Bericht über die Gemeinderatssitzung vom 27.04.2021

Gebührenkalkulation für die Wasserversorgung und die Abwasserbeseitigung 2021/2022, Satzungen zur Änderung der Wasserversorgungssatzung und der Abwassersatzung der Gemeinde Sulzbach an der Murr - Beschlussfassung

Die Gebührenerhöhung im Bereich Wasser ist darauf zurückzuführen, dass es in wesentlichen Bereichen Kostensteigerungen gibt. Dazu gehören die Personalkosten, die Unterhaltungskosten insbesondere im Bereich der Filteranlagen, die Kosten für Rohrbrüche und die Erhöhung der sog. Abschreibungen, die sich aus den umfangreichen Investitionen der letzten Jahre ergeben. Der Landesgesetzgeber hat die Kommunen verpflichtet die kommunale Doppik (doppelte Buchführung) einzuführen. Damit sollen die Kosten möglichst verursachergerecht auf ihre Produkte und Dienstleistungen zu verteilen, da sie ansonsten den allgemeinen Steuerzahler mit Steuererhöhungen belasten müsste. Bei dem wertvollen Gut Wasser hat die Gemeinde umfangreiche Vorgaben der Trinkwasserverordnung einzuhalten, wobei diese Vorschriften regelmäßig verschärft werden.

Die Gebührenerhöhung im Bereich Abwasser ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass in der Vergangenheit nicht alle Personalkosten vollständig und verursachungsgerecht auf den Abwasserbereich übertragen wurden. Die Abwassergebühr hätte eigentlich schon in den beiden vergangenen Jahren deutlich erhöht werden müssen. Auch im Bereich der Kläranlage wurden die gesetzlichen Vorgaben in den vergangenen Jahren deutlich verschärft und die Gemeinde ist verpflichtet, diese Vorgaben zum Schutz der Umwelt einzuhalten. Zudem ist es notwendig die Kläranlage Zug um Zug zu sanieren. Es würde den Klärwärtern aber auch schon helfen, wenn die Bevölkerung die zunehmend verwendeten Feuchttücher nicht in der Toilette hinunterspülen würde, sondern diese Feuchttücher im Müllereimer entsorgen würde. Die Feuchttücher verstopfen zum einen die Anlagen und beschädigen zum anderen die Pumpen.

Die derzeit geltenden Wasserverbrauchsgebühren betragen 2,80 €/m^3 zzgl. 7% Mehrwertsteuer.

Die Abwassergebühren für die zentrale Abwasserbeseitigung betragen derzeit 2,88 €/m^3 für die Schmutzwassergebühr und 0,39 €/m^2 für die Niederschlagswassergebühr.

Die Gebührensätze wurden in der Gebührenkalkulation für die Jahre 2019/2020 ermittelt und sind seit dem 01.01.2019 in Kraft. Die Verwaltung hat erneut die Firma Schneider & Zajontz aus Heilbronn beauftragt, die Gebührenkalkulation für die Wasser- und Abwassergebühren für die Jahre 2021 und 2022 vorzunehmen. Die Gebührenkalkulationen wurden dem Gemeinderat vorgelegt.

Im Rahmen der Vorberatungen hatte sich der Gemeinderat dafür ausgesprochen die Zinssätze für die Fremdkapitalzinsen sowie die kalkulatorische Eigenkapitalverzinsung beim Wasser für 2 Jahre auf jeweils 1% zu senken. Damit ergibt sich eine kostendeckende Wassergebühr in Höhe von 3,23 €/m^3.

Bei den Abwassergebühren ergibt die Kalkulation mit dem Ausgleich der negativen Vorjahresergebnisse eine Schmutzwassergebühr in Höhe von 4,43 €/m^3 und 0,37 €/m^2 bei der Niederschlagswassergebühr.
Im Rahmen der Vorberatung der Gebührenkalkulation für die Wasserversorgung und die Abwasserbeseitigung wurden diverse Einzelpositionen hinterfragt.

Abwasserbeseitigung

1. **Personalkosten**: Die große Differenz bei den Personalkosten im Rahmen der Gebührenkalkulation 2019 zur Betriebsabrechnung 2019 und zur Gebührenkalkulation 2021 liegt darin begründet, dass die SZ-Treuhand bei der Kalkulation 2019 nur etwa 15.000 EUR an Personalkosten angesetzt hat. Im Haushalt 2019 waren dagegen korrekterweise schon 183.620 EUR angesetzt Im Haushalt 2021 sind es insgesamt 204.365 EUR. Die tatsächliche Personalkostensteigerung ist zum einen auf steigende Tariflöhne und zum anderen auf die Schaffung einer weiteren Stelle im Bereich Abwasser mit 55% der Personalkosten zurückzuführen. Diese Stelle war aus Gründen Arbeitsschutzes aber auch neuer Aufgaben im Abwasserbereich (z.B. Kontrolle der Hochwasserpumpwerke) notwendig.

2. **Interne Leistungsverrechnung**: Gegenstand der internen Leistungsverrechnung ist die Verrechnung von Steuerungs- und Serviceleistungen. Dazu gehören die Kosten der steuerungsunterstützenden Leistungen zentraler Ämter z.B. Personal, Organisation, Gemeinderat und Bürgermeister und EDV, Finanzen. Dies sind keine neuen Kosten, sondern diese Kosten wurden früher teilweise über die allgemeinen Steuereinnahmen refinanziert und werden jetzt verursachungsgerecht auf die Produkte und Dienstleistungen verteilt. Auf Grund der vom Landesgesetzgeber geforderten optischen Buchführungsstils sind die Kosten neu und gezielter verteilt worden.

3. **Sachkosten**: Bei der Gebäudeunterhaltung (30 TEUR) werden die Kosten für das Betriebsgebäude mit Schaltanlagen, für das Maschinenhaus, die Gebläse Station und das Rechengebäude verbucht. Die Unterhaltungskosten sind in den letzten Jahren gestiegen (trotz begonnener Sanierung im Jahr 2013), weil immer wieder Anlagen oder Anlagenteile ausfallen, die kurzfristig ersetzt werden müssen. Bei der Position Geräte, Ausstattung, Einrichtung (20 TEUR) werden die Kosten für Pumpen, für die technische Ausstattung und insbesondere bewegliche Gegenstände verbucht. Die besonderen Verwaltungs- und Betriebsaufwendungen (190 TEUR) beinhalten insbesondere die Kosten für die Klärschlammbeseitigung (115 TEUR) und den Betriebsstrom für die Kläranlage und die Klärschlammpresse (60 TEUR). Hinweis: 2013 wurde ein Sanierungsprogramm für die aus dem Jahr 1978 stammenden Anlage aufgestellt. Das Volumen beträgt ca. 3 Mio. € für einen Zeitraum von ca. 10 Jahren. Dieses Jahr soll der Räumer im Nachklärbecken sowie die feinblasige Belüftung ausgetauscht werden. Die Kosten belaufen sich auf ca. 400.000 €).

Wasserversorgung

Darlehen: Bei der Wasserversorgung werden regelmäßig hohe Investitionen getätigt, die anteilig mit fiktivem Fremdkapital finanziert werden. Wäre die Wasserversorgung nicht als sog. Regiebetrieb in den Haushalt der Gemeinde integriert, müsste sie als Eigenbetrieb oder GmbH echtes Fremdkapital aufnehmen. Der Fremdkapitalzinssatz ist mit 3% durchaus angemessen, da das Kapital dazu dient, langfristig genutzte Anlagen zu finanzieren, die z. T. über 40 – 50 Jahre abgeschrieben werden.

Der Gemeinderat stimmte der Änderungssatzung mehrheitlich zu.

Beitritt der Gemeinde Sulzbach an der Murr zur Holzvermarktungsgemeinschaft Schwäbisch-Fränkischer Wald/Ostalb e.G. (HVG)

Bürgermeister Zahn und Förster Axel Kalmbach erläuterte in der Sitzung des Gemeinderats anhand einer Präsentation stichwortartig den Sachverhalt.

In der Region Nordwürttemberg konzentriert sich die holzverarbeitende Industrie. Die bisherigen Holzverkaufs-Einrichtungen auf Ebene der Landkreise verfügen jeweils über einen zu geringen Mengenumsatz, um am Holzmarkt auf Augenhöhe mit der Sägeindustrie agieren zu können. Ziel der Holzvermarktungsgemeinschaft ist es, das Holz aus Privat- und Kommunalwald zu bündeln und in einer schlanken und effizienten Organisation in der Rechtsform einer eingetragenen Genossenschaft gemeinsam zu vermarkten.

Rückblick

Das zurückliegende Kartellrechtsverfahren zum gemeinsamen Holzverkauf und die Umsetzung der Forstreform 2020 haben dazu geführt, dass der gesamte Holzverkauf in Baden-Württemberg neu strukturiert werden muss.
Bereits seit dem Jahr 2008 unterstützt das Land Baden-Württemberg Projekte, die die Holzvermarktung des Privat- und Körperschaftswaldes in die Hände waldbesitzeigener Organisationen legen.

Seit dem Jahr 2015 hatte der Holzverkauf im Kommunal- und Privatwald aufgrund einer Untersagungsverfügung des Bundeskartellamtes getrennt von demjenigen des Staatswaldes zu erfolgen. Er wird i.d.R. als freiwillige kommunale Aufgabe von sogenannten Holzverkaufsstellen bei den Landratsämtern angeboten, kann jedoch von jeglicher privatwirtschaftlich organisierten Institution durchgeführt werden.

Die Dienstleistung der forsttechnischen Betreuung wird weiterhin durch die unteren Forstbehörden erbracht.

Seit dem Jahr 2016 fanden Gespräche über eine Kooperation der Holzvermarktung der Landkreise Rems-Murr, Schwäbisch-Hall und Ostalbkreis statt. Einbezogen waren Vertreter der jeweiligen Interessensgruppen: forstwirtschaftliche Zusammenschlüsse, Kommunal- und Körperschaftswald sowie Holzverkaufsstellen und Verwaltungen.

Aus diesem Arbeitskreis wurde die Aufbau- und Ablauforganisation einer gemeinsamen Holzvermarktungsorganisation erarbeitet.

Rechtliche Bewertung

Mit der Forstreform 2020 wurden bisherige Holzverkaufspraktiken und die z. T. subventionierten Gebührensätze auch rechtlich auf den Prüfstand gestellt. Ziel der vorliegenden Initiative ist es daher ebenfalls, langfristig rechtssichere und transparente Strukturen für die Holzvermarktung zu gestalten.

Der Gesetzgeber hat daher mit der baden-württembergischen Forstreform zum Jahresbeginn 2020 das Instrument der „Holzverkaufsgemeinschaft“ neu geschaffen. Diese ist für alle Besitzgrößen zugänglich und deren ausschließliche Aufgabe ist die gemeinschaftliche Vermarktung von Holz. Im Unterschied zu kommunalen Holzverkaufsstellen sind Holzverkaufsgemeinschaften förderfähig.

Da auch eine Holzvermarktungsgemeinschaft in erster Linie exklusiv für Mitglieder tätig wird, sollen daher alle Waldbesitzende, die die Dienstleistung in Anspruch nehmen wollen, veranlasst werden, unmittelbar beizutreten.

Ziele / Perspektiven des gemeinsamen Holzverkaufs

Hauptziel einer landkreisübergreifenden, waldbesitzergetragenen gemeinsamen Organisation zur Holzvermarktung ist die Optimierung der Erträge beim Waldbesitz (Privat- und Körperschaftswald).

Dies soll durch eine Reihe von Teilzielen erreicht werden:

- **Mengenbündelung für stärkeres Marktgewicht:** Für eine bessere Verhandlungsposition gegenüber der Holzindustrie, die in dieser Region ca. 2,5 Mio. Festmeter Holz nachfragt, wird eine Holzverkaufsmenge von gemeinsam mindestens 250.000 Festmeter angestrebt.
- **Dienstleistung für Waldbesitz:** Die Holzvermarktungsorganisation arbeitet kooperativ, unabhängig und selbstständig. Sie wird von den Mitgliedern gesteuert bzw. ist diesen entsprechend verpflichtet.
- **Kostenoptimierung:** Es besteht der Anspruch, dass die Vermarktungsorganisation in schlanken Strukturen effizient arbeitet und Kosten über Entgelte gedeckt werden können – d. h. Überschüsse fließen direkt an die Waldbesitzenden zurück. Ferner sollen Förderoptionen ausgeschöpft werden.
- **Verbesserter Marktzugang:** Allen Waldbesitzenden soll über die Organisation ein verbesserter Marktzugang ermöglicht werden, Strukturnachteile sollen aufgefangen werden.
- **Vermarktung aller Sortimente:** Explizit sind auch Kleinmengen und Brennholz einbezogen (alternativ kann die Brennholzvermarktung auch von den körperschaftlichen oder privaten Waldbesitzern selbst übernommen werden).
- **Rechtssicherheit:** Es sollen langfristig rechtssichere und transparente Strukturen für die Holzvermarktung geschaffen werden.

Waldbesitzereigene Holzvermarktungsgemeinschaft (HVG)

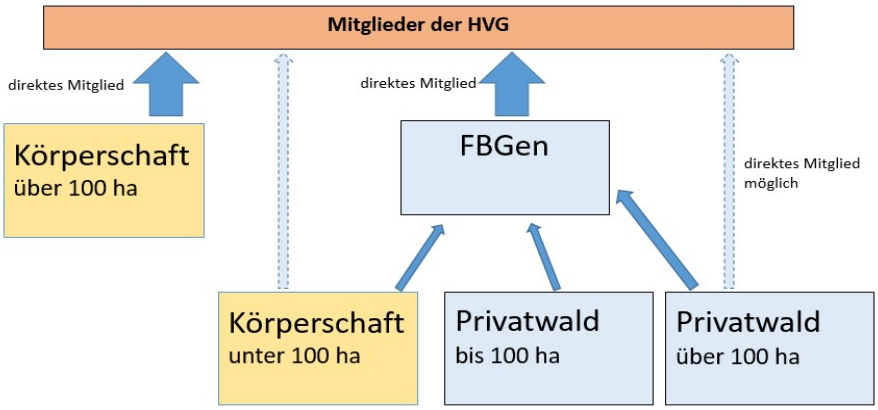
Die angedachte Holzvermarktungsorganisation entspricht einer Holzvermarktungsgemeinschaft nach § 61a Landeswaldgesetz, mit dem ausschließlichen Zweck der Verbesserung der Vermarktung der forstwirtschaftlichen Erzeugnisse ihrer Mitglieder. Sie wird als Dachorganisation der gesamten Holzverkaufstätigkeiten in den Landkreisen Schwäbisch Hall, Rems-Murr-Kreis und Ostalbkreis neu gegründet.

Naturale Rahmendaten

Im Referenzjahr 2017 wurden in der Region der drei o.g. Landkreise ca. 214.000 Festmeter Holz über die Holzverkaufsstellen der Landkreise bzw. die FSL vermarktet.

Aufbau- und Ablauforganisation

Die FBGen der drei Landkreise sowie größere körperschaftliche Waldbesitzer (größer 100 Hektar) werden direkte Mitglieder der HVG. Kleinere körperschaftliche und private Waldbesitzer werden i.d.R. indirekt über die jeweiligen FBGen Mitglied.

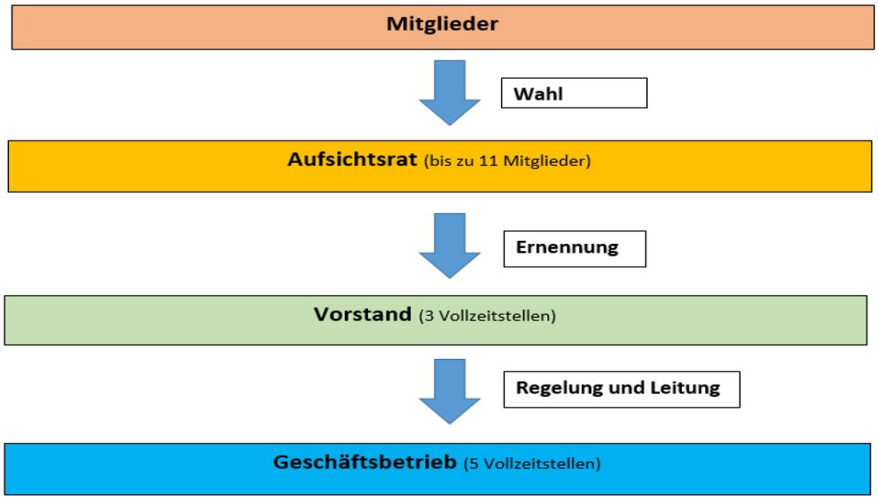


Das Holz wird im Namen und auf Rechnung des Waldbesitzenden verkauft.

Kernaufgaben der HVG sind:

Die Holzvermarktung startet mit einer Personalausstattung von 8 Personen. Das Personal wird über eine Personalleihe von den bisherigen Holzverkaufsstellen und der FSL übernommen. Zunächst bleiben die bisherigen Standorte Aalen, Backnang und Schwäbisch Hall erhalten, um weiterhin die gewohnte Präsenz vor Ort zu gewährleisten.

Folgende Gremien der HVG Schwäbisch-Fränkischer Wald / Ostalb sind vorgesehen:



Bei der Wahl des Aufsichtsrates wird eine ausgewogene Repräsentanz aller Interessenvertreter angestrebt.

Es wurde ein an die konkreten Gegebenheiten der HVG angepasster Satzungsentwurf erstellt und mit dem Genossenschaftsverband abgestimmt.

Wirtschaftlichkeit
Die langfristige Wirtschaftlichkeit der Holzvermarktungsorganisation ist durch einen Geschäftsplan nachgewiesen.

An Personal- und Sachaufwand resultiert ein Gesamtaufwand von 656.000 €/Jahr in den ersten fünf Jahren.

Die Erträge der HVG setzen sich aus den Entgelten für die Holzvermarktung und einer Förderung der Professionalisierung zusammen. Die Erträge aus Holzverkaufs-Entgelten werden für die ersten fünf Jahre auf rund 600.000 € jährlich kalkuliert. Entsprechend dem erwarteten Geschäftsumfang bzw. der erwarteten Vermarktungsmengen wird ein Entgelt von im Mittel 2,80 €/Festmeter für diesen Zeitraum zu Grunde gelegt (Entgeltsätze nach Holzlistengröße gestaffelt). Aus der Förderung der Professionalisierung ergibt sich ein Ertrag von rund 67.000 € je Jahr in den ersten fünf Jahren.

Damit erwartet die HVG ein positives Ergebnis in den ersten fünf Jahren in Höhe von 11.000 €/Jahr.

Das Start-/Mindestkapital für den Geschäftsbetrieb wird als Pflichteinlage von den Mitgliedern erbracht. Die Haftung beschränkt sich auf den jeweiligen Genossenschaftsanteil.

Die HVG begründet kein neues Geschäftsmodell, sondern führt im Wesentlichen die bestehenden Geschäftsvorgänge der drei bisherigen Holzverkaufs-Einrichtungen auf Ebene der Landkreise zusammen. Die Chancen liegen vor allem in der landkreisübergreifenden Bündelung der Holzvermarktung.

Die Risiken liegen in konjunkturell oder kalamitätsbedingt niedrigen Holzpreisen, die zu schwankenden Vermarktungsmengen führen können.

Die bisherigen Gespräche ergaben, dass die kreisübergreifende Bildung einer Holzverkaufsgemeinschaft konsensfähig ist. Die drei Landkreise Schwäbisch Hall, Rems-Murr-Kreis und Ostalbkreis sprechen sich ausdrücklich für die Gründung der HVG in der vorgestellten Form aus und befürworten den Beitritt der Forstbetriebe und FBGen.

Mitglieder können Forstbetriebsgemeinschaften, Forstwirtschaftliche Vereinigungen (z. B. FSL) und Einzelbetriebe (z. B. große Kommunen) sein.

Die FBGen bleiben im Kern in ihrer Tätigkeit erhalten.

Unabhängig von der Mitgliedschaft werden körperschaftliche und private Forstbetriebe wie bisher betreut oder bewirtschaften die Waldflächen selbst.

Eine sukzessive Ausweitung der Angebote der HVG auf benachbarte Landkreise (einzelne Waldbesitzende und Forstbetriebsgemeinschaften) ist beabsichtigt.

Bürgermeister Zahn plädiert vor der Abstimmung dafür der Holzvermarktungsgemeinschaft beizutreten. Nur so sei man auf dem schwierigen Holzmarkt handlungsfähig.

Von Seiten eines Gemeinderates wird geäußert, dass er grundsätzlich für den Beitritt eintritt. Die Genossenschaft müsse aber personell schlank bleiben damit effizient gearbeitet werden kann. Dies gelte es weiter zu beobachten.

Daraufhin stimmte der Gemeinderat einstimmig dem Beitritt der Gemeinde Sulzbach an der Murr zur Holzvermarktungsgemeinschaft Schwäbisch-Fränkischer Wald/Ostalb e.G. (HVG) zu.

Zukunftspakt Mobilität Region Stuttgart

Auf Initiative von Landesverkehrsminister Hermann wurde in einer Auftaktveranstaltung am 11.09.2020 der Prozess zum „Zukunftspakt Mobilität in der Region Stuttgart“ eröffnet.

Es wurden 5 Arbeitsgruppen gebildet. Mittlerweile liegt das Ergebnis dieser fünf Arbeitsgruppen, die sich unter der Federführung des Ministeriums aus unbekannten „Experten“ zusammensetzen, vor. Es soll bei einem „Mobilitätsgipfel“ im Frühsommer von allen Beteiligten verabschiedet werden.

Alle Kommunen wurden aufgefordert, dazu Stellung zu nehmen.

Bürgermeister Zahn hat hierzu eine detaillierte und ausführliche Stellungnahme erarbeitet die fundiert und aussagekräftig auf die verschiedenen Thematiken eingeht.

Er führt dazu aus, dass die Planung und Aufgabenbewältigung im Bereich Mobilität, angefangen auf kommunaler Ebene, über die Landkreise und die Region bis hin zur Landes-Bundes und Europaebene in den jeweils zuständigen und legitimierten Gremien beraten und entwickelt wird. So bestimmt beispielsweise das ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg unter § 6 Abs. 1 und 2 die Landkreise, bzw. kreisfreien Städte als zuständig für den nicht schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr. Diese wiederum binden die kreisangehörigen Städte und Gemeinden ebenso eng in die entsprechenden Planungen ein, wie es der Regionalverband hinsichtlich der in seiner Zuständigkeit liegenden Entwicklung des Regionalverkehrsplans praktiziert. Entsprechend findet aktuell die Anhörung zum Nahverkehrsplan des Landkreises statt.

Der Bürgermeister merkt weiter kritisch an, dass das Verkehrsministerium nun eine neue und weitere Plattform aufgetan hat, welcher es nach Einschätzung der Gemeindeverwaltung nicht nur an Erfordernis fehlt, sondern auch an der entsprechenden Legitimation. Vor allem aber greifen die in fünf Arbeitsgruppen entwickelten Positionspapiere und Leitmaßnahmen in die Zuständigkeitsbereiche, z. B. der kommunalen Selbstverwaltungshoheit oder auch der Regionalversammlung ein.

Er fährt fort, dass sich die Regionalversammlung bereits mit dem Thema befasst hat und teilt dabei die vorgenannten Bedenken hinsichtlich der fehlenden Zuständigkeit und Legitimation. Die Verbandsversammlung hat mit deutlicher Mehrheit, die vom Verkehrsminister gewünschte Gipfelerklärung zum Mobilitätspakt abgelehnt.

Die Gemeinde Sulzbach an der Murr begrüßt, so Bürgermeister Zahn, die Initiative des Landes, neue Ideen für eine umweltfreundliche und damit zukunftsfähige Mobilität in der Region Stuttgart zu entwickeln und modellhaft umzusetzen. Der Schwerpunkt der vorgeschlagenen Maßnahmen bezieht sich auf den Umstieg vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf öffentliche Verkehrsmittel und integrierte Radangebote. Das mag, so der Schultes, für urbane Verdichtungsräume von großer Relevant sein. Für Sulzbach an der Murr greiffe diese Betrachtungsweise zu kurz, aufgrund des fehlenden innerstädtischen ÖPNV-Systems und aufgrund seiner topografischen Lage.

Die Bürgerinnen und Bürger werden in ihrer Mobilität weiterhin auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen sein. Ein Umstieg von klimaschädlichen auf klimafreundliche Brennstoffe ist hierfür der richtige Weg. Deshalb bedeutet eine adäquat ausgebaute Straßeninfrastruktur keinen Widerspruch zu den Zielen des Landes.

Arbeitsgruppe 1: Öffentlicher Raum, Lebensqualität
Die Gestaltung des öffentlichen Raumes in Kommunen sollte weiter in der Hand der Kommunen verbleiben, plädiert Bürgermeister Zahn. Vorschläge zu Veränderungen sind auf örtlicher Ebene zu entwickeln und nicht durch externe Zielsetzungen vorzugeben. Soweit Kommunen Bedarf für eine Verkehrsberuhigung von Ortsmitten erkennen, sind diese Vorhaben zu unterstützen.

Arbeitsgruppe 2: Öffentlicher Verkehr, SPNV
Hier gibt es verschiedene Träger, so der Bürgermeister. Für den SPNV sind dies im Wesentlichen die NVBW und der VRS. Letztlich werden hier auch kommunale Mittel zum Einsatz gebracht.

Zusätzliche politische und finanzielle Initiativen durch das Land zur Unterstützung dieser Arbeit (NVBW, VRS, VVS, RMK) sind willkommen. Soweit das Land sich für die Umsetzung weiterer Verkehrsverbesserungen und Taktverdichtungen einsetzen möchte, ist es unabdingbar, dass auch weitere finanzielle Mittel, zum Beispiel aus den Regionalisierungsmitteln, die das Land vom Bund erhält, der Region und NVBW zur Verfügung gestellt werden.

In diesem Zusammenhang verweist Bürgermeister Zahn darauf, dass der Verband Region Stuttgart für die nächsten Jahre bereits ein erhebliches Programm zur Verbesserung und Erweiterung des S-Bahn-Verkehrsangebotes beschlossen hat.
Projektideen, wie die in der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Taktausweitungen, müssen deshalb seitens des Landes mit einer konkreten Zusage versehen werden, dass dafür allen Aufgabenträgern weitere Mittel bereitgestellt werden.

Arbeitsgruppe 3: Luftreinhaltung, Verkehrslenkung und Stauvermeidung
Es soll die Entwicklung einer Ringzentrale vorangetrieben werden, in der die kommunalen Verantwortlichkeiten für das Verkehrsmanagement in der Region gebündelt werden. Unabhängig von der durch Gesetz vorgegebenen Verwaltungshierarchie der Verkehrsbehörden sollte die kommunale Eigenverantwortlichkeit und damit auch die Motivation bei der Einführung dieser Technologie gestärkt werden, betont der Vorsitzende.

Dazu sei es erforderlich, dass bei der Entwicklung von Verkehrsstrategien eine Anerkennung verkehrlicher Ziele der Kommunen und der Region neben den Zielen des Landes erfolgt.

Arbeitsgruppe 4: Citylogistik, Güterverkehr, Ressourceneffizienz
Der Aufbau von erfolgreichen Citylogistikkonzepten erfordert das Vorhandensein attraktiver Güterhubs für die Verteilung von Gütern als Umschlagepunkten vom Fernverkehr auf Ziele innerhalb der Region, fährt Bürgermeister Zahn fort.

Die Schaffung solcher Güterhubs muss genauso als öffentliche Aufgabe verstanden werden, wie die Förderung des ÖPNV durch das Land. Bisher hat das Landesverkehrsministerium keine hinreichend konkreten und umsetzbaren Handlungsansätze, um der enormen Steigerung der Kohlendioxidemission durch den Güterverkehr im Land zu begegnen. Die Konzentration auf die vom Landesverkehrsministerium bisher verfolgte Verminderung der privaten Pkw-Nutzung ist vor dem Hintergrund der enormen Emissionssteigerungen aus dem Güterverkehr zu kurz gedacht.

Arbeitsgruppe 5: Klimaschutz, E-Mobilität, Neue Mobilität
Die Leitmaßnahme der Arbeitsgruppe sollen um einen Ansatz zur Förderung einer Vielfalt klimaneutraler Antriebe ergänzt werden, erläutert Bürgermeister Zahn dem Gremium.
Die bisherige Fokussierung auf Elektromobilität und zusätzliche Ladeinfrastruktur ist nicht ausreichend. Hier könnte die regionale Wasserstoffinitiative durch einen Beitrag in gleicher Höhe, wie er vom Verband Region Stuttgart erbracht wird, vom Land unterstützt werden.

Mobilitätspass:
Bürgermeister Zahn erläutert, dass die Grundidee eines Mobilitätspasses ist, dass z. B. die Kfz-Halterinnen und -Halter einen wesentlichen Beitrag bezahlen, für den sie ein ÖPNV-Ticket bzw. eine entsprechende Ermäßigung bekommen, den Mobilitätspass. Sie haben damit ein durch einen Beitrag finanziertes Mobilitätsguthaben, das ihnen Zugang zur Mobilität gewährt.

Der Mobilitätspass ist damit eine Form der Drittnutzerfinanzierung des ÖPNV und unterstützt die Kommunen beim Ausbau und Erhalt des ÖPNV.
Die Finanzierung zusätzlicher ÖPNV-Angebote durch die Schaffung neuer Abgabeverpflichtungen der Bürger wird abgelehnt, so Bürgermeister Zahn. Mit Maßnahmen, wie Parkraummanagement, der bewährten Anwendung von Kombitickets und ähnlichen Ansätzen gibt es bereits im bestehenden Umfang der rechtlichen Voraussetzungen Möglichkeiten, um einerseits Anreize für die Nutzung des ÖPNV zu schaffen und auf der anderen Seite durch Gebühren und zusätzliche Ticketeinnahmen auch zusätzliche Finanzierungsspielräume zu eröffnen.

Er fährt fort, dass Mautsysteme auf lokaler Ebene abzulehnen sind. Der bisher europaweit eingeschlagene Weg zur Besteuerung des Kohlendioxidausstoßes kann weiterverfolgt und fortentwickelt werden, da es ein technologieoffener europaweiter Ansatz ist, der die Eigenverantwortung und Chancengleichheit fördert

Um erfolgreich eine nachhaltige Veränderung bei der Wahl der Mobilitätsform zu erreichen, braucht es einen breiten gesellschaftlichen und auch technologischen Ansatz, so der Schultes.
Ein solcher Ansatz geht über die Region hinaus. Es sei nicht ausreichend, dem Bedürfnis nach Mobilität in unserer Gesellschaft und in der Wirtschaft unter Beachtung der Umwelt- und Klimaschutzziele nur durch Ansätze des Verzichts und der Einschränkung und durch einen verstärkten Ausbau des öffentlichen Verkehrs begegnen zu wollen (Anm.: Der Rems-Murr-Kreis geht derzeit davon aus, dass ca. 13 % des Verkehrs durch ÖPNV passiert). Ein erfolgreicher Ansatz erfordert ein breiteres Vorgehen, um einen umfassenden gesellschaftlichen Konsens und damit die Bereitschaft zum Mitmachen zu erzielen.

Neben der innovativen Fortentwicklung von Antriebsarten, um auch Individualverkehr klimafreundlich zu ermöglichen, kann zum Beispiel auch der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien als Ersatz und Ergänzung von physischer Mobilität einen wichtigen Beitrag leisten, so Bürgermeister Zahn weiter.

Die Verwaltungsgremien (z. B. Kreistag, Gemeinderäte), Firmen (z. B. IHK, Handwerkskammer) und gesellschaftlichen Aktionsbündnisse können durch konkrete Darlegung ihrer jeweiligen eigenen Ansätze und konkreten, absehbar vorgesehenen Maßnahmen darstellen, welchen Beitrag sie im Rahmen ihrer Kompetenz und Verantwortlichkeit leisten können.

In der Stellungnahme der Gemeinde wurde u. a. auf folgende Punkte eingegangen:

Wir sind mit dem Hauptort der Murrbahn und der Buslinie 390 mit Anschluss an Backnang relativ gut an die S-Bahn und an den ÖPNV angeschlossen. Mit der Linie 385 werden die Teilorte Lautern und Siebersbach erschlossen. Mit Linie 380 Berwinkel.

Der Tenor des vorgelegten Mobilitätspaktes bezieht sich schwerpunktmäßig auf den Umstieg vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf öffentliche Verkehrsmittel oder integrierte Radangebote.
Das mag für die urbanen Verdichtungsräume von großer Relevanz sein. Für Sulzbach an der Murr greift diese Betrachtungsweise zu kurz, aufgrund des fehlenden innergemeindlichen ÖPNV-Systems und aufgrund der topographischen Lage.

Sulzbach an der Murr hat in den letzten 35 Jahren im Zuge der Gemeindesanierung etliche Projekte umgesetzt, mit dem Ziel die Aufenthaltsqualität der Innenstadt für Fußgänger für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern und gleichzeitig die Erreichbarkeit der innerstädtischen Geschäfte auf mit dem Auto zu gewährleisten.

Es stellt sich die Frage, warum man sich mit vielen Verkehrsthemen beschäftigen möchte. Gibt es doch genügend Themen, die derzeit noch nicht gelöst sind. Diese sind seitens des Landes mit deutlich mehr Engagement anzugehen.

In unserem Raum sind folgende zu nennen:
Murrbahn
Die Murrbahn ist zwischen Backnang und Schwäbisch Hall Hessental eine eingleisige Schienenstrecke. Bis ca. 1990 war die Murrbahn im Bundesverkehrswegeplan als Ausbaustrecke ausgewiesen. Jetzt befindet sie sich wieder im vordringlichen Bedarf. Hier sollten Anstrengungen unternommen werden, dass die Murrbahn ausgebaut wird. Die Murrbahn sollte zweigleisig oder zumindest als erste Maßnahme in bestimmten Bereichen als Doppelspur-Insel ausgebaut werden.

Es wird dringlich angesehen, dafür Sorge zu leisten, dass bestimmte Bahnhöfe so ausgestattet werden, dass ein gleitendes Ein- und Ausfahren möglich ist (derzeit muss im Bahnhof ein Zug stehen, erst dann kann der andere Zug einfahren).
Damit können Beschleunigungen auf der Murrbahn erreicht werden. Dies wäre auch wichtig, um Zeit zu gewinnen, um in Back-nang die S4 zu erreichen.

Der Lückenschluss bei der Elektrifizierung zwischen Hessental und Öhringen und die dadurch mögliche Verlegung des Güterverkehrs von der Murrbahn auf diese Linie über Heilbronn zu Rangierbahnhof Kornwest-

heim, ist auch ein wichtiges Thema. Dies würde auf der Murrbahn für zusätzliche Kapazitäten sorgen.

Infrastruktur auf der Murrbahn

Aus der Bevölkerung erreichen uns immer wieder Hinweise, dasss Zugausfälle oder starke Verspätungen mit Signal-oder Weichenstörungen zusammenhängen.

Der Schwerpunkt des Störgeschehens liegt im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik (Stellwerks- und Signaltechnik). Für eine nachhaltige Reduktion des Störgeschehens ist eine Erneuerung (Investition) der Signalanlagen oder anderer Infrastruktureinrichtungen, wie z. B. Weichen, erforderlich.

S4 in Backnang
Die Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs (Nahverkehrsgesellschaft, Landkreis Verband Region Stuttgart) wurden wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass seit dem Jahr 2017 (neuer Fahrplan auf der Murrbahn) der Übergang von den Linien R19 und R90 auf die S4 (und umgekehrt) sehr unattraktiv geworden ist. Daher sollte sowohl beim Verband Region Stuttgart als auch bei der Nahverkehrsgesellschaft erreicht werden, die Fahrpläne dahingehend abzustimmen, dass hier eine Übergangszeit von ca. 5 Minuten entsteht.

IC Linie über der Murrbahn
Das Thema IC-Linie auf der Murrbahn sollte aktiv begleitet werden.

Im Bereich Straßenbau/ Straßenausbau/ Straßensanierung sind folgende Probleme zu nennen:

1. B14 - hier sind wir froh, dass hier ein Teilstück vor Jahren gebaut werden konnte. Aber es ist traurig, dass die Zusagen nicht eigehalten worden sind, dass mit dem Ausbau alsbald fortgesetzt wird. Hier sind wohl Planungsfehler passiert.

2. Ausbau des Autozubringers nach Mundelsheim (L1115)

3. Straßensanierung der L1066 im Bereich Murrhardt-Sulzbach an der Murr-Spiegelberg

In der Arbeitsgruppe 5 wird vorgeschlagen, eine Drittmitfinanzierung für den ÖPNV vorzunehmen und des Gebietskörperschaften (Landkreise, VRS, Kommunen) eine Rechtsgrundlage einzuräumen.

Das bedeutet, dass über die bisher erfolgte Finanzierung des ÖPNV-Verkehrs die Bevölkerung eine weitere Umlage zu zahlen hätte.

Bei der VVS Reform vor kurzem mussten hier seitens des Landkreises weitere Mittel in nicht unerheblicher Höhe aufgebracht werden. Die Landkreise werden über die Kreisumlage von den Gemeinden finanziert.

Die Finanzierung im ÖPNV-Bereich der Region ist vielfältig. Zuerst zahlen die Fahrgäste über einen direkten Beitrag. Grundsätzlich bezahlen die Gemeinden einen ÖPNV-Beitrag über die Kreisumlage und die Re-

gionalumlage. Dabei zahlen die Bürgerinnen und Bürger ihren ÖPNV-Beitrag über ihre Steuern und sonstige Abgaben an die Gemeinde. Zudem bezahlen die Bürgerinnen und Bürger verschiedene Steuern an den Bund. Hier ist insbesondere an Energiesteuer (früher Mineralölsteuer) und Kfz-Steuer gedacht.

Der Bund nimmt Energiesteuer und KFZ-Steuer ein. Das sind ca. 50 Mrd. € 2019: Hinzu kommen die 19 % MwSt auf die Energiesteuer mit rund 8 Mrd. €. Der Bund gibt aber nur 28,9 Mrd. für Verkehrsmaßnahmen einschließlich ÖPNV aus (Soll 2020).

D. h. eine Mobilitätsabgabe wird abgelehnt. Seitens des Landes sollte der Bund stimuliert werden sich hier im Bereich ÖPNV mehr zu engagieren. Das Geld wäre vorhanden.

Der Landkreis Rems-Murr zahlt Netto 28 Mio. € für Verkehrsleistungen. Darin sind der Verkehrslastenausgleich, Verbundslastenumlage sowie die Verkehrsumlage VRS enthalten. Von diesen 28 Mio. € entfallen 75-80 % auf diese Leistungen. Woher nimmt der Kreis das Geld? Von den Kommunen über die Kreisumlage. Diese bezahlen es aus eigenen Einnahme, Grund und Gewerbesteuer. Damit auch wieder der Bürger. Und nun sollen die Bürger, die bereits sehr viel bezahlen, nochmals Mobilitätsumlage bezahlen.

An das Ministerium wurden folgende Bitten formuliert:

- Kümmern Sie sich bitte zuerst um den Ausbau von Schiene und Straße (z. B. Murrbahn, B14) oder das lästige Übel Umstieg R19/R90 auf S4 und umgekehrt.

- Kümmern Sie sich bitte um die Sanierung der Straßen (z.B. L1066)

- Wir lehnen eine zusätzliche Belastung durch eine Mobilitätsabgabe ab

- Wir lehnen die Vorgehensweise zum Mobilitätspakt ab und sprechen dem Arbeitskreis die Legitimation ab.

Von Seiten des Gemeinderats wird die fundierte Auseinandersetzung von Bürgermeister Zahn mit der Thematik hervorgehoben. Man stimme den Ausführungen voll zu.

Der der Vorlage beigefügte Stellungnahme an das Ministerium wurde einstimmig zugestimmt.

Regionale Park + Ride Förderung

Der Verband der Region Stuttgart hatte in der Vergangenheit bereits zwei Förderintervalle zur Förderung von regionalen Park + Ride (P+R) Anlagen bestehen. Nun steht im Raum, dass es eventuell eine dritte Förderrunde geben könnte. Hierbei könnte die Gemeinde Sulzbach an der Murr mit den bestehenden asphaltierten Parkplätzen welche im Eigentum der Gemeinde stehen und mit den geschotterten Parkplätzen, welche gepachtet sind, beitreten.

Bei den gepachteten Stellplätzen würde die Region nach eigener Aussage den Vertrag dann einvernehmlich beenden, wenn der Verpächter den Vertrag kündigt.
Die Förderung würde 180 € pro Jahr und Stellplatz betragen. Die Stellplätze sollen dann grundsätzlich kostenfrei für P+R Zwecke zur Verfügung gestellt werden. Wenn die Stellplätze nicht ausreichen und daher nachgesteuert werden muss, würde sich die Region vorbehalten Parkgebühren zu verlangen.

Aus der Zeit vor Corona waren die Stellplätze stärker ausgelastet als aktuell. Aus diesen Erfahrungen könnte es tatsächlich sein, dass die Stellplätze nicht ausreichen, wenn diese kostenlos ohne Monatskarte oder Jahreskarte genutzt werden dürfen.
Die Gemeinde müsste die P+R Plätze betreiben und verwalten. Das bedeutet der Unterhalt und die Verkehrssicherungspflicht liegt bei der Gemeinde.
Sollten Stellplätze verbessert werden wie z.B. der Schotterplatz asphaltiert werden, müsste die Gemeinde die Kosten dafür tragen.
Wenn neue Stellplätze erstellt werden, die noch nicht vorhanden waren gibt es Förderungen, die sich an der Höhe der GVFG Förderung orientieren. Das sind bei ebenerdigen Stellplätzen ca. 1.500 €.

Der Gemeinderat stimmte dem Beschlussvorschlag der Verwaltung zu, eine Teilnahme an dem Förderprogram anzustreben.

Zertifizierung der Gemeinschaftsschule Sulzbach an der Murr zur Naturpark-Schule

Die Gemeinschaftsschule Sulzbach an der Murr strebt die Zertifizierung zur Naturpark – Schule an. Um das zu erreichen wurde zwischen der Schulleitung Herrn Schwarz und dem Naturpark Schwäbisch-Fränkischer Wald eine Kooperationsvereinbarung geschlossen. Im Rahmen der Kooperation wird angestrebt, dass die Schule als Naturpark-Schule ausgezeichnet wird. „Naturpark- Schule“ ist eine bundesweite Auszeichnung des Verbandes Deutscher Naturparke (VDN), welche die einzelnen Naturparke im Namen das VDN an Schulen in ihrem Naturpark verleihen können. Die Auszeichnung „Naturpark-Schule“ wird für einen Zeitraum von 5 Jahren verliehen. Die Auszeichnung kann jeweils für weitere 5 Jahre verlängert werden.

Das Thema „Naturpark-Schule“ muss dabei bei der Schulentwicklung umgesetzt werden und im Leitbild der Schule verankert werden. Des Weiteren sollen die Ziele der Zusammenarbeit mit dem Naturpark unter Berücksichtigung der Aufgaben des Naturparks und der Besonderheit der Schule und der Region definiert werden. Die Klassen jeder Jahrgangsstufen sollen mindestens einmal im Jahr das Thema Naturpark im Unterricht und auch darüber hinaus, wie z.B. in Projekten oder Exkursionen, behandeln. Dabei soll die Bedeutung des Naturparks regionaler typischer Lebensräume und die dort vorkommenden Pflanzen- und Tierarten vermittelt werden.
Auf der Homepage der Schule sowie in den Gremien wird über die Kooperation berichtet werden.

Der Naturpark wird in Rahmen seiner Möglichkeiten die Schule bei Exkursionen in Naturpark und an Projekten unterstützen und wird bei Bedarf Bild- und Textmaterial zur Verfügung stellen.

Ein Gemeinderat äußert sich sehr positiv hierüber. Die Schule würde sehr stark von der Zertifizierung profitieren. Die Themen seien Teil des Lehrplans und ein Baustein im Schulprogramm.

Seitens Bürgermeister Dieter Zahn wurde darauf hingewiesen, dass die Gemeinschaftsschule in der Vergangenheit bereits „naturnahen“ Unterricht durchgeführt habe (z. B. durch Waldtage).

Der Gemeinderat erteilte dem Vorhaben ein positives Votum.