

**Niederschrift über die Sitzung des
Kreistags am 20. April 2015**
in der Auerbachhalle in Urbach

Öffentlich

Anwesend:

Der Vorsitzende: Landrat Fuchs

77 Kreisrätinnen und Kreisräte: Klopfer (ab 16:05 Uhr), Frau Wilhelm (bis ca. 17:15 Uhr), Dr. Ketterer (bis 17:22 Uhr), Klenk und Franke (bis 17:30 Uhr), Halder (bis 17:40 Uhr), Ostfalk (bis 18:02 Uhr), Breiter, Kober, Dr. Nopper, Hofer und Meßmer (bis 18:05 Uhr)

Entschuldigt: Bauer, Fazio, Häffner, Hinderer, Dr. Kasper, Kölz, Messinger, Möhlmann, Schaal, Dr. Weigold

Ferner: Erster Landesbeamter Friedrich
Kreiskämmerer Geißler
Dezernentin Hülle
Verkehrsdezernent Dr. Zaar (TOP 3)
Herr Knöller, VVS (TOP 3)
stv. Geschäftsbereichsleiter Forst Dr. Riebel (TOP 4)

Der Schriftführer: Kreisoberamtsrat Hasert

Beginn der nichtöffentlichen Sitzung: 14:35 Uhr Ende der nichtöffentlichen Sitzung: 15:50 Uhr

Beginn der öffentlichen Sitzung: 16:00 Uhr Ende der öffentlichen Sitzung: 18:20 Uhr

§ 1

Nachrücken von Herrn Karl-Heinz Payr in den Kreistag und Änderung in der Besetzung der beschließenden Ausschüsse

Drucksache 2015-15a-KT20.04.

Bereits übersandte Drucksache 2015-15-VSKA13.04.

Landrat Fuchs verweist auf die Drucksache 2015-15a.

Ohne weitere Beratung beschließt der Kreistag einstimmig den Beschlussvorschlag der Verwaltung:

1. Es wird festgestellt, dass dem Nachrücken von Herrn Karl-Heinz Payr keine Hinderungsgründe nach § 24 Landkreisordnung entgegenstehen.

Landrat Fuchs begrüßt Herrn Payr in der Mitte des Kreistags und verpflichtet ihn durch Handschlag:

„Ich gelobe Treue der Verfassung, gehorsam den Gesetzen und gewissenhafte Erfüllung meiner Pflichten. Insbesondere gelobe ich, die Rechte des Landkreises gewissenhaft zu wahren, sein Wohl und das seiner Einwohner nach Kräften zu fördern.“

Ohne weitere Beratung beschließt der Kreistag einstimmig:

2. Den in der Drucksache 2015-15a dargestellten Änderungen in der Besetzung der beschließenden Ausschüsse wird zugestimmt.

Auszüge:

1 Kreistagsgeschäftsstelle

§ 2

a) Zurruesetzung des bisherigen Leiters der Geschäftsbereichs Baurecht

Landrat Fuchs verweist auf die Drucksache 11a-2015 und erläutert diese zusammenfassend.

Der Kreistag beschließt einstimmig:

Herr Kreisoberbaurat Karl-Heinz Bayer wird auf seinen Antrag mit Wirkung vom 1. Juni 2015 in den Ruhestand versetzt.

b) Stellenbesetzung für die Leitung des Geschäftsbereichs Baurecht

Drucksachen 2015-11a-KT20.04. und 2015-12a-KT20.04.

Bereits übersandte Drucksachen 2015-11-VSKA13.04. und 2015-12-VSKA13.04.

Landrat Fuchs verweist auf die Drucksache 12a-2015 und erläutert diese.

Die Bewerberin Sonja Voigt stellt sich dem Kreistag vor.

Kreisrat Ulrich regt an, die Wahl offen durchzuführen.

Nach kurzer weiterer Beratung beschließt der Kreistag bei 67 Ja-Stimmen im Wege der offenen Wahl:

Frau Sonja Voigt wird mit Wirkung zum 01.06.2015 zur Leiterin des Geschäftsbereichs Baurecht gewählt.

Auszüge:

2 FB Personal

§ 3

Verabschiedung des Nahverkehrsplans

Drucksache 2015-16a-KT20.04. und 2015-16-UVA13.04.

Kreisrat Dannenmann ist bei diesem Tagesordnungspunkt befangen und zieht sich vor der Beratung und Beschlussfassung zurück.

Landrat Fuchs verweist auf die der Beratung zu Grunde liegende Drucksache und führt einleitend aus:

„Eine attraktive Busverkehrsbedienung in der Fläche stellt für den Rems-Murr-Kreis einen zentralen Eckpfeiler umweltfreundlicher Mobilität und öffentlicher Daseinsvorsorge dar.

Täglich verkehren 12 größtenteils mittelständische und familiengeführte Busunternehmen auf 88 konzessionierten Buslinien (davon 4 Nachtbuslinien). Auf einer Gesamtstrecke von ca. 8,3 Millionen km pro Jahr werden hierbei werktäglich rund 70.000 Fahrgäste transportiert.

Der Nahverkehrsplan in seiner zweiten Auflage bildet das strategische und logistische Grundgerüst für die kommenden fünf bis zehn Jahre. Hier werden nicht nur infrastrukturelle Standards, sondern auch Bedienungshäufigkeit, die Vernetzung mit der S- und Regionalbahn und die Versorgung in der Fläche definiert.

Der Nahverkehrsplan legt die Mindestanforderungen fest, auf die das Regierungspräsidium Stuttgart die Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen stützt.

Bis spätestens 2019 verpflichtet uns das EU-Recht, alle Linienbusverkehre im Wettbewerb zu vergeben. Um hier die notwendige Transparenz sicher zu stellen, aber auch kleineren und mittleren Busunternehmen die Teilhabe am Wettbewerb zu ermöglichen, wurde ein Linienbündelungskonzept erarbeitet. Ein Großteil der Bündel wurde sogar in mehrere Lose aufgeteilt.

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 13.04. die zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans beraten und dem Kreistag einstimmig empfohlen, der vorliegenden Entwurfsfassung zuzustimmen.

Weiterhin erhielt die Verwaltung den Auftrag, nach Vorliegen belastbarer Zahlen und Fakten, die neu entwickelte Busverkehrskonzeption für die Stadt Winnenden und die darin enthaltene Anbindung des Klinikums im Benehmen mit der Stadt Winnenden zu überprüfen.

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss wünscht zudem klare Aussagen der Deutschen Bahn, des Landes Baden-Württemberg und des Verbandes Region Stuttgart zu einer zeitnahen Sicherstellung der Barrierefreiheit an den Bahnhöfen der Rems- und der Murr-Schiene, insbesondere auch im Hinblick auf die 2019 geplante Interkommunale Gartenschau im Remstal.

Der Nahverkehrsplan ist – das zeigt schon Umfang und die Vielfalt der Anlagen – eine echte Fleißarbeit, die im engen Dialogverfahren mit den Kommunen und Träger öffentlicher Belange entstanden ist.

Mein Dank gilt deshalb den Herren Knöllner und Krammer vom Verkehrsverbund Stuttgart aber auch meinen Mitarbeitern im Verkehrsdezernat Dr. Zaar, Herrn Frank und Herr Walter. Sie haben mit Sorgfalt, Diplomatie und Weitblick nicht nur das formale Dickicht des ÖPNV-Rechtes durchdrungen, sondern auch ein finanziell tragfähiges und bedarfsgerechtes Fundament für eine leistungsfähige Bedienung durch Omnibusse in der Fläche – insbesondere auch im ländlichen Raum – konzipiert, dass das Prädikat 'service- und umweltfreundlich' verdient.

Ich darf daher den Kreistag ebenfalls um seine zustimmende Kenntnisnahme bitten.“

Verkehrsdezernent Dr. Zaar erläutert ergänzend das Entwurfsverfahren des Konzeptes und gibt eine Übersicht zu den einzelnen Anlagen und deren Inhalte. Der Nahverkehrsplan sei ein gelungenes Werk, welches für Unternehmen, Kommunen und den Landkreis eine gute Grundlage für die künftige Gestaltung des ÖPNV biete. Ihm sei bewusst, dass nicht alle Kommunen als Gewinner aus dem umgesetzten Plan hervorgehen und etwas dazu beisteuern müssten, um ihren bisherigen Standard zu halten. Er begrüßt die Durchführung eines Gutachtens der betroffenen Gemeinden Plüderhausen und Urbach. Standards für die S-Bahnzubringer hätten aus Zeitgründen nicht mehr im Nahverkehrsplan integriert werden können, die Umsetzung soll über die Vergabe erfolgen. Herr Dr. Zaar erläutert ferner die Anbindung des Klinikums in Winnenden.

Geschäftsführer Knöller stellt die Erarbeitung und die Inhalte des Nahverkehrsplans anhand einer Präsentation vor, die dem Original der Niederschrift beigelegt ist. Er schildert ferner kurz die Auswirkungen des neuen Nahverkehrsplans. Dabei geht er insbesondere auf die Mindestbedienung ein, welche sich in den Größenklassen verändert hat. Es hätten sich auf Grund des Anhörungsverfahrens noch zwei essentielle Änderungen im Nahverkehrsplan ergeben. Dies sei zum einen die Herabsetzung der Mindesteinwohnerzahl auf 400 Einwohner pro Ortschaft bei der Bedienung als auch das Thema des bedarfsgerechten Schülerverkehrs, da auch dieser im Basisangebot berücksichtigt werden soll.

Kreisrat Jäger bezieht namens der CDU-Kreistagsfraktion wie folgt Stellung:

„Die bisherigen Fortentwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere auch bei den Buslinien, orientierten sich regelmäßig an zu erwartenden Fahrgastzahlen, S-Bahn-Nähe und der Finanzkraft der jeweiligen Städte und Gemeinden. Dies führte zu einem – durchaus begrüßenswerten – stetigen Ausbau des Angebots vorrangig in den Verdichtungsräumen. Im Ländlichen Raum dagegen basierte das bestehende ÖPNV-Angebot in aller Regel vor allem auf der zu gewährleistenden Schülerbeförderung. Den gegebenen Anforderungen an einen ÖPNV, der zugleich beispielsweise für Berufspendler einen Anreiz schaffen soll, vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, wird dies jedoch schon lange nicht mehr gerecht.

Im nun vorliegenden Nahverkehrsplan fand diesbezüglich ein wichtiger Paradigmenwechsel statt. Erstmals lag der Erstellung des Nahverkehrsplans mit dem sogenannten ‚Basisangebot‘ eine definierte Mindestversorgung zugrunde, wie es zahlreiche Kommunen und auch unsere Fraktion, immer wieder gefordert, bzw. angeregt haben. Sicher ist uns allen bewusst, dass auch weiterhin an verschiedenen Stellschrauben gedreht und nachgebessert werden muss; auch sind noch einige Punkte offen geblieben, auf welche ich nachher noch kurz eingehen werde; aber eines sei vorweg festgestellt:

Der erfolgte Paradigmenwechsel ist ausdrücklich zu begrüßen, und die CDU-Kreistagsfraktion wird dem vorliegenden Nahverkehrsplan zustimmen. Diese Zustimmung wird auch in Anerkennung dessen erfolgen, dass einige zum ersten Entwurf eingegangene Anregungen bereits im vorliegenden Werk Berücksichtigung fanden – und dass zum jetzigen Zeitpunkt auch vom immensen Arbeitsaufwand der am Planwerk Beteiligten her, wohl mehr nicht möglich gewesen wäre.

Eine wichtige Verbesserung im Vergleich zum ersten Entwurf ist die Tatsache, dass nun zur Ermitt-

lung des Basisangebots nicht nur die Einwohnerzahlen des unmittelbar von der betroffenen Haltestelle angedienten Teilorts herangezogen werden, sondern dass in Abweichung zum ersten Entwurf nun auch die Einwohner der zuzurechnenden umliegenden Teilorte mit berücksichtigt werden, vergleichbar mit der Zurechnung von Einwohnerzahlen im Verdichtungsraum, wo naturgemäß Stadtviertel näher beieinander liegen. Darüber hinaus wurde die Hürde der Einwohnerzahl bezüglich einer regelmäßigeren Andienung von 500 auf 400 reduziert – eine bedeutende Änderung, von welcher nicht nur ländliche Ortschaften wie Alfdorf-Rienharz oder Spiegelberg-Jux profitieren, sondern auch Teilorte beispielsweise der Stadt Schorndorf oder Linien wie Winnenden nach Berglen-Reichenbach und -Steinach. Wie bedeutend diese nicht zuletzt auch durch uns angeregten Änderungen in der Praxis sein werden, kommt beim Vergleich der daraus resultierenden Fahrtenpaare deutlich zum Ausdruck: Anstatt eines Basisangebots von 4/0/0 Fahrtenpaaren im ersten Entwurf – was teilweise sogar weniger Anbindungen, als bisher bedeutet hätte – stellt der Nahverkehrsplan für die betroffenen Haltestellen nun ein Basisangebot von 11/7/6 Fahrtenpaaren fest.

Wichtig vor allem für die Städte und Gemeinden im Verdichtungsraum, ist das klare Signal, dass dort, wo im Vergleich zum bereits existierenden Nahverkehr ein geringeres Basisangebot ermittelt wurde, kein Abbau erfolgen soll, sondern der Status Quo erhalten werden soll. Dies wird aufgrund der zugleich beschlossenen Finanzierungsregelung teilweise mit einem künftig höheren Mitfinanzierungsanteil der jeweiligen Kommunen verbunden sein.

Dafür, dass dies nicht allen betroffenen Kommunen leicht fallen wird, haben wir Verständnis. Aber wir geben diesen Kommunen zu bedenken, dass sie bisher teilweise eben auch überproportional vom Effekt der Umlagen bezogenen Solidarfinanzierung profitiert haben. Unter dem Strich muss man bei objektiver Betrachtung feststellen, dass die künftige Regelung transparenter und auch gerechter im Sinne der Solidargemeinschaft der Umlagen Zahler ist. Wie eingangs erwähnt, konnte nicht jeder Wunsch gewährt werden und nicht jede sinnvolle Anregung berücksichtigt werden. Damit bleiben noch einige Baustellen für die Zukunft offen.

Beispielsweise die Frage, inwiefern besonders besucherintensive Einrichtungen ergänzend zur reinen Einwohnerzahl Berücksichtigung finden könnten. Das betrifft natürlich das Klinikum in Winnenden, aber auch andere entsprechende Einrichtungen im Landkreis, von Besuchermagneten wie Eins-Und-Alles in Welzheim bis hin zu in entlegenen Teilorten angesiedelten Pflegeeinrichtungen. Hierzu trifft der Nahverkehrsplan keine konkreten Aussagen, es sollte aber beim künftigen Ausbau jeweils mit untersucht werden.

Ebenso unberücksichtigt blieb die von unserer Fraktion, aber auch von zahlreichen Kommunen geforderte Berücksichtigung von bedeutenden Anbindungen über die Verbundsgrenze hinaus; beispielsweise in den Raum Schwäbisch Gmünd, Heilbronn oder Schwäbisch Hall. Hier gibt es Linien mit erheblichem Pendlerpotential, weshalb es mehr als nur wünschenswert gewesen wäre, wenn die entsprechenden Anbindungen nebst den zugehörigen Einwohnerzahlen im Nahverkehrsplan hätten berücksichtigt werden können.

Leider schlägt sich diese Notwendigkeit bei der Ermittlung des Basisangebots im Nahverkehrsplan jedoch nicht nieder. Wir akzeptieren die diesbezügliche Erklärung, dass dies aufgrund der damit notwendigen aktiven Einbindung und Verhandlung mit benachbarten Kreisen und ÖPNV-Trägern zusätzlich zum ohnehin immensen Aufwand bei der Erstellung des Nahverkehrsplans nicht mehr leistbar gewesen wäre. Die Erklärung im Nahverkehrsplan, dass derartige Verhandlungen aber ‚zu gegebener Zeit‘ aufgenommen werden sollen, ist uns allerdings zu lapidar und unbestimmt. Wir erwarten, dass diese Gespräche und Verhandlungen nicht irgendwann, sondern zeitnah – gerne unter Einbindung der betroffenen Kommunen – angegangen werden.

Alles in allem liegt mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan jedoch tatsächlich ein Meilenstein auf dem Tisch, dem wir gerne unseren Segen erteilen werden. Den Beteiligten am Planen und Erstellen dieses höchst umfangreichen Werkes möchten wir abschließend unseren ausdrücklichen Respekt zollen. Nicht nur für den außerordentlichen Arbeitsaufwand, der hier zu leisten war, sondern vor allem auch dafür, dass die Anregungen und Stellungnahmen im Laufe der Anhörungsrunde und der dabei durchgeführten Workshops nicht nur angehört, sondern soweit möglich tatsächlich auch erhört und ernst genommen wurden.“

Kreisrat Riedel erklärt für die SPD-Fraktion:

„Mit dem neuen Nahverkehrsplan wird heute die Grundlage dafür geschaffen, dass wir im RMK wissen, wie gut oder wie schlecht es um die Mobilität der Menschen im Bereich der Busverkehre bestellt ist. Auch wenn der Plan nicht alle Informationen abschließend beinhaltet und im Grunde genommen ständig fortgeschrieben werden muss, ist er eine sehr gute Arbeitsgrundlage für die Gremien auf kommunaler Ebene. Die Kommunen können jetzt ihre weiteren Ziele und Maßnahmen formulieren und auch in der Zukunft umsetzen. Dafür gilt unser Dank an alle bei VVS und Landkreisverwaltung, die diese Grundlage erarbeitet haben.

In einigen zusammenfassenden Punkten möchte ich eine Bewertung der Leistungen des ÖPNV vornehmen und deutlich machen, was aus Sicht der SPD-Fraktion noch verbessert werden muss:

1. Der Plan definiert Mindestanforderungen und Basisangebote. Dies führt zu einer Versorgung

im ÖPNV mit gleichen Standards und klärt, wo es ÖPNV geben soll und muss.

2. Die Formulierung von Zielvorstellungen und die Mindestanforderungen sind bindende Kriterien bei der Vergabe von Linienverkehrsgenehmigungen in der Zukunft.
3. Alle Kommunen konnten ihre Zustellungswünsche über das Basisangebot hinaus anmelden. Teilweise hat dies das Basisangebot verbessert.
Man wisse um die Situation von Urbach und Plüderhausen, aber die Basisangebote bieten nun eine gerechte Verteilung auf die Kommunen. Jede Kommune ist zu dem aufgefordert Zusatzangebote anzufordern, die dann vom Kreis geprüft werden, ob diese bezuschusst werden können.
4. Kleinere Ortschaften haben durch die Rücknahme der Einwohnergrenzen von 500 auf 400 profitiert. Im überörtlichen Verkehr gilt nun auch für sie die Fahrtenpaaranforderung von 11/7/6. Damit wird der ländliche Bereich mit einem besseren Basisangebot versorgt.
5. Noch bleibt ein durchgängiger Zubringerverkehr für die S-Bahnlinien ein Ziel. Zwar sind die Standards dafür formuliert, der Finanzierungsvorbehalt muss aus unserer Sicht rasch aufgehoben werden, damit die Umsetzung gelingt. Zusätzliche Park u. Ride Parkplätze könnten diese bessere Anbindung ebenfalls verbessern, vor allem für Menschen aus dem ländlichen Raum.
6. Diese Zubringerverkehre machen allerdings nur dann Sinn, wenn die S-Bahnen endlich wieder pünktlich fahren. Was nützt es einem Schüler oder Berufspendler, wenn er durch die S-Bahnverspätung seinen Bus nach Hause nicht mehr bekommt und eine Wartezeit vor einer Stunde oder gar keinen Anschluss mehr hat? Wer von Standortfaktoren im RMK spricht, muss endlich auch über dieses S-Bahn-Debakel deutlicher sprechen. Deshalb ist es notwendig, dass alle Kommunen und der Landkreis gegenüber Bahn und VVS klare Forderung stellen. Die SPD-Kreistagsfraktion fordert von Bahn, VVS und Region, dass unsere Bürger die versprochenen Leistungen für ihr bezahltes Geld bekommen.
7. Ein weiterer kritischer Punkt bleibt für uns die Anbindung der neuen Zentralklinik an den öffentlichen Nahverkehr. Deshalb bleiben wir bei unserer Forderung, dass die Stadt Winnenden rasch eine City-Buslinie zwischen Bahnhof und Zentralklinik mit kurzen Takten konzipiert. Wir sind bereit, darüber zu verhandeln, was eine kurze, schnelle und verlässliche Anbindung dem Landkreis wert ist. Es macht keinen Sinn lange Linien zu haben, von denen das Krankenhaus eine Station ist, denn bis der Bus wieder kommt vergeht eine zu lange Zeit.
8. Der Landkreis finanziert den ÖPNV mittlerweile mit Millionen. Wer von kommunaler Seite mehr fordert, kann nicht gleichzeitig die Kreisumlage senken wollen. Auch die Kommunen sind in der Pflicht, ihren Teil zu einem bestens funktionierenden ÖPNV zu leisten. Dazu ge-

hören auch barrierefreie, behindertengerechte und sichere Bushaltestellen mit Hochbord und witterungsfesten Unterstellmöglichkeiten. Das alles muss Zug um Zug verwirklicht werden.

9. Ach ja, der Zug. Es gibt nach wie vor katastrophale, teils lebensgefährliche Situationen an den Haltepunkten der S-Bahnen und der Regionalzüge im Rems-Murr-Kreis. Von Bahnhöfen kann man nicht mehr überall sprechen: Schauen Sie sich doch einfach mal selbst die teilweise vergammelten, unwirtlichen Haltepunkte und die unsicheren, gefährlichen Ein- und Ausstiegssituationen in Ihrem Heimatort bzw. nächstgelegenen Haltepunkt an. Da kann kein Mensch mit einer Behinderung den ÖPNV nutzen, man kann nicht ständig von Inklusion sprechen wenn in der Praxis versagt wird. Das ist unsere Aufgabe; werden wir endlich alle vor Ort tätig und verstärken wir den politischen Druck auf Bahn, VVS und Region gemeinsam, damit die teilweise maroden und vernachlässigten Infrastruktureinrichtungen der Bahn deutlich verbessert werden.

Wir sind froh, dass dies bei den Beratungen im UVA noch einmal deutlich wurde und bedanken uns auch bei den anderen Fraktionen für die Unterstützung. Nun gilt es, den ÖPNV in unserem Landkreis weiter auf der beschlossenen Grundlage zu entwickeln und auszubauen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.“

Kreisrat Friedrich legt für die Fraktion der Freien Wähler dar:

„Die Verabschiedung des Nahverkehrsplans bzw. dessen zweite Fortschreibung nach knapp acht Jahren stellt entscheidende Weichen für die Zukunft unseres öffentlichen Personennahverkehrs im Rems-Murr-Kreis. Die Frage lautet: 'Wo kommen wir her und wo wollen wir hin?'

Die Interessen sind dabei so unterschiedlich und vielfältig wie die Städte und Gemeinden in unserem Landkreis. Es gilt vom ländlichen Raum über Unter- und Mittelzentren bis hin zu den Großen Kreisstädten im Verdichtungsraum ein Angebot zu unterbreiten, das für die Bürgerinnen und Bürgern eine echte Alternative zum Individualverkehr bietet, aber gleichzeitig auch in angemessenem Umfang dem Gedanken der Finanzierbarkeit Rechnung trägt.

Darüber hinaus gilt es als besondere Herausforderung für unsere Raumschaft, das neue Kreisklinikum in Winnenden bestmöglich in eine enge Taktung zu integrieren. Uns Freien Wähler ist es ein wichtiges Anliegen, die an das neue Kreisklinikum angrenzenden Städte und Gemeinden wie beispielsweise Waiblingen, Korb, Schwaikheim, Leutenbach, das Weissacher Tal und Backnang noch besser und mit möglichst wenig Umstiegspunkten anzubinden. Hier ist aus unserer Sicht vor allem

eine enge Abstimmung mit der Großen Kreisstadt Winnenden geboten, um praktikable Lösungen gemeinsam vor Ort zu entwickeln.

Einmal mehr hat sich aus Sicht der Freien Wähler gezeigt, wie wichtig es ist, ein komplexes Vorhaben mit unmittelbaren Auswirkungen für die Bürgerinnen und Bürger unseres Landkreises auf lokaler Ebene abzustimmen. Dank unserer kommunalen Selbstverwaltung profitieren wir maßgeblich vom Sachverstand und den Erfahrungen auf örtlicher Ebene, die zu einigen wichtigen Änderungen im Planwerk geführt haben. Insbesondere die Herabsenkung der Mindestgröße an Einwohnern für die Anbindung im Basisangebot von 500 auf 400 Einwohnern bedeutet eine echte Aufwertung des Angebots in vielen Ortschaften des ländlichen Raums. Hier gilt unser Dank dem Verkehrsdezernenten Dr. Zaar und seinem Team, denn verglichen mit den anderen Landkreisen in der Region Stuttgart kann man durchaus feststellen, dass der ländliche Raum im Rems-Murr-Kreis einen bedeutenden teilräumlichen Umfang einnimmt, der zukünftig von dieser Regelung maßgeblich profitieren wird.

Und auch ein weiterer Punkt ist bei uns Freien Wählern auf sehr positive Resonanz gestoßen: Die Aufteilung des Nahverkehrsplans in Linienbündel sowie die Untergliederung der Linienbündel in verschiedene Lose bedeuten nichts anderes als eine mittelstandsfreundliche Kommunalpolitik, von der wir nachhaltig profitieren werden. Denn die im Rems-Murr-Kreis bzw. in der Region ansässigen Beförderungsunternehmen sichern nicht nur Arbeitsplätze vor Ort, sie weisen auch die mit Abstand größten Erfahrungswerte im Alltag auf.

Mich erinnert dies an eine kleine Kurzgeschichte eines unbekanntenen Verfassers, die symbolisch die Bedeutsamkeit des Praxisbezugs und der Ortskenntnis im Busverkehr veranschaulichen soll: 'Ein Busfahrer steht irritiert vor einer Unterführung. Nur wenige Zentimeter ist sein Fahrzeug zu groß, um problemlos hindurchfahren zu können. Ein Fußgänger kommt auf ihn zu und spricht ihn an: 'Guter Mann: Lassen Sie doch etwas Luft aus den Reifen, dann müsste es eigentlich funktionieren.' Der Busfahrer antwortet trotzig: 'So einfach ist das nicht, Sie Besserwisser! Ich muss oben ein paar Zentimeter einsparen, nicht unten!'

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
nichts kann im Zweifelsfall die Orts- und Sachkenntnis eines Busfahrers oder einer Busfahrerin aufwiegen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unserer örtlichen Beförderungsunternehmen wissen stets, auf was sie in ihren Linienkursen zu achten haben, welche Einschränkungen durch Bau- oder Engstellen vorliegen oder welche Besonderheiten bei Eis und Schneeglätte auftreten können. Aus

Sicht von uns Freien Wählern hätte eine einheitliche Vergabe aller Linien im Landkreis die große Gefahr bedeutet, über viele Jahre hinweg erworbene Erfahrungen zunichte zu machen und so ggf. auch gravierende Einschnitte verzeichnen zu müssen. Das Bei-spiel von Malta, dass die Vergabe der Leistungen an Arriva, ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn, getätigt hatte (‘Erst kamen die Araber, dann die Kreuzritter und dann die Deutsche Bahn’), ist mit Sicherheit nur eines der bekanntesten in diesem Zusammenhang. Für das vom Landkreis vorgeschlagene praxisnahe und mittelstandsfreundliche Vorgehen danken wir deshalb ausdrücklich.

Nichtsdestotrotz gilt es auch zukünftig noch einige Großbaustellen abzarbeiten, um unseren Landkreis fit für die Zukunft auf dem Gebiet des ÖPNV zu machen. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels wird ein barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und Bushaltestellen zu einem echten Standortfaktor. Für uns Freie Wähler ist es deshalb ein Unding, dass angesichts der bereits in naher Zukunft anstehenden Remstal-Gartenschau nahezu alle Bahnsteige auf unabsehbare Zeit weiterhin mit großem Versatz aufwarten. Junge Familien, Seniorinnen und Senioren mit Mobilitätseinschränkungen oder körperlich beeinträchtigte Bürgerinnen und Bürgern wird somit effektiv die Teilhabe an einer auf Mobilität angewiesenen Gesellschaft stark erschwert, wenn nicht gar faktisch unmöglich gemacht. Hier bitten wir unseren Landrat, gemeinsam mit den betroffenen Städten und Gemeinden entlang der Achsen im Murr- und Remstal, auf allen zur Verfügung stehenden Kanälen sich mit Nachdruck für die Belange derjenigen Bürgerinnen und Bürger einzusetzen, die unsere Hilfe am meisten benötigen!

Wir Freien Wähler sind der Überzeugung, dass auch in diesem Bereich durch eine konsequente Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen den Städten und Gemeinden und dem Landkreis noch einige Synergieeffekte möglich sind. Es gilt, den notwendigen barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen Zug um Zug zu realisieren und beispielsweise bevorstehende Arbeiten an den Kreis- und Landesstraßen vor Ort zu nutzen, um gemeinsam schneller ans Ziel zu kommen.

Der vorgelegte Nahverkehrsplan ist aus Sicht von uns Freien Wählern ein ausgewogenes und stimmiges Planwerk, das grundlegende Verbesserungen enthält und die Finanzierung des ÖPNVs auf eine sachgerechte und transparente Grundlage stellt. Gleichzeitig sehen wir den Nahverkehrsplan als notwendige Grundlage für weitere Maßnahmen, die konsequent verfolgt werden müssen. Wir sind der Überzeugung, dass sich gemeinsam im Verbund mit den Städten und Gemeinden, dem Landkreis und der Region Stuttgart noch einiges erreichen lässt. Oder wie Johann Wolfgang von Goethe es einmal formuliert hat:

‘Nicht die Umstände bestimmen uns,
sondern wir bestimmen die Umstände. ‘

Wir Freien Wähler stimmen der Verabschiedung des Nahverkehrsplans zu.“

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.’

Für die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen spricht Kreisrätin Sturm:

„Nun liegt er vor uns, ein wichtiger Baustein für die öffentliche Daseinsvorsorge: Der aktualisierte Nahverkehrsplan. Kaum jemand wohnt heute noch so, dass er alle notwendigen Einrichtungen zu Fuß oder wenigstens mit dem Fahrrad erreichen kann. Tag für Tag müssen wir viele Kilometer zurücklegen um Schule, Ausbildungsstätte, Hochschule oder Arbeitsplatz zu erreichen. Nicht nur im ländlichen Raum, auch in manchen Innenstädten fehlt es an Nahversorgern für den täglichen Bedarf. Zudem besteht das Leben nicht nur aus essen, lernen und arbeiten. Der Mensch braucht auch soziale Kontakte, er will sich aktiv am Sport- und Kulturgeschehen beteiligen oder diesem als Konsument zu Ehren verhelfen. So entstehen im Rems-Murr-Kreis täglich 1.078.000 motorisierte Fahrten. Längst ist unstrittig, dass diese Fahrten einen Großteil des klimaschädlichen CO₂-Ausstosses verursachen. Und wer will abstreiten, dass 40 kleine Verbrennungsmotoren davon mehr produzieren als ein großer – wenn wir mal von den 40 Sitzplätzen im Standardbus ausgehen und davon, dass die meisten Fahrten allein in einem Auto zurückgelegt werden. Älter als 11 Jahre soll kein Bus sein, der auf unseren Straßen rollt und jedes Neufahrzeug muss die höchsten Schadstoffnormen erfüllen – viele Kraftfahrzeuge auf unseren Straßen können hier nicht mithalten. Doch nicht nur in Hinblick auf den Schadstoffausstoß hat der Bus gegenüber dem Individualverkehr Vorteile. 40 Autos benötigen ein Vielfaches an Straßenfläche gegenüber einem Bus. Mehr Autos benötigen wiederum immer mehr Straßen- und Parkplatzbauten.

Nicht nur aus Grüner Sicht, auch aus Sicht aller Finanzierungsverantwortlichen ist das nicht wünschenswert. Wir sehen es daher nicht als Kür, sondern als Pflichtaufgabe des Landkreises an, den Anteil der Fahrten, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, deutlich zu steigern. Mit 15,2 % liegen wir klar unter dem Durchschnitt im VVS-Gebiet von 19,9 % der Fahrten, die mit dem Bus zurückgelegt werden. Auch der ÖPNV-Pakt gibt als Ziel für 2020 eine weitere Steigerung vor. Daher begrüßen wir ausdrücklich, dass das Angebot vielerorts ausgeweitet wird. 29 Linien bekommen mehr Fahrten, 1 Linie wird verlängert, 1 Linie kommt neu hinzu. Wir vertrauen dabei den

Gemeinden, dem VVS und der Kreisverwaltung, die in mehreren Vorrunden daran gefeilt haben, das Angebot attraktiv und bedarfsgerecht zu gestalten. Wobei auch dieses Planwerk nur ein Planwerk mit begrenzter Haltbarkeit ist. Wenn Potentiale für mehr Fahrgäste erkennbar sind, darf nicht lange gezögert werden, das Angebot dem anzupassen. Ein gutes Beispiel für den Erfolg solcher Maßnahmen sind die Nachtverkehre. Attraktivität bemisst sich allerdings nicht nur an der vorgeschriebenen Klimaanlage. Deren Nutzen und Umweltverträglichkeit im reinen Stadtverkehr mit Türöffnung an Haltestellen im Minutentakt darf leise angezweifelt werden. Attraktivität hat viel mit Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu tun, aber auch damit, dass man nicht erheblich länger unterwegs sein will, als man es mit dem Pkw wäre. Wenn man daher wie in Auenwald eine Dreiviertelstunde von einem Teilort in den anderen braucht, hat irgendwer seine Hausaufgaben noch nicht gemacht. Die Bushersteller hingegen haben Ihre Hausaufgaben gemacht. Linienbusse sind barrierefrei. Ganz im Gegensatz zur Firma Bombardier, die die spaltüberwindenden Schiebetritte an den S-Bahnen nicht funktionsfähig hin bekommt. Ein großes Ärgernis, gerade auch im Hinblick auf die nahe Gartenschau im Remstal, die ohne ÖPNV nicht funktionieren wird. Wir loben ausdrücklich die Priorisierung und Vorgabe des Nahverkehrsplans, in jedem Teilort künftig eine Haltestelle barrierefrei zu gestalten. Unsere Busunternehmer – und einen gewissen Wettbewerbsvorteil sollen sie in den kommenden europaweiten Ausschreibungen ruhig haben – haben zwar ihre Skepsis gegenüber modernen Antrieben abgelegt, doch noch immer sind Hybrid- oder Elektrobusse im Vergleich zum SSB- Bestand in Stuttgart Exoten. Wir fordern daher, dass in den Anforderungen an Neufahrzeuge steht: 'Alternativen Antrieben ist der Vorzug zu geben'. Es ist gut, dass die Endredaktion des Nahverkehrsplans noch aussteht. So erstaunt es etwas, dass der die S4 ersetzende Nachtbusverkehr zwischen Marbach und Backnang (S. 311) hauptsächlich Fahrgästen aus Kleinheppach und Stetten dient. Die Zeit steht nicht still auf dem Gebiet der Mobilität. Fahrgastinformationssysteme und Echtzeit-Abrufe auf dem Smartphone sollen den lückenlosen Anschluss zwischen S-Bahn und Bus sicherstellen. Das VVS-Ticket wird zur 'Polygo-Karte'. Der Absatz zur Intermodalität, zu den Verknüpfungen S-Bahn und Bus mit Car-Sharing, Bike-Sharing, E-Bike-Verleih, Rufverkehren ist daher noch etwas dürrtig. Doch das soll es auch schon gewesen sein mit Kritik; wir stimmen der vorliegenden 2. Überarbeitung des Nahverkehrsplans zu.“

Kreisrat Hofer führt für die Fraktion der FDP-FW folgendes aus.

„Der Nahverkehrsplan ist sicherlich nicht nur eine Fleißarbeit . Allerdings habe dieser auch Respekt über die detaillierte Linienführung verdient, welche teilweise ausgeweitet worden ist. Zudem gab es eine hervorragende Beteiligung der 31 Städte und Gemeinden des Rems-Murr-Kreises mit denen

alles, vor allem die vielen Verknüpfungspunkte diskutiert wurden. Daraus entstand ein sehr gutes, transparentes Konzept, welches eines Dankes wert ist. Was dieser Nahverkehrsplan nicht beinhaltet sind große Neuerungen, zumindest sind diese in dieser Fortschreibung nicht erkennbar. Große Neuerungen erfolgen erst in ca. 5 Jahren, wenn die Linienbündel ausgeschrieben sind, da diese Ausschreibung eine völlig andere Form der Diskussion beinhaltet. Auf diesem Konzept, könne man sich also nicht die nächsten fünf Jahre ausruhen, da ständig nachgebessert werden soll. Dies ist auch erforderlich, da wir immer noch eine Stauregion im Bundesgebiet darstellen und auch sonst eine ganze Reihe von Missständen vorweisen, die noch verbessert werden müssen. Dies muss auf einer transparenten Zwischenbasis, wie die des Nahverkehrsplans erfolgen. Positiv ist natürlich, das wir einige Verbesserungen insbesondere die Anbindung im ländlichen Bereich durch die Reduzierung der Mindestbedingung anstatt von 500 auf 400 Einwohnern pro Ort erreicht haben. Auch ein elementar wichtiges Element ist die Aufnahme des Basisangebotes in den Nahverkehr. Dieses ist europaweit vorgeschrieben und Voraussetzung für alle Ausschreibungen die in der Zukunft anfallen. Zudem setzt es eine gewisse Gerechtigkeit in den Gemeinden um, da die bisherigen Standards häufig historisch bedingt gewachsen und somit kaum mehr nachvollziehbar sind. Mit diesem Konzept wurden Parameter geschaffen, die für jeden gleich sind und auch gleich sein müssen. Das es dadurch Gewinner wie auch Verlierer gibt, ist selbstverständlich.

Ich setze darauf, dass den Kommunen der ÖPNV so wichtig ist, dass sie vom Basiskonzept abweichen wollen, wenn sie dadurch Synergieeffekte schaffen wollen.

Die Linienbündelung die jetzt auch noch in Lose unterteilt werden soll ist sehr wichtig, da wir im Rems-Murr-Kreis hervorragende mittelständische Unternehmen haben, die ein hervorragendes Nahverkehrskonzept seit langer Zeit mittragen und miterbringen. Wenn dies nun ein bis zwei große Firmen übernehmen würden, würde nichts mehr von dieser Erarbeitung übrig bleiben. Zudem wird es ein Problem geben, wenn die Busfahrer ihren bisherigen Arbeitgeber verlieren und zu vermutlich schlechteren Konditionen vom neuen Unternehmen übernommen werden. Beim letzten ÖPNV-Kongress ist ausdrücklich darauf hingewiesen worden, dass das Buspersonal bei den Mittelständischen Unternehmen mehr verdient als den Mindestlohn der in dieser Branche zu zahlen ist. Zudem braucht es nicht nur ein striktes Verwaltungsdenken, sondern auch eine politische Aussage die hinter dem Nahverkehrsplan steht. Dieser besteht nun mal zumeist aus den Buslinien, aufgrund dessen wurde hierzu auch am meisten gesagt. Allerdings benötigt es diese politische Aussage auch dort, wo die Verknüpfungspunkte sind. Wenn es an einem der Bahnhöfe, an dem es Lücken gibt, zu Schäden - insbesondere auch Personenschäden- kommt, können wir uns als Kreistag nicht auf die Aussage berufen einen Nahverkehrsplan zu haben, aber sonst nicht zuständig zu sein. Deshalb

müssen wir zu den Themen Barrierefreiheit und der Anbindung an das Klinikum in Winnenden eine politische Aussage treffen. Natürlich müssen wir uns bei diesen Themen an die Nase fassen und nicht nur auf die Bahn schimpfen, sondern auch im kommunalen Bereich tätig werden. In Weinstadt wurde nun ein Termin an Ort und Stelle vereinbart und es wäre gut, wenn auch jemand vom Landratsamt dabei wäre. Zu dem angesprochenen Expressbus finde ich es natürlich wichtig, dass dieser nicht über Weinstadt, sondern über Kernen fährt. Aber die Verbindung vom Nachbarkreis über den Schurwald herunter nach Weinstadt, die muss verbessert werden.“

Kreisrat Kelemen kündigt an, dass er als Vertreter des Wahlkreises IX dem Nahverkehrsplan nicht zustimmen könne, da durch diesen die Gemeinden Plüderhausen und Urbach im Vergleich zu jetzt enorm benachteiligt und die bisherigen Angebote um fast 50% reduziert würden. Die beiden Gemeinden seien jedoch auf die guten Busanbindungen nach Schorndorf angewiesen seien. Beide Kommunen seien weiterhin bereit, ein zusätzliches Angebote bis zu einem Betrag zu 100.000 € selbst zu finanzieren. Er bedanke sich auch dafür, dass die Kreisverwaltung nach Abschluss des Gutachtens, welches die beiden Kommunen beauftragt haben, für Gespräche bereit sei. Allerdings lägen die Beträge um die jetzt vorhandenen Strukturen zu stabilisieren bei bis zu 250.000 Euro, was die die Gemeinden nicht tragen könnten. Diesen Teil des Nahverkehrsplans empfinde er daher als unangemessen. Daher erwäge er, gegen das Konzept zu stimmen.

Kreisrat Holzwarth weist darauf hin, dass die Anbindung des neuen Klinikums in Winnenden bereits durch drei Linien im 20 Minuten-Takt erfolgt sei. Der Kreis komme bei diesem Konzept nur für die Kosten einer Linie auf. Die beiden anderen würden von der Stadt Winnenden finanziert. Wenn die Stadt nun auch noch eine City-Buslinie finanzieren solle, wäre dies nicht mehr verhältnismäßig. Außerdem seien die bisher auf dieser Strecke eingesetzten Busse nur halb ausgelastet, da viele Patienten und Besucher das Auto nutzen würden. Der überwiegende Teil der Fahrgäste seien Mitarbeiter, weshalb er in den Randzeiten noch Verbesserungspotential in Form eines Takt-Busses mit Haltestellen in Winnenden und Umgebung sehe. Er bittet hierauf bei der Evaluation des Konzeptes zu achten.

Auf den Antrag zur Geschäftsordnung von Kreisrat Kelemen, erfolgt getrennte Abstimmung über den Beschlussvorschlag Ziff. 1.

Der Kreistag beschließt mehrheitlich bei 1 Nein-Stimme und 3 Enthaltungen:

1. Den in der Sitzung am 13.04.2015 eingebrachten Entwurf der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu beschließen und die geplante Losaufteilung sowie die Standards im Busverkehr zur Kenntnis zu nehmen.

Der Kreistag beschließt einstimmig:

2. Die Verwaltung wird beauftragt, nach Vorliegen der Evaluation des neuen, erweiterten Buskonzepts der Stadt Winnenden durch den VVS, gemeinsam mit der Stadt Winnenden den Bedarf weiterer Verbesserungen in Bezug auf die Anbindung des Rems-Murr-Klinikums zu prüfen und dem Umwelt- und Verkehrsausschuss zu berichten.
3. Der Kreistag fordert alle zuständigen Akteure (Deutsche Bahn, Land Baden-Württemberg sowie Verband Region Stuttgart) dazu auf, Sorge zu tragen, dass im Hinblick auf die Interkommunale Gartenschau 2019 die Barrierefreiheit aller betroffenen Bahnhöfe inklusive des barrierefreien Einstiegs in die Züge entlang der Rems-Schiene gewährleistet wird.

Auszüge:

2 GB Verkehr

§ 4

Kartellrechtsverfahren Nadelstammholzvermarktung

Drucksachen 2015-22a-KT20.04. und 2015-22-VSKA13.04.

Landrat Fuchs ruft die Drucksache 22a-2015 zur Beratung auf und erläutert diese. Auf seine Ausführungen in der Sitzung des Verwaltungs-, Schul- und Kulturausschusses am 13.04.2015 wird verwiesen.

Nach kurzer weiterer Beratung beschließt der Kreistag einstimmig bei 2 Enthaltungen:

1. Der Kreistag nimmt die Ausführungen zum Kartellrechtsverfahren Nadelstammholzvermarktung zur Kenntnis.
2. Der Kreistag stimmt der Übernahme des Holzverkaufs aus dem Nichtstaatswald und der Einrichtung einer Holzverkaufsstelle durch den Landkreis als freiwillige kommunale Aufgabe zu, sofern das Bundeskartellamt den unteren Forstbehörden den gemeinsamen Verkauf von Nadelstammholz aus Staatswald und Nichtstaatswald untersagt. Die Umsetzung des Übergangsmodells erfolgt mit der Maßgabe, dass das Land im Gegenzug die Landkreise von allen etwaigen Schadensersatzansprüchen, die die Kreise direkt oder im Wege des Regresses von Landesseite treffen können, freistellt.
3. Der Kreistag unterstützt den Beschluss des Verwaltungs-, Schul- und Kulturausschusses, den von der Forstbetriebsgemeinschaft Welzheimer Wald unterbreiteten Vorschlag nicht weiter zu verfolgen.

Auszüge:

1 Dezernat II

1 GB Forst



§ 5

Anpassung der Entgelte für das Kreisschullandheim Mönchhof
Drucksache 2015-10-VSKA13.04.

Landrat Fuchs verweist auf die der Beratung zu Grunde liegende Drucksache.

Ohne weitere Beratung beschließt der Kreistag bei mehrheitlich bei 1 Nein-Stimme:

Die Entgelte für das Schullandheim Mönchhof werden mit Wirkung zum 01.09.2015 entsprechend der Aufstellung auf Seite 3 der Drucksache 2015-10 angepasst.

Auszüge:

1 GB Schulen, Bildung, Kultur

1 GB Finanzen

§ 6

Verschiedenes

Kreisrat Voral bittet darum, für die Kreisstraße Winnenden-Baach – Bürg eine Sanierung zu prüfen. Er sehe im schlechten Straßenzustand eine erhöhte Unfallgefahr.

Landrat Fuchs berichtet, die Kreisverwaltung habe sich wiederholt bemüht, GVFG-Mittel zu bekommen. Nachdem dies nicht gelungen sei, habe man die Sanierung der Straße auf die Warteliste gesetzt. Er sagt zu, dass verkehrssicherheitsrelevante Schäden repariert würden. Weiteres werde im UVA diskutiert.

Auszüge:

1 GB Straßen

Zur Beurkundung!

Der Vorsitzende:

Der Schriftführer:

gez.

gez.

Johannes Fuchs

Thomas Hasert