



KT-Drucks. Nr. 157/2013

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

öffentlich

Dezernent

Andreas Wiedmann
Telefon 07031-663 1355
Telefax 07031-663 1489
a.wiedmann@lrabb.de

12.09.2013

Zuständigkeitsforderungen des Verbands Region Stuttgart zur Aufgabenträgerschaft ÖPNV

- Anlage 1: Antrag der VRS-Regionalfraktionen
Anlage 2: Gutachten Prof. Dr. Lenz zur Aufgabenträgerschaft
Anlage 3: Grundmodell neuer Finanzierungsstrukturen

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss zur Vorberatung	30.09.2013
Verwaltungs- und Finanzausschuss zur Vorberatung	02.10.2013
Kreistag zur Beschlussfassung	14.10.2013

II. Beschlussantrag

1. Der Kreistag des Landkreises Böblingen lehnt die Übertragung weiterer Zuständigkeiten auf den Verband Region Stuttgart ab.
2. Herr Landrat Roland Bernhard wird ermächtigt, in enger Abstimmung mit den anderen Landkreisen in der Region Stuttgart und der Landeshauptstadt Stuttgart, alle notwendigen Schritte zur Wahrung der Interessen des

Landkreises Böblingen zu unternehmen.

III. Begründung

1. Ausgangslage:

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Großraum Stuttgart ist eine der zentralen Aufgaben der kommunalen Daseinsvorsorge. Der Großraum Stuttgart ist einer der wirtschaftsstärksten Standorte in Europa, wenn nicht gar weltweit. In diesem hochverdichteten Raum kommt deshalb einem gut ausgebauten und leistungsstarken ÖPNV eine ganz besondere Bedeutung zu. Er trägt nicht nur dem nach wie vor wachsenden Mobilitätsbedürfnis Rechnung, sondern ist auch ein wesentlicher Faktor der ökologischen Wertigkeit und Nachhaltigkeit.

Die Gewährs- und Aufgabenträger dieses hochkomplexen ÖPNV im Großraum Stuttgart sind das Land für die überregionalen Schienenverkehre, der Verband Region Stuttgart (VRS) für die S-Bahnen und regional bedeutsamen Schienenpersonennahverkehre mit Anfangs- und Endpunkt in der Region, die Landkreise für die Busverkehre und regional nicht bedeutsamen (Schienen-) Nebenbahnen sowie die Landeshauptstadt Stuttgart für die SSB, bestehend aus einem weit verzweigten Netz von Bus- und Schienenverkehren.

Diese Aufgaben- und Verantwortungsteilung hat sich seit der Gründung der Verkehrsverbund Stuttgart GmbH (VVS) im Jahr 1993 bzw. des Verbands Region Stuttgart im Jahr 1995 außerordentlich gut bewährt. Sie kombiniert erfolgreich die hohe Vor-Ort-Kompetenz der einzelnen Aufgabenträger mit deren bewährter Kooperation bei der Vernetzung sämtlicher Verkehrssysteme. Im Ergebnis ist so für den Fahrgast ein äußerst leistungsfähiges Nahverkehrssystem aus einem Guss entstanden.

Aber auch schon lange vor der 1993, und damit noch weit vor dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) haben die Landkreise sich intensiv um den ÖPNV gekümmert und mit erheblichen Summen finanziert.

Seit der Gründung des Verbands Region Stuttgart im Jahr 1995 wurden aus dessen Gremium immer wieder Stimmen laut, die Aufgabenträgerschaft für den gesamten ÖPNV auf den VRS zu übertragen. Im Jahr 2005 eskalierte dieser Streit. Das Verkehrsministerium hat konsequenter Weise eine Änderung der ÖPNV-Zuständigkeiten abgelehnt und den Verband Region Stuttgart einerseits und die Landkreise andererseits aufgefordert, sich über die weitere Zusammenarbeit im ÖPNV zu verständigen. Hieraus ist das sogenannte „17-Punkte-Papier“ entstanden. In der Präambel ist dort geregelt: „Im Interesse der angestrebten gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung und einer vertrauensvollen Zusammenarbeit stellen Landkreise und Verband Region Stuttgart ihre Rechtsauffassung über die Zuständigkeit sowie Initiativen zur Änderung der Rechtslage zurück.“ Dieses Papier wurde von den Gremien der Landkreise und des Verbands Region Stuttgart beschlossen und die Landräte und der Regionaldirektor ermächtigt, dieses Papier zu unterzeichnen. Es ist damit für beide Seiten verbindlich. Gleichwohl verstummten die Stimmen aus der Regionalversammlung nicht, die weiterhin eine Übertragung der ÖPNV-Zuständigkeiten auf den VRS forderten.

2. Antrag der SPD-Regionalfraktionen und der Regionalfraktion Bündnis90/Die Grünen vom Juli 2013

Die bisherigen Übertragungsforderungen gipfeln nunmehr in einem gemeinsamen Antrag der Regionalfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom Juli 2013 (Anlage 1). Darin wird die Regionalversammlung aufgefordert wie folgt zu beschließen:

„Der Landtag und die Landesregierung werden gebeten, zeitnah die gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, um

1. die Aufgabenträgerschaft für den gesamten ÖPNV in der Region Stuttgart, mit Ausnahme der vom Land bestellten Verkehre und mit besonderer Regelung zu weiter bestehenden Direktvergabe für in öffentlichem Besitz befindliche Verkehrsunternehmen dem Verband Region Stuttgart zu übertragen,
2. dem Verband die Zuständigkeit für Zielabweichungsverfahren gemäß Landesplanungsgesetz zu übertragen
3. die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, um die Funktionen und Aufgaben des Vorsitzenden des Verbands Region Stuttgart und der Regionaldirektorin/des Regionaldirektors in einem Amt zu vereinen. Das bisherige Wahlverfahren für den Regionaldirektor sollte dabei übernommen werden.“

Dieser Beschlussantrag wurde in der Regionalversammlung am 17.07.2013 eingebracht und soll nach Vorberatung im Verkehrsausschuss am 18.09.2013 in der Regionalversammlung am 25.09.2013 beraten und beschlossen werden.

Nachdem die Verwaltungen und die Kreistage in der Region Stuttgart bislang eher zurückhaltend waren, ist es nunmehr erforderlich, dass diese ihren verfassungsrechtlichen Positionen und ureigensten Interessen klar zum Ausdruck bringen und Stellung zu beziehen.

Zwischenzeitlich hat Verkehrsminister Winfried Hermann die Landräte, den OB der Landeshauptstadt und den Vorsitzenden des VRS zu Gesprächen eingeladen.

3. Begründung

Im Wesentlichen werden im Ergebnis drei vorgenannte Punkte aus folgenden Gründen abgelehnt.

Aufgabenübertragung für den Busverkehr und den nicht regional bedeutsamen Schienenpersonennahverkehre auf den VRS

Für die Landkreise und die Städte und Gemeinden stellt der ÖPNV eine Kernkompetenz der kommunalen Selbstverwaltung dar, die wir gerade im Landkreis Böblingen schon seit vielen Jahren sehr erfolgreich zusammen mit unseren Städten und Gemeinden im Rahmen der Nahverkehrsplanung wahrnehmen. Der heute sehr gut ausgebaute ÖPNV im gesamten

Verbundgebiet zeigt, dass die Landkreise die Ihnen obliegenden Aufgaben zielorientiert lösen. Es gibt daher keinen Anlass, dieses funktionierende System ohne Not zu ändern. Für unsere Fahrgäste ist es auch nicht wichtig, wer für die Bereitstellung der Verkehrsleistungen zuständig ist. Es geht allein um die Frage, ob die zur Verfügung gestellte Verkehrsleistung dem tatsächlichen Bedarf vor Ort entspricht.

Die geforderte Übertragung der Zuständigkeit für den ÖPNV ist zudem verfassungswidrig. Ein hierzu erstelltes Gutachten der Rechtsanwaltskanzlei Oppenländer durch die Rechtsanwälte Prof. Dr. Lenz und Dr. Würtenberger (Anlage 2) ist diesbezüglich eindeutig! Danach gehört die Nahverkehrsträgerschaft neben der Trägerschaft für weiterführende Schulen, der Abfallentsorgung und der Krankenhausversorgung zu dem vom Bundesverfassungsgericht als Mindestbestand kreiskommunaler Aufgaben geforderten Aufgabenbestand von Landkreisen (BVerfGE 119,331 /356/): „Es kommt in Betracht, diesen Aufgabenkreis wenigstens als Mindestbestand an „kreiskommunalen“ – also überörtlichen – Aufgaben zu beurteilen, der das Bild der Kreise als Selbstverwaltungskörperschaften und als nicht nur staatliche Verwaltungsstellen ausreichend prägen kann. Solange aber eine ernsthafte Beeinträchtigung der Erfüllung solcher Aufgaben nicht nachprüfbar belegt ist, kann eine Verletzung des Wesensgehalts der Selbstverwaltung der Kreise durch Eingriffe in den Aufgabenbestand nicht angenommen werden.“ Jede ernsthafte Beeinträchtigung und damit erst recht die vollständige Entziehung der Nahverkehrsträgerschaft verstößt damit gegen Artikel 28 Abs. 2 Satz 2 des Grundgesetzes. Gleiches gilt auch nach den Maßstäben der Landesverfassung des Artikel 71 Abs. 2 Satz 2 in Verbindung mit Satz 1, Abs. 1.

Aus diesem Grund haben die Landräte der Verbundlandkreise im Frühjahr dieses Jahres ein Schreiben an den Ministerpräsidenten Kretschmann gesandt mit der Bitte, diese Rechtslage gegenüber dem VRS klarzustellen. Gleichzeitig haben sich die Landräte vorbehalten, eine gegenteilige rechtliche Auffassung des Landes gerichtlich überprüfen zu lassen.

Daneben gibt es zahlreiche sachliche Gründe, weshalb eine Übertragung weiterer Zuständigkeiten im ÖPNV auf den Verband Region Stuttgart nicht notwendig ist:

- 1.1 Der Nahverkehr aus einem Guss ist in der Region Stuttgart seit der tariflichen Vollintegration im Jahr 1993 bereits verwirklicht. Seit dieser Zeit gibt es einen gemeinsamen Fahrplan, Tarif und ein stetig verbessertes Angebot. Der Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) garantiert als Mischverbund, dass alle Aufgabenträger und Leistungserbringer an einem Tisch zusammensitzen und nicht nur eng, sondern auch erfolgreich zusammenarbeiten. Im Übrigen verfolgen alle das gemeinsame Ziel, dem Fahrgast einen möglichst optimalen und gleichzeitig bezahlbaren ÖPNV zu bieten.
- 1.2 Die Aufstellung der Nahverkehrspläne durch die Landkreise sichert eine stetige Fortentwicklung des ÖPNV-Angebots. Diese subsidiäre Aufgabenerfüllung garantiert, dass die örtlichen Gegebenheiten erkannt und verarbeitet werden sowie dem Prinzip der wirtschaftlichen Aufgabenerfüllung eine hohe Bedeutung zukommt. Alle verkehrlichen Maßnahmen werden gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen sowie den Städten und Gemeinden vorbereitet und vom Kreistag entschieden. Dabei gilt grundsätzlich, dass derjenige, der bestellt, auch bezahlt. Auf diese Weise gelingt es, den manchmal schwierigen Spagat zwischen Wünschen einerseits und finanzieller Machbarkeit an-

dererseits auszutarieren. Über die dazugehörigen Beschlussfassungen in den Gemeinderäten und dem Kreistag ist darüber hinaus eine hohe Akzeptanz sichergestellt.

- 1.3 Soweit von Seiten des VRS behauptet wird, in den Landkreisen gäbe es ein „Kirchturmsdenken“ wird dieser Vorwurf entschieden zurückgewiesen. Das Gegenteil ist der Fall. Die Landeshauptstadt Stuttgart und die Landkreise arbeiten außerordentlich kooperativ und eng zusammen. Nahverkehrspläne, Linienbündelungskonzepte sowie die vertragliche Gestaltung mit den Busunternehmen sind eng aufeinander abgestimmt.
- 1.4 Eine gute und vorausschauende ÖPNV-Planung verlangt umfassende örtliche Kenntnisse. Durch ein Hochziehen der Zuständigkeit auf den Verband Region Stuttgart gehen diese Kenntnisse endgültig verloren. Die Passgenauigkeit der heutigen Verkehre wird durch das vom VRS propagierte „regionale Grundangebot“ zerstört und durch eine pauschale Gleichmacherei ersetzt. Der Kontakt zu den Städten und Gemeinden sowie vor allem zum Fahrgast geht dadurch verloren.
- 1.5 Wozu die mangelnden örtlichen Kenntnisse führen können, zeigt sich beim Nachtbusverkehr. Aus der Regionalversammlung wurde und wird gebetsmühevoll vorgebracht, dass das Vorgehen bei den Nachtbussen in den Landkreisen ein Beleg dafür sei, dass die Zuständigkeit für den ÖPNV in die Hände der Region müsse.

Für die Landkreise ist jedoch genau dieses an den örtlichen Gegebenheiten orientierte Vorgehen ein Beleg dafür, dass der ÖPNV vor Ort am sinnvollsten und wirtschaftlichsten organisiert werden kann. Die in den einzelnen Landkreisen gewählte Vorgehensweise und auch die gewählte Art des Nachtverkehrs (Regelbetrieb mit Bussen bzw. Anruf-Verkehre) orientiert sich am vorhandenen Bedarf und gibt nicht einen einheitlichen Standard vor, der z. B. bei den Verbindungen im Schwäbischen Wald oder in Teilen des Landkreises Esslingen überdimensioniert wäre. Notwendig ist aber auch aus Sicht der Landkreise gerade bei den Anruf-Verkehren eine einheitliche Vorgehensweise beim Tarif und auch bei der Bestellung der Fahrten z. B. durch die Einführung einer einheitlichen Rufnummer. Hier erarbeitet der VVS auf Veranlassung der Verbundlandkreise hin erste Konzepte.

- 1.6 Dieser Antrag stellt außerdem einen Bruch des 17-Punkte-Papiers dar. Dieses Papier wurde von keiner Seite gekündigt und ist deshalb in vollem Umfang verbindlich. Es entspricht dem Rechtsverständnis der Landkreise, dass geschlossene Vereinbarungen Bestand haben und sich die vertragsschließenden Parteien daran halten. Sofern die Inhalte nicht mehr gelten sollen, ist die Vereinbarung zunächst zu kündigen.
- 1.7 Mit der Formulierung in Ziffer 1 des Beschlussantrages der beiden Regionalfraktionen wird für Teile des ÖPNV eine Sonderregelung gefordert. Das Land bleibt weiterhin für die überregionalen Schienenverkehre zuständig und es soll besondere Regelungen zur weiter bestehenden Direktvergabe von in öffentlichem Besitz befindlichen Verkehrsunternehmen geben. Letzteres würde der Landeshauptstadt Stuttgart mit den Schienen- und Busverkehren der SSB und sonstigen Städten und Gemeinden mit eigenen Verkehrsunternehmen zunächst Sonderstellungen einräumen. Dies dient aus unserer Sicht ausschließlich dazu, das Wohlwollen der Landeshauptstadt Stuttgart

bzw. deren Neutralität in dieser Sache herbeizuführen. Die nächsten Zuständigkeitsforderungen sind damit aber bereits heute vorgezeichnet.

- 1.8 Die Landkreise haben gemeinsam mit der Landeshauptstadt Stuttgart ein Alternativmodell zu den heutigen Finanzierungsstrukturen auf Basis der heutigen Aufgabenträgerschaften im ÖPNV entwickelt. Es sieht vor, die Finanzierungsstrukturen im ÖPNV des VVS-Gebiets zu vereinfachen nach dem Grundsatz „wer bestellt bezahlt“ (Anlage 3). Die komplette finanzielle Abwicklung für den Busverkehr soll nach diesem Vorschlag über die Verbundlandkreise erfolgen und stärkt die Rechte des Kreistags. Dieser Vorschlag wurde dem Land, dem VRS und der VVS GmbH im November 2012 übersandt. Die bilateralen Arbeiten zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und den Landkreisen zur Vereinfachung der Finanzierungsströme Landeshauptstadt / Landkreise sind weit fortgeschritten und können voraussichtlich Anfang des Jahres 2014 den Verwaltungsspitzen und in der Folge den Gremien präsentiert werden.
- 1.9 Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, dass der Verband Region Stuttgart mit seiner derzeitigen Zuständigkeit für die S-Bahn-Verkehre und den dortigen Problemen, die er nicht zu lösen im Stande ist, ausgelastet genug ist.

Eine Aufgabenübertragung im ÖPNV auf den Verband Region Stuttgart wäre nicht nur verfassungswidrig, sondern auch aus sachlichen Gründen weder erforderlich noch geboten.

Die bisherigen Gewährsträger des ÖPNV auf Kreisebene – der Landkreis mit seinen Städten und Gemeinden – müssen sich gemeinsam massiv gegen einen solchen Eingriff wehren. Nur so kann auch künftig den Bürgern in der bisher bewährten engen Zusammenarbeit der kommunalen Träger ein am tatsächlichen Bedarf und den finanziellen Möglichkeiten orientierter ÖPNV angeboten werden. Das bloße Aufstellen von Behauptungen, der ÖPNV würde bei einer zentralen Verwaltung von Stuttgart aus besser oder billiger als heute, darf nicht für Entscheidungen auf Landesebene ausreichen. Der ÖPNV, der für große Teile unserer Einwohner von immenser Bedeutung ist, darf nicht einfach wegen des Wunschs des VRS nach zusätzlichen Kompetenzen in seiner bewährten Struktur verändert werden.

Außerdem könnte eine solche Aufgabenübertragung der Einstieg sein, weitere Kernkompetenzen, wie das Krankenhauswesen oder die Abfallbeseitigung, zu zentralisieren und dem Einfluss der kommunalen Ebene zu entziehen. Das wird immer wieder vom Verband Region Stuttgart, der regionalen IHK und dem Forum Region Stuttgart gefordert. Diese sachlich und fachlich völlig unbegründeten Ansinnen laufen dem Grundsatz der Subsidiarität, wonach eine Aufgabe möglichst nahe bei den Bürgern und von der jeweils untersten leistungsfähigen Ebene erledigt werden soll, zuwider.

Aus den genannten Gründen muss die Zuständigkeit des VRS auf den regionalbedeutsamen öffentlichen Schienenpersonennahverkehr beschränkt bleiben. Finanzierungsverantwortung und Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV müssen vor Ort gebündelt werden. Ansonsten stehen sowohl die Landkreise wie auch die Städte und Kommunen vor der Situation, dass ein zentrales Gremium in Stuttgart über den Standard und die Qualität des ÖPNV in unserem Gebiet entscheidet und wir gemeinsam schlussendlich nur noch die Zeche bezahlen müssen, ohne weitergehenden Einfluss nehmen zu können. Denn die Art und Wei-

se, wie der VRS uns beteiligt bzw. auf unsere fachlichen Anregungen eingeht, kennen wir aus den Erfahrungen beim Metropolticket oder auch bei der Allgemeinen Vorschrift sehr genau.

Zu 2.: Übertragung der Zuständigkeit für Zielabweichungsverfahren auf den Verband Region Stuttgart

In der Landtagsdrucksache 13/1883 vom 12.03.2003 zur Änderung des Landesplanungsgesetzes hat das Land seinerzeit auf Seite 27 der genannten Landtagsdrucksache ausgeführt „Die Regionalverbände sollen Planungsverbände bleiben und keine Behörden werden. Zielabweichungsverfahren sind Verwaltungsverfahren, also eine typische Behördenaufgabe. Deshalb scheidet ein Zuständigkeitsübergang von den Regierungspräsidien auf die Regionalverbände aus.“ An dieser Auffassung sollte festgehalten werden. Darüber hinaus gilt Folgendes:

- 2.1 Ziel der Landesplanung ist es, im gesamten Land Baden-Württemberg gleiche Lebensverhältnisse herzustellen. Den Regionalverbänden kommt dabei die Aufgabe zu, die Regionalplanung für ihr Verbandsgebiet zu erstellen. Teilräume und der Gesamt- raum stehen dabei im sogenannten Gegenstromprinzip. Das heißt, dass sie aufeinander abgestimmt sein müssen. Gerade in Bezug auf die Windkraft und die jüngsten gesetzlichen Änderungen ist es deshalb unbedingt erforderlich, den Gesamtzusammenhang der Planung in Baden-Württemberg nicht aus dem Auge zu verlieren. Abweichungen von Zielen der Regionalplanung sind daher aus der höheren Warte und deshalb von der höheren Raumordnungsbehörde, dem Regierungspräsidium, zu beurteilen. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass es landesweit aufeinander abgestimmte Bewertungsmaßstäbe für Zielabweichungen gibt. Daher ist es richtig, die Zuständigkeit für Zielabweichungsverfahren bei den Regierungspräsidien zu belassen.
- 2.2 Die Regionalverbände sind zuallererst Planungsverbände und eben gerade keine Behörden. Zielabweichungsverfahren sind hingegen Verwaltungsverfahren, also eine typische Behördenaufgabe. Auch deshalb scheidet ein Zuständigkeitsübergang vom Regierungspräsidium auf den Regionalverband bzw. den VRS aus.
- 2.3 Der VRS hat in seiner Regionalplanung flächendeckend über sämtliche nichtbebauten Gebiete regionale Grünzüge und Grünzäsuren gelegt. Damit gibt es, von Kleinstvorhaben abgesehen, kein einziges Vorhaben im Außenbereich mehr, welches nicht von der Region mitbestimmt wird. Für den Fall, dass Zielabweichungsverfahren nunmehr ebenfalls vom VRS durchgeführt würden, würde der VRS also nicht nur die Planung selbst vornehmen, sondern auch über sämtliche Ausnahmen entscheiden. Es ist bereits rechtlich zweifelhaft, dass die flächenhafte Ausweisung von regionalen Grünzügen und Grünzäsuren überhaupt rechtmäßig ist. Dieses Instrument darf nämlich seiner Natur nach nur punktuell eingesetzt werden und nicht flächenhaft die gesamte Region Stuttgart erfassen. Aus diesem Grund ist es zwingend erforderlich, dass über Ausnahmen von diesem Ziel der Regionalplanung nicht ebenfalls der VRS entscheidet, sondern das Regierungspräsidium.

- 2.4 Diese Funktion erfüllt das Regierungspräsidium Stuttgart bislang in bewährter Form. Die Gefahr einer subjektiv-regionalgeprägten Zielabweichung wird dadurch deutlich verringert. Gleichzeitig werden durch die Beibehaltung der heutigen Zuständigkeit die landesweit ausgegebenen Ziele der Energiewende, gerade in Bezug auf die Windkraft, gestärkt.

Zu 3.: Vereinigung der Funktion und der Aufgaben des Vorsitzenden des Regionalverbands und des Regionalverbandsdirektor

Der Regionalverband ist in allerster Linie ein Planungsverband. In der Region Stuttgart wurden ihm darüber hinaus bestimmte weitere Aufgaben zugewiesen. Dabei hat sich die heutige Aufgabenverteilung bewährt. Der Vorsitzende des Regionalverbands vertritt das politisch gewählte Gremium und der Regionalverbandsdirektor ist der Dienstvorgesetzte für die Verwaltung des Regionalverbands. Eine Besoldung mit B 9, wie aus den Reihen der Regionalversammlung zu hören ist, würde in keiner Weise in das baden-württembergische Amts- und Besoldungsgefüge passen.

4. Fazit

Im Ergebnis sind also alle Kompetenzansprüche aus den obengenannten Anträgen ausdrücklich abzulehnen. Zudem wäre nach Auffassung der Verwaltung nicht zu erwarten, dass damit in der Zukunft keine Forderungen des Verbandes nach weiteren Zuständigkeiten in verschiedenen Bereichen in den folgenden Jahren gestellt würden. Mit dem VRS wurde ein regionaler Planungsverband geschaffen, welcher – dies ist einmalig in Baden – Württemberg - lediglich weitere regionalbedeutsame Schienenverkehre als Aufgabenträger und zusätzlich die Aufgaben eines Zweckverbandes der Landkreise Böblingen, Esslingen, Rems-Murr und Ludwigsburg „Nahverkehr Region Stuttgart“ (NRS) übertragen bekam. Es sollte jedoch zu keiner Zeit eine zusätzliche Verwaltungsebene geschaffen werden. Eine solche zusätzliche Verwaltungsebene ist auch aus keinen nachvollziehbaren Gründen sinnvoll noch notwendig.

IV. Finanzielle Auswirkung

Die Kosten für eine evtl. Beauftragung einer Rechtsanwaltskanzlei gem. Ziffer 2 des Beschlussantrags sind derzeit nicht bezifferbar. Sie sind ggf. aus den im Haushaltsplan 2013 im Amtsbudget ÖPNV, Sachkonto 44310070 Sachverständigen-, Gerichts- u. ä. Kosten ausgewiesenen Mitteln in Höhe von 80.000 Euro, ggf. auch überplanmäßig, zu begleichen.



Roland Bernhard