverkehrsplan

Nr.	Behörde / Verband	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
Landkreis Heilbronn				
1	Landkreis Heilbronn	Wir haben keine Einwendungen.	-	Bereits enthalten
Landkreis Schwäbisch Hall				
2	Landkreis Schwäbisch Hall	Wir haben den Plan gemeinsam mit unserer KreisVerkehr Schwäbisch Hall GmbH geprüft und haben keine Anregungen oder Bedenken.	-	Bereits enthalten
Verband Region Stuttgart				
3	Verband Region Stuttgart	<p>a) Regionale Nacht- und Expressbuslinien</p> <p>Die Nachtbuslinien N30 und N40 sind korrekt als nächtlicher Ersatzverkehr für die S-Bahn-Linie S4 im Abschnitt Marbach – Backnang beschrieben. Neben der N30 und N40 ist auch die regionale Expressbuslinie X20 unter den Linien aufzuführen, die nicht Bestandteil der Linienbündelung sind.</p> <p>Die gegenwärtigen Formulierungen über die Benennung weiterer beschleunigter Busverkehre unter Verwendung der X-Nummerierung (z.B. X43 Ludwigsburg – Waiblingen) beruhen auf einem Konzeptvorschlag des VVS. Es wird empfohlen, im Nahverkehrsplan auf die gegenwärtigen Gesprächsrunden unter Moderation des Verkehrsministeriums zur Festlegung klarer Kriterien der verschiedenen</p>	<p>Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für den Hinweis. Die Linie X20 wird in Kapitel 4.3.4 ergänzt und der folgende Textabschnitt hinzugefügt:</p> <p><u>„Linie X20:</u> <u>Die Linie X20 liegt in der Aufgabenträgerschaft des Verbands Region Stuttgart. Sie bleibt deshalb im Linienbündelungskonzept des Landkreises unberücksichtigt.“</u></p> <p>Die in Anlage 4.3 in Verbindung mit den Ausführungen in Kapitel 4.2.4 „Schnellbusse, Expressbusse und Direktbusse“ dargestellten Kriterien entsprechen der aktuellen Beschlusslage der VVS-Gremien (vgl. auch Hinweis in Fußnote 31) und sind somit momentan als abschließend gültig zu betrachten.</p>	<p>Übernahme</p> <p>Keine Übernahme</p>

		<p>Schnell-/Expressbus-Angebote einzugehen. Die in der Anlage 4.3 des Nahverkehrsplans genannten Kriterienvorschläge des VVS können aufgrund der genannten Beratungen nicht als abschließend gültig angesehen werden.</p> <p>Als grundsätzlich mögliche Option wird auch ein Schnellbus aus dem Raum Waiblingen / Vorderes Remstal in die Stuttgarter Innenstadt aufgeführt. Diese Buslinie würde nahezu vollständig parallel zu den S-Bahnlinien S2 und S3, sowie in Teilen parallel zu den Stadtbahnlinien U1 und U16 geführt. Die Umsetzung der Linie ist nach jüngstem Kenntnisstand fraglich. Aufgrund der Ausweitung des Viertelstundentaktes der S-Bahn auf nahezu den kompletten Tag kann die S-Bahn die Nachfrage in dem genannten Korridor auch nach einer Erholung der Fahrgastnachfrage von der Corona-Pandemie vollständig bedienen. Eine verkehrliche Notwendigkeit für diese Buslinie besteht eindeutig nicht, sie wird deshalb vom Verband Region Stuttgart abgelehnt.</p>	<p>Auch der Rems-Murr-Kreis bekennt sich im Grundsatz zu einer abgestimmten Aufgabenteilung zwischen Bus- und Schienenverkehr. Die Überlegung für eine direkte Busverbindung aus dem Raum Korb/Großheppach nach Stuttgart resultiert aus den Bemühungen zur Luftreinhaltung in der Landeshauptstadt und dem von der bisherigen Landesregierung verfolgten Ansatz, durch zusätzliche Verkehrsangebote bisherige Pkw-Nutzer freiwillig zum Umstieg auf den ÖPNV zu veranlassen. Gerade angesichts der hohen Fahrplandichte sowohl im Schienenverkehr zwischen Waiblingen und Stuttgart als auch im Zubringerverkehr zum Bahnhof Waiblingen sind solche Verlagerungseffekte nur noch dadurch auszulösen, dass den Bewohnern der Achsenzwischenräume eine etwas längere Zubringerfahrt zum Schienenverkehr und der Umstieg zwischen Bus und Schiene erspart wird. Letztlich gehorcht auch eine mögliche Schnellbusverbindung aus dem Weissacher Tal nach Winnenden diesem Prinzip.</p> <p>Aufgrund des pandemiebedingten Verkehrsrückgangs und der auch dadurch verbesserten Luftqualität in der Landeshauptstadt sind die Planungen für die angesprochene Expressbuslinie gegenwärtig (Stand: Mai 2021) aber ohnehin zurückgestellt. Der Landkreis geht auch nicht von einem baldigen Wiedereinstieg in das Projekt aus. Allerdings ist die Verkehrsentwicklung nach dem Ende der Corona-Pandemie nur schwer vorhersehbar. Das Thema Luftreinhaltung könnte wieder an Bedeutung gewinnen oder durch neue Instrumente der Verkehrslenkung (Stichwort: Mobilitätspass) könnte eine stark steigende Nachfrage nach Beförderungsangeboten aus dem Rems-Murr-Kreis in die Landeshauptstadt entstehen. Der Hinweis in Kapitel 7.2.3 wird deshalb beibehalten.</p>	<p>Keine Übernahme</p>
--	--	--	--	------------------------

4	Verband Region Stuttgart	<p>b) S-Bahn-Zubringerverkehre</p> <p>Das Angebot verlässlicher Zubringer auf die S-Bahn im Halbstundentakt ist ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV-Pakts. Der Landkreis beabsichtigt den weiteren Ausbau dieser Zubringerkorridore, wobei auch über eine Zeitspanne von 6 Stunden in der Hauptverkehrszeit an Wochenwerktagen die Zubringerfunktion den Viertelstundentakt umfassen wird. Die Verbesserungen werden begrüßt, es wird aufgrund des mittelfristig ganztägigen Viertelstundentaktes im gesamten S-Bahnnetz jedoch empfohlen, die konkreten Zeitabschnitte zu benennen und neben einer weiteren Ausdehnung des Zeitabschnittes auch die Verlagerung von Zubringern von den bisherigen Grund- auf die bisherigen Zwischentakte zu prüfen. Zubringerverkehre im Sinne des ÖPNV-Paktes umfassen auch die Abienung der S-Bahn zum Bus hin.</p>	<p>Die konkreten Zeitabschnitte werden in Kapitel 6.4.2 (siehe Abbildung 6-1) i.V.m. den Liniensteckbriefen in Kapitel 6.4.3 benannt. Eine Darstellung, ob und inwiefern der jeweilige Verlässliche S-Bahn-Zubringer auf den bisherigen Grund- und / oder Zwischentakt verlagert wird, erfolgt nicht primär über den Nahverkehrsplan. Falls eine diesbezügliche Verlagerung notwendig erscheint, wird im jeweiligen Liniensteckbrief (siehe Kapitel 6.4.3) in der Spalte „Hinweise“ darauf verwiesen.</p>	Bereits enthalten
5	Verband Region Stuttgart	<p>c) Linienbündel</p> <p>Die bislang bündelfreien Kreisnachtbusse wurden nun ebenfalls Teil des Bündelungskonzeptes, was auch einer Empfehlung der Region bei der vorherigen Fortschreibung entspricht. Die Zusammenstellung der Linienbündel ist aus regionaler Sicht wirtschaftlich angemessen, ausgewogen und detailliert beschrieben. Aus Sicht der regionalen Verantwortung für die Allgemeine Vorschrift ist insbesondere von Vorteil, dass fast alle Linienbündel eine Fahrplanleistung von unter 1 Mio. Fahrplankilometern aufweisen, so dass auch kleine und mittelständische Unternehmen attraktive Angebote einreichen können bzw. eigenwirtschaftlich verkehren könnten.</p> <p>Wie schon unter b) beschrieben, könnte bei Darlegung der Anschlüsse noch konkreter auf die Thematik der Ausdehnung des Viertelstundentakts bei der S-Bahn-Anbindung eingegangen werden.</p>	<p>-</p> <p>(siehe Stellungnahme Nr. 4)</p>	<p>Bereits enthalten</p> <p>(siehe Stellungnahme Nr. 4)</p>
6	Verband Region Stuttgart	<p>d) Clean Vehicles Directive</p> <p>Durch die EU-Richtlinie 2019/1161 (Clean Vehicles Directive) gelten in den Mitgliedsstaaten zukünftig Quoten für den Einsatz emissionsfreier bzw. emissionsarmer Fahrzeuge. Der Nahverkehrsplan verpflichtet zur Einhaltung der Richtlinie nach deren Inkrafttreten. Um die Vorgaben der</p>	<p>Die schlussendlichen Auswirkungen der CVD auf die einzelnen Busunternehmen ist noch nicht absehbar, da die Überführung in das nationale Recht noch fehlt. Aus diesem Grund wird die Übernahme des Vorschlags zunächst zurückgestellt. Der Rems-Murr-Kreis begrüßt jedoch grundsätzlich den Vorschlag des VRS einer engen und einheitlichen Abstimmung aller Bus-Aufgabenträger in der</p>	Keine Übernahme

		Richtlinie zu erfüllen und die aktuell mit längeren Bestellfristen versehene Beschaffung von geeigneten Bussen effizient zu gestalten, wird eine enge und einheitliche Abstimmung aller Bus-Aufgabenträger in der Region Stuttgart beim Beschaffungsprozess vorgeschlagen.	Region Stuttgart beim Beschaffungsprozess. Diese soll u.a. über die AG Nahverkehrsplan (siehe Kapitel 1.2.4) sichergestellt werden.	
7	Verband Region Stuttgart	<p>e) Busbevorrechtigung</p> <p>Auf die Wichtigkeit der Busbeschleunigung über Ampelbevorrechtigungen wird im Nahverkehrsplan eingegangen. In der Region sollte ein einheitlicher Standard mit einem offen zugänglichen, also insbesondere herstellerunabhängigen System mit einheitlicher Datenschnittstelle und Übertragungstechnik gelten. Der Verband Region Stuttgart ist im Zuge seiner Aufgabe des Verkehrsmanagements an dieser Stelle unterstützend und koordinierend tätig.</p>	<p>Der Ausbau von ÖPNV-Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen wird ebenso, wie die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren sowie straßenbegleitender Parkierung oder die Anlage von Busspuren, in Kapitel 4.1.7 als Zielsetzung des Nahverkehrsplans definiert. Darüber hinaus wird in Kapitel 6.3.2 darauf verwiesen, dass die zum Einsatz kommende Technik mit den jeweiligen Landkreisen, Städten und Gemeinden abzustimmen und die technischen Voraussetzungen in den Fahrzeugen zu schaffen ist.</p> <p>Dennoch begrüßt der Rems-Murr-Kreis den Vorschlag einer Präzisierung der Zielsetzung, die in Kapitel 4.1.7 wie folgt übernommen wird:</p> <p>„Dies schließt insbesondere die ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, <u>deren Ausbau koordiniert und flächendeckend vorzunehmen ist</u>, die Minimierung von Störeinflüssen aus Abbiege- und Querverkehren sowie straßenbegleitender Parkierung und die Anlage von Busspuren mit ein.“</p> <p>Auf den VRS und seine Aufgaben im Verkehrsmanagement wird in Kapitel 7.2.5 verwiesen.</p>	Modifizierte Übernahme
8	Verband Region Stuttgart	<p>f) Umlagefinanzierung</p> <p>Im Nahverkehrsplan wird Bezug auf eine Vermögensumlage VRS und eine Betriebskostenumlage zur Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs genommen. Diese Aussage sollte konkretisiert werden, dass seitens der Region eine Verkehrsumlage erhoben wird, welche eine Vermögensumlage (Finanzhaushaltsumlage) für Investitionen und eine Betriebskostenumlage (Ergebnishaushaltsumlage) für laufende Aufwendungen umfasst. Die im Nahverkehrsplan zitierte Betriebskostenumlage zur Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs ist lediglich eine untergeordnete einzelne Teilmenge.</p>	<p>Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für den Hinweis. Der Textabschnitt wird, der Anmerkung des VRS entsprechend, wie folgt geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Verkehrsumlage VRS:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Betriebskostenumlage des VRS für laufende Aufwendungen (z.B. zur Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs),</u> ○ <u>Vermögensumlage VRS</u> 	Übernahme

Landkreis Göppingen				
9	Landkreis Göppingen	S.16: Hier fehlt aus unserer Sicht in der Tabelle 2-2 (Straßen für den überregionalen Verkehr im Rems-Murr-Kreis) die L1225 zwischen Oberberken und Uhingen. In der Raumnutzungskarte des Regionalplans ist diese als „Straße des überregionalen Verkehrs“ gekennzeichnet.	Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für den Hinweis. Leider stimmen diesbezüglich die Angaben in der Raumnutzungskarte nicht mit dem Textteil (siehe Regionalplan, S. 249/250) des Regionalplans überein. Der Sachverhalt wird an den Ersteller des Regionalplans, den Verband Region Stuttgart, weitergeleitet und die Anregung in Kapitel 2.2.1, Tabelle 2-2 ergänzt.	Übernahme
10	Landkreis Göppingen	S.248: Die aufgeführte bündelfreie Linie 260 wird vom VVS als Linie 935 gelistet. Wir bitten darum die Liniennummer im NVP durchgehend umzubenennen. Gleiches gilt auch für die Linie 261 (jetzt 917).	Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für den Hinweis. Die Liniennummer wird jeweils umbenannt.	Übernahme
11	Landkreis Göppingen	Anlage 2.5: Nummerierung Linie 260/935 und Linie 261/917. Letztere fehlt in den Liniensteckbriefen und ist auch beim VVS als 261 nicht auffindbar.	Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für den Hinweis. Die Liniennummer wird jeweils umbenannt. Linien, die eine geringe Verkehrsbedeutung für den Landkreis haben, werden nicht als Liniensteckbrief aufgeführt. Da es sich bei der Linie 261/917 um eine solche handelt, ist ein Liniensteckbrief nicht erforderlich. Dennoch bedankt sich der Rems-Murr-Kreis für die Anregung. In Kapitel 6.4.2 wird ein entsprechender Hinweis ergänzt, dass Linien mit geringer Verkehrsbedeutung oder abweichender Aufgabenträgerschaft für den Landkreis keinen Liniensteckbrief erhalten.	Übernahme Modifizierte Übernahme
12	Landkreis Göppingen	S.68: Nummerierung der Linien s.o.; Wir schlagen vor folgenden Passus zur Linie 935 zu ergänzen: „Im Rahmen der nächsten Vergaberunde soll für die Linie 935 mit dem Landkreis Göppingen als Aufgabenträger eine einvernehmliche Lösung zur Finanzierung gefunden werden.“	Auch der Rems-Murr-Kreis spricht sich dafür aus, im Rahmen der nächsten Vergaberunde für die Linie 935 (ehemals: 260) mit dem Landkreis Göppingen als Aufgabenträger eine einvernehmliche Lösung zur Finanzierung zu finden. Aus Sicht des Landkreises sind jedoch offene Finanzierungsfragen kein Thema des Nahverkehrsplans. Eine Übernahme der Anregung ist somit nicht erforderlich.	Keine Übernahme
Landkreis Esslingen				
13	Landkreis Esslingen	In der Anlage 2.5 werden die im Rems-Murr-Kreis verkehrenden Buslinien aufgelistet. Wir bitten Sie, die in unserer	In Anlage 2.5 werden – korrespondierend zu Kapitel 2 (Bestandsaufnahme) – alle Linien aufgelistet,	Keine Übernahme

		Zuständigkeit liegenden und in unseren Linienbündeln enthaltenen Linien 106 (Esslingen a.N. ZOB – Baltmannsweiler – Hohengehren (- Winterbach)), 114 (Esslingen a.N. ZOB – Aichwald – Beutelsbach – Endersbach), 149 (Plochingen – Stumpfenhof – Baltmannsweiler – Winterbach) und 262 (Plochingen – Reichenbach a.d.F. – Schorndorf) entsprechend zu kennzeichnen.	die im Rems-Murr-Kreis verkehren. Eine Präzisierung, welche Linien dem Linienbündelungskonzept des Landkreises zugehörig sind und somit in Zuständigkeit des Rems-Murr-Kreises liegen, erfolgt – korrespondierend zu Kapitel 4, welches das Linienbündelungskonzept enthält – in Anlage 4.4. Eine Darstellung der Zuständigkeiten in Anlage 2.5 erscheint aus diesem Grund nicht sachgemäß.	
14	Landkreis Esslingen	Bezugnehmend auf die unter Punkt 6.4.3 „Liniensteckbriefe und funktionale Leistungsbeschreibungen“ genannten bündelfreien Linien merken wir an, dass sowohl die Linie 114 als auch die Linie 149 nicht aufgeführt werden. Wir bitten um Aufnahme der beiden Linien. Darüber hinaus bitten wir Sie, die unter dem o.g. Punkt aufgeführten Liniensteckbriefe zu den Linien 106, 114, 149 und 262 mit unserer Aufgabenträgerschaft zu kennzeichnen.	<p>Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für die Anregungen. Linien, die eine geringe Verkehrsbedeutung für den Landkreis haben, werden nicht als Liniensteckbrief aufgeführt. Da es sich bei der Linie 149 um eine solche handelt, ist hier ein Liniensteckbrief nicht erforderlich. Es wird jedoch ein entsprechender Hinweis ergänzt, dass Linien mit geringer Verkehrsbedeutung oder abweichender Aufgabenträgerschaft für den Landkreis keinen Liniensteckbrief erhalten.</p> <p>Für die Linie 114, die u.a. wegen der Taktverdichtungs-Funktion zur Linie 206 zwischen Endersbach und Beutelsbach eine hohe Relevanz auch für den Rems-Murr-Kreis hat, wird ein entsprechender Liniensteckbrief ergänzt.</p> <p>Unter den bündelfreien Linien werden alle Linien aufgeführt, die zwar eine Verkehrsbedeutung für den Landkreis, jedoch ihren Bedienungsschwerpunkt außerhalb des Rems-Murr-Kreises haben, so z.B. die Linien 106 und 262. Für keine dieser Linien wird die Aufgabenträgerschaft in Kapitel 6.4.3 angegeben. Aus Gründen der Einheitlichkeit sollen auch die Linien, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Esslingen sind, an dieser Stelle nicht gekennzeichnet werden. In diesem Zusammenhang verweist der Rems-Murr-Kreis auf Kapitel 4.3.4. Dort wird bei den Linien, die nicht in der Zuständigkeit des Landkreises liegen, die jeweilige Aufgabenträgerschaft benannt.</p>	Modifizierte Übernahme
15	Landkreis Esslingen	Wir weisen darauf hin, dass in der Anlage 4.1a in Bezug auf den barrierefreien Ausbau der im Rems-Murr-Kreis befindlichen Haltestellen, die Haltestelle „Abzweigung Baier-eck“ nicht unter den Haltestellen in Schorndorf gelistet	Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für den Hinweis. Die Haltestellenliste in Anlage 4.1a wird angepasst.	Modifizierte Übernahme

		ist. Da diese Haltestelle mit einem Steig im Landkreis Esslingen auf der Gemarkung Lichtenwald – Thomashardt und mit einem Steig im Rems-Murr-Kreis auf der Gemarkung Schorndorf – Schlichten liegt, bitten wir diesbezüglich um Aufnahme des Steiges auf Ihrer Gemarkung. Wir regen darüber hinaus eine einheitliche Klassifizierung der Haltestelle an. Wir beabsichtigen in der dritten Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Esslingen den auf unserem Kreisgebiet befindlichen Steig durch mangelnde Flächenverfügbarkeit und zu geringes Fahrgastaufkommen als Ausnahme vom barrierefreien Ausbau zu kennzeichnen.	Der Rems-Murr-Kreis befürwortet ein einheitliches und insbesondere ein abgestimmtes Vorgehen bei der Klassifizierung der Haltestelle. Da sich jedoch die Lagemerkmale an einzelnen Haltepositionen unterscheiden können, soll im Einzelfall geprüft werden, ob für die im Rems-Murr-Kreis befindliche Haltestelle dieselbe Klassifizierung vorliegt. Hierfür prüft der Landkreis zunächst die Zuständigkeit und stimmt sein weiteres Vorgehen mit dem zuständigen Baulastträger sowie dem Landkreis Esslingen ab.	
16	Landkreis Esslingen	Wir weisen auf die Entwicklung von kreisüberschreitenden Schülerströme und die damit verbundene Nachfrage an Verbindungen, gerade zu den Schulanfangs- und -endzeiten hin. Wir regen daher an, mögliche Weiterentwicklungen des Schülerverkehrs zwischen dem Landkreis Esslingen und dem Rems-Murr-Kreis in beide Nahverkehrspläne aufzunehmen.	Dass der Schülerverkehr auf Basis der Festlegungen der „Satzung über die Bezuschussung bzw. Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS)“ anzupassen ist, ist dem NVP-Entwurf (Ziffer 6.4.2) zu entnehmen. Dies gilt selbstverständlich auch für kreisüberschreitende Schülerverkehre. Dessen ungeachtet sind bei der Ausgestaltung der Verkehre deren weitere Funktionen gemäß Liniensteckbrief zu berücksichtigen. Auf die Pflicht zur Mitwirkung der Schulen bei der Abstimmung der Unterrichtszeiten auf die Belange des ÖPNV wird hingewiesen.	Bereits enthalten
Landkreis Ludwigsburg				
17	Landkreis Ludwigsburg	S. 120: Die Prüfung zur Durchbindung der Linie 214 auf die Linie 451 in Neckargröningen wird begrüßt. Hierzu stehen wir gerne für weitere Abstimmungsgespräche zur Verfügung.	-	Bereits enthalten
18	Landkreis Ludwigsburg	S. 238: Das Leistungsangebot der Linie 433 ist im Status quo mit 39/32/19/0 FP bzw. der Ausreichenden Verkehrsbedienung mit 38/31/18/0 FP definiert. Der Leistungsumfang beträgt u.E. im Status quo 19/16/8/0 FP bzw. der Ausreichenden Verkehrsbedienung 18/15/7/0 FP. Die Betriebsleistung ändert sich entsprechend. Wir bitten um Berücksichtigung und Prüfung.	Der Rems-Murr-Kreis bedankt sich für den Hinweis. Der Leistungsumfang sowie die dazugehörige Betriebsleistung werden im Liniensteckbrief der Linie 433 wie folgt angepasst: Leistungsumfang: <ul style="list-style-type: none"> • Status Quo: <u>19 / 16 / 8 / 0</u> Fahrtenpaare • Ausreichende Verkehrsbedienung: <u>18 / 15 / 7 / 0</u> Fahrtenpaare Betriebsleistung:	Übernahme

			<ul style="list-style-type: none"> • Status Quo: <u>24.400 Fz-km p.a.</u>; • Ausreichende Verkehrsbedienug: <u>22.900 Fz-km p.a</u> 	
19	Landkreis Ludwigsburg	S. 250 bzw. S. 252: Die Ausreichende Verkehrsbedienug der Linien 456 und 457 weicht auf den kreisüberschreitenden Abschnitten in den Nahverkehrsplänen der beiden Landkreise voneinander ab. Dies ist darin begründet, dass die ausreichende Verkehrsbedienug in den Landkreisen abweichend definiert wird. Insofern muss die konkrete Festlegung der Verkehrsleistung im Zuge der kommenden Vergabeverfahren in Abstimmung zwischen den beteiligten Stellen erfolgen. Wir bitten um Kenntnisnahme.	Der Rems-Murr-Kreis steht für eine enge Abstimmung im Vorfeld der Vergabeverfahren gerne zur Verfügung.	-