

Niederschrift

über die 4. Verwaltungsausschuss-Sitzung am Donnerstag, den 07.07.2011, um 19:30 Uhr, im Sitzungssaal des Rathauses (1. Stock, Zi.Nr. 100), Urasstr. 22.

Anwesend:

Vorsitzende/r

Bisping, Benedikt

Ausschussmitglieder

Dienstbier, Adolf Volkmar

Ochs, Gerald

Reichenberger, Petra

Höpfel, Ruth

Horlamus, Alexander

Ittner, Frank ab 19.43 Uhr

Pohl, Adolf

Grand, Martin

Kern, Hans

Herrmann, Karl-Heinz

Stellvertreter

Felßner, Günther als Zuhörer

Rdusch, Peter als Zuhörer

Ortssprecher

Schmidt, Hans als Zuhörer

Referent

Drechsel, Wolf zu TOP Ö 2

von der Verwaltung

Schriefer, Roland zu TOP Ö 2

Taubmann, Udo bis TOP N 2, 22.21 Uhr

Wamser, Karin

Schriftführer/in

Schönwald, Friederike

Entschuldigt:

Ausschussmitglieder

Mayer, Christian

Lang, Thomas

Vorsitzender eröffnet die Sitzung und begrüßt die Damen und Herren des Verwaltungsausschusses, die Zuhörer und die Mitglieder der Verwaltung zur 4. Sitzung in diesem Jahr. Die Einladung ist fristgerecht ergangen. Mit dem Inhalt der Tagesordnung besteht Einverständnis. Das Gremium ist beschlussfähig.

Vor Eintritt in die Tagesordnung gratuliert Vorsitzender Herrn Stadtrat Horlamus zum Geburtstag und überreicht ein kleines Präsent.

ÖFFENTLICH

1 Genehmigung der Niederschriften der 3. Sitzung des Verwaltungsausschusses vom 12.05.2011

Die Niederschriften über die 3. Verwaltungsausschuss-Sitzung vom 12. Mai 2011 werden genehmigt.

Abstimmung: einstimmig beschlossen Ja: 12 Nein: 0

2 ÖPNV Laufer Stadtverkehr; Vorstellung für die Weiterentwicklung und neue Konzeption

Herr Drechsel, Verkehrsplaner für öffentliche Verkehrsmittel, stellt die neuesten Informationen anhand einer Präsentation vor, um darzustellen, in welche Situation sich der Stadtverkehr einordnen müsste. Aufgrund der stetig steigenden Rohölpreise wird sich die Lage in den nächsten Jahren drastisch verändern. Heute ist der Stadtbus, den sich die Stadt Lauf leistet, noch Luxus. Er ist zwar sinnvoll, aber nicht überlebensnotwendig. In wenigen Jahren wird sich die Mobilität nicht mehr in dem Ausmaß mit Individualautomobilität aufrecht erhalten lassen, sondern dann werden die anderen Verkehrsträger einen ganz anderen Stellenwert bekommen. Der Auftrag hat im Wesentlichen vier Punkte. Der erste Punkt richtet sich auf die Organisationsstrukturen. Aufgabenträger und gleichzeitig Busunternehmer, sozusagen Konzessionsinhaber des Laufer Stadtbusses, ist das Landratsamt Nürnberger Land, Sachgebiet ÖPNV. Das Landratsamt beauftragt wiederum einen privaten Omnibusunternehmer mit der Betriebsdurchführung. Hauptfinanzier ist aber gemäß einer Kostenteilungsvereinbarung die Stadt Lauf. Der zweite Punkt ist die Analyse und Weiterentwicklung des Liniennetzes. Was kann und sollte verändert werden und was soll so belassen werden. Da gibt es eine Reihe von Wünschen seitens der Stadt, wie z.B. der Anschluss verschiedener Ortsteile, der Anschluss noch unerschlossener Stadtquartiere in der Kernstadt usw.. Der dritte Punkt beinhaltet die Nachkalkulation der Busunternehmerleistung, was bedeutet, ob der beauftragte Busunternehmer ein angemessenes Entgelt erhält. Vierter Punkt ist das Thema Marketing, welches sehr wichtig ist. Ein Vergleichsbeispiel ist die Stadt Lindau mit 25.000 Einwohnern. Dort befördert der Stadtbus 2,8 Millionen Fahrgäste im Jahr, im Vergleich zu Lauf sind es hier 700.000 Fahrgäste. Herr Drechsel ist davon überzeugt, dass in Lauf noch mehr Potenzial vorhanden ist, aber dafür muss intensiv und professionell darüber gesprochen und Geld dafür ausgegeben werden.

Bei der Betrachtung des Stadtbusses muss vorerst gesehen werden, wie sich die Einwohner der Stadt verteilen. Dazu wird eine Punktekarte verwendet. In Lauf gibt es Bereiche im Süden, bei denen die Punkte so dicht sitzen, dass man sie nicht mehr unterkriegt. Hier wohnen viele Leute auf dichtem Raum. Dies heißt hohes Potenzial für den Bus, was auch im Bereich Kupfergartenstraße, Sichertstraße, Kunigundensiedlung und neueres Musikerviertel, welches noch weiter wächst, zutrifft. Dagegen dünnere Besiedlung im Ortsteil Heuchling. Flächenmäßig ist die Stadt Lauf ganz ordentlich erschlossen und dabei werden 250 m Radien-Umkreise um die Haltestellen zugrunde gelegt. Briver Allee ist sehr schwierig, da diese sehr nah am Marktplatz liegt. Schwächen sind vorhanden im Ortsteil Kuhnshof mit über 550 Einwohnern, im neuen Wohngebiet Vogelhof mit ca. 160 Einwohnern und im größten Ortsteil-Tandem Schönberg/Weigenhofen mit 1700 Einwohnern. Etwas 3/4 der Fahrgäste fahren im Binnenverkehr, bleiben also innerhalb der Stadtgrenzen und circa 1/4 der Fahrgäste steigt um. Etwas 2/3 der Binnenverkehrsfahrgäste steigen am Marktplatz ein und aus. Die Frage, wo dieser zentrale Umsteigepunkt liegen sollte, ist deshalb sehr eindeutig zu beantworten. Es wäre auch sehr töricht, diesen zu verlegen, denn alle auch Marktplatz nahen Haltestellen haben nur einen ganz winzigen Bruchteil der Nachfrage. Ein auffallendes Sorgenkind ist der EWS-

Markt. Es steigen wenige Leute mehr aus als ein, da der Bus nur stündlich vorbei kommt. In der Befragung 2007 waren es 24 Einsteiger, 2008 waren es sogar nur 16 Einsteiger für den ganzen Tag. Sorgenkind deswegen, weil diese Haltestelle eigentlich die einzige ist, die die heutige Struktur der Linie 350 rechtfertigt. Die Linie 350 kommt aus der Stadt heraus, fährt die alte B 14 entlang und dann hinauf nach Heuchling zum Krankenhaus. Für diese Einsteiger braucht es einen halben Bus und dies ist nicht guten Gewissens vertretbar, da es keinen ökologischen Vorteil darstellt. Die Einsteigerzahlen im Verhältnis zu den Einwohnern im Haltestellenumkreis sind exemplarisch für verschiedene Bereiche. Hier sieht man, wo die Nutzungsintensität gut ist und wo weniger. Man sieht gelb unterlegte Flächen und blaue Zahlen. Die Intensität der Farbtönung zeigt die Größe der Nutzungsintensität und die blauen Zahlen zeigen an, wie oft ein durchschnittlicher Einwohner dieses Einzugsbereiches pro Jahr in den Bus steigt. Im Stadtdurchschnitt liegt die Zahl etwa bei 30. Rund um den Haltepunkt West ist die Zahl erfreulich mit 59 Einsteigern. In Kotzenhof sind es 40 Einsteiger, in der Kunigundensiedlung 43 Einsteiger. Diese Werte sind noch erträglich. Die Zahl ist in Heuchling mit 20 Einsteigern unter Stadtdurchschnitt. Im Laufer Süden sind es auch nur knapp über 20 Einsteiger, obwohl dort eine dichte Bebauung vorliegt. Dieses Indiz belegt, dass dort mehr zu holen sein müsste. Zweites Problemkind ist Wetzendorf. Alle Wetzendorfer Haltestellen zusammen genommen fahren in der Früh viele Leute mit, aber dann bricht diese Kurve dramatisch zusammen, werktags wie samstags gleichermaßen. Es gibt keine schlechten und keine guten Verkehrsmittel, sondern es gibt nur richtige Einsatzprofile. In diesem Fall ist das Massenverkehrsmittel Bus falsch eingesetzt. Anrufsammeltaxi in der Kombination mit dem Schulbus wäre hier richtig. Dies ist insofern plausibel, da sich die Mehrheit der 350 Einwohner von Wetzendorf nach Röthenbach orientiert, da der Ortsteil an der Stadtgrenze liegt. Schönberg und Weigenhofen zusammen mit 1700 Einwohnern ist topographisch für Fahrradfahrer unerfreulich. Dies ist mehr als der Faktor 5 und insofern nicht einzusehen, warum Wetzendorf angefahren wird und Schönberg/Weigenhofen nicht. Aus diesen gesamten Überlegungen heraus wurde ein neues Netz entwickelt. Viele bewährte Kernelemente bleiben, aber es hat im Detail eine ganze Reihe von Punkten, die nicht ganz ohne Charme sind. Die Anbindung der Stadtteile Vogelhof, Kuhnhof und Schönberg/Weigenhofen erscheinen halbstündlich realisierbar. Der Bevölkerungsschwerpunkt Lauf links liegt nicht ganz am südlichen Rand an der Waldstraße, sondern weiter nördlich. Der Vorschlag wäre, dort durchzufahren, hinüber an die Bertleinschule und nicht – wie heute der Fall – acht Minuten stehen zu bleiben und dann wieder zurückzufahren, sondern es ist wichtig, in beide Richtungen zu fahren, einmal im und einmal gegen den Uhrzeigersinn. Dadurch wird in diesem Bereich ein Viertelstundentakt erzeugt. Dies geht ohne Mehraufwand. Was bleibt ist die Erschließung in Lauf-West, künftig sogar halbstündlich. Heuchling kann man im Grunde genommen noch als Verbesserung verkaufen, wenn man sagt, Erschließung des wesentlichen Ortsgebietes von Heuchling wieder regelmäßig im Halbstundentakt. Was man in dieser Baustufe noch nicht hinbekommt ist das dicht bebaute Gebiet Kupfergartenstraße, Samstagstraße, etc. zu erschließen. Es gibt die grundsätzliche Möglichkeit, hier durchzufahren, wirft aber eine ganze Reihe von verkehrlichen und betrieblichen Problemen auf, unter anderem die Ausfahrt aus der Kupfergartenstraße zur Brücke West. Dort ist es sehr unübersichtlich. Die Parkproblematik in der Kupfergartenstraße ist auch nicht einfach zu lösen und wird zurückgestellt, da das Netz auch so funktioniert. Gleiches gilt im Musikerviertel.

Die Vorteile von diesem Netz liegen auf der Hand. Dieses Netz kommt auch mit 5 Bussen aus, so wie bisher, nur werden die abenteuerlichen Stand- und Verlustzeiten ausgeglichen. Es soll ein System mit einheitlich langen Linienästen und Umlaufzeit eingerichtet werden. Es wird vorgeschlagen, die Umlaufzeit von den vier Ästen auf eine viertel Stunde zu verkürzen. Dadurch verändert sich die Situation am Marktplatz auch deutlich, denn es fällt ein Bus weg. Die Konsequenz daraus ist, wenn sich nicht mehr alle Busse treffen, haben auch nicht mehr grundsätzlich alle Linien Anschluss aufeinander. Dies ist sicher ein gewisser Nachteil, worüber man sich Gedanken machen muss, aber unter den gegebenen Bedingungen wurde es sicher optimal kompensiert. 2/3 der Binnenverkehrsfahrgäste steigen sowieso am Marktplatz ein und nutzen die Umsteigemöglichkeit nicht, wodurch es nur einen verhältnismäßig kleinen Teil an Fahrgästen trifft. Um dieses Netz fahren zu können, müssen verschiedene Detailmaßnahmen beachtet werden.

Anhand eines kleinen Films wird die Situation am Marktplatz dargestellt. Die derzeitige Lösung folgt vor allem dem Grundgedanken, dass aus dem Laufer Süden mehr Linien kommen

als aus dem Laufer Norden. Es müssen immer Busse am Marktplatz in der Südrichtung wenden können. Auch das Bauamt hält diese Lösung – mit Ausnahme einiger Probleme, die noch nicht im Detail gelöst sind, vor allem der Lieferverkehr – für machbar. Vom städtebaulichen Aspekt her könnte es befürwortet werden. Konsequenz wäre, den Bereich vom Nürnberger Tor bis zur Fußgängerzone umzugestalten. Es würden jedoch einige Parkplätze wegfallen, die aber am Nordrand kompensiert werden könnten. Am Marktplatz treten die größten Verlustzeiten auf und wenn die Betriebsabwicklung hier nicht besser erfolgen kann, dann kann man die restlichen Verbesserungen in Schönberg, Weigenhofen, Kuhnshof und den schnellen Umlauf nach Heuchling vergessen.

Es wurden über fünf Jahre die Kosten und die Preisentwicklung des Landratsamtes an die Firma Sebald erhoben und mit den Vergleichswerten abgeglichen. Resultat war, dass die Firma Sebald pro Jahr im Schnitt 130.000 Euro zu viel bekommt. Dies entspricht einer Umsatzrendite von etwa 45 %. Es wurde unterstellt, den Busverkehr zu Marktpreisen einzukaufen. Das Vertragsverhältnis zwischen einem Busunternehmer und einer Kommune ist für einen Stadtverkehr schwierig und unerfreulich. Der Markt in einem kleinen Netz mit fünf Bussen ist sehr unbeliebt bei den Busunternehmern. Deshalb stellt sich das Stichwort „Eigenproduktion“. Inzwischen wurde eine Reihe von renommierten Stadtbussen rekommunalisiert, wie der bereits erwähnte in Lindau, aber auch in Neumarkt. Einfach deswegen, weil dieses Vertragsverhältnis zwischen einem Busunternehmer und einer Kommune für einen Stadtverkehr schwierig ist. Zwischenzeitlich gibt es von der Fahrerbezahlung tarifrechtliche Möglichkeiten, dass es nicht mehr viel teurer sein muss, als wenn es ein Privatunternehmer leistet. Wenn keine ordentlichen Preise geboten werden von den ortsansässigen Unternehmen, würde er als Drohkulisse angeben, Städtische Werke wir gründen einen Stadtwerke-Verkehrsbetrieb. Durch die Erschließung Schönberg/Weigenhofen, Kuhnshof und Vogelhof gibt es zusätzliche Kosten, weil aber keine zusätzlichen Busse und Fahrpersonal gebraucht werden, halten sich die Mehrkosten in ziemlich erträglichen Grenzen und können wahrscheinlich schon durch zusätzliche Tarifeinnahmen ausgeglichen werden. Es gibt auch zusätzliche Erlöse nach dem Bayer. ÖPNV-Gesetz, diese Erlöse sind aber stark Kilometer abhängig. Man spart auch beim Anruf-Sammeltaxi im Tagesverkehr (Schönberg, Weigenhofen, Kuhnshof sind wahrscheinlich die Aufkommensschwerpunkte im Anruf-Sammeltaxi-Tagesverkehr). Es herrscht die Meinung, dass dieses neue Netz mit einer Kosteneinsparung für den Aufgabenträger von etwa 200.000 Euro gefahren werden kann. Es wird zu keinen eklatanten Mehrkosten kommen. Wie lässt sich dies realisieren. Ein Grund, warum es über zwei Jahre nach Auftragserteilung gedauert hat, war, dass ein Großteil der Zeit mit Warten auf das Landratsamt, hinsichtlich Datenzulieferung, Aussagen zu Umfragen usw. verging. Heute liegen noch immer keine Befragungsergebnisse von 2008 vor. Ein Vertrag mit einem derartigen Kostenüberschuss und Umsatzrendite seit vielen Jahren, ohne irgendwelche Qualitätskriterien, der seit 10 Jahren Standard ist, ist mit einer jährlichen Kündigungsfrist kündbar.

Wenn die Stadt Lauf den Stadtverkehr voranbringen möchte, kosteneffizienter werden und bessere Qualität haben will, sollte sie selbst der Aufgabenträger werden. Das Anruf-Sammeltaxi sollte komplett beim Landkreis belassen werden.

Zum Thema Marketing werden noch einige Bilder von einer renommierten Marketingagentur vorgestellt, wie man einen Stadtbus vermarktet. Herr Drechsel möchte besonderes Augenmerk auf individualisiertes Marketing richten, d.h., dass man jeden Haushalt in der Stadt anruft und fragt, ob er informiert ist oder Material benötigt.

Herr Drechsel dankt für die Aufmerksamkeit und denkt, dass im Verlauf des Vortrages die Vor- und Nachteile deutlich dargestellt werden konnten.

Vorsitzender ergänzt, dass die Verwaltung aufgrund dieser Erkenntnisse einen Beschluss für den Verwaltungsausschuss ausgearbeitet hat, den er verliest.

Herr Stadtrat Ittner hat noch eine Rückfrage zur Umsatzrendite und eine Frage zur Anbindung von Vogelhof nach Neunhof.

Herr Drechsel beantwortet die Fragen zufriedenstellend.

Herr Stadtrat Ittner findet es gut, die Verbesserungspotenziale systematisch anzugehen und einzeln versucht zu lösen. Früher gab es selten die Variante zu sagen, wir ändern das alte Konzept. Das Konzept wurde gut dargestellt, was sich verschlechtert und man weiß aber auch, was man dafür bekommt. Die Kosten sind dargestellt, aber es gibt vielleicht noch ergänzungsbedürftige Dinge hinsichtlich Marketingkonzept, Personalkosten, etc.. Er sieht die Zahlen noch etwas wackelig, was der Markt an Preisen liefert. Insofern wird man in kürzerer Zeit bessere Erkenntnisse haben. Er ist dafür, den Stadtverkehr unter städtische Fittiche zu bringen. Die Umstellung auf Dezember 2011 wird knapp werden, deswegen wird man voraussichtlich ins Jahr 2012 gehen müssen. Wenn die Linien aufgrund der Standzeiten gestrafft werden, sieht er ein Problem die Pausenzeiten einzuhalten. Er wäre nach den momentanen Stand der Informationen bereit zu sagen, dies auszuprobieren, da die Nutzen wesentlich größer sind als die Verschlechterungen. Er befürwortet dieses System.

Herr Drechsel entgegnet, dass die Fahrerpausen in der Dienstplangestaltung des Verkehrsunternehmers liegen.

Herr Stadtrat Grand findet das Konzept sehr gut, da der bisherige Busverkehr einige Schwächen gezeigt hat. Es gibt eine Menge an Verbesserungen, die sehr erfreulich sind. Eine Übernahme der Aufgabenträgerschaft würde eine Kostenreduzierung, eine stärkere Sicherheit der Zuständigkeit sowie eine Qualitätsverbesserung für die Fahrgäste bringen. Schwierig wird die Neuordnung am Unteren Marktplatz, da sich hier der gesamte Verkehr der Stadt trifft und den Marktplatz überlastet. Es werden weniger Parkplätze zur Verfügung stehen. Man könnte auch überlegen, die maximale Parkzeit am Marktplatz zu verkürzen. Wichtig ist, die Bürger einzubeziehen. Man muss auch die Vor- oder Nachteile der Gastronomie und Geschäfte, die im Bereich des Nürnberger Tores liegen, sehen. Hinsichtlich des Verkehrs über die Falknerstraße in die Saarstraße sollten an der Bürgerinformationsveranstaltung Vorschläge unterbreitet werden, wie dies funktionieren kann.

Herr Stadtrat Ochs hat den Eindruck, auf dem richtigen Weg zu sein. Er ist besonders erfreut hinsichtlich der Linie Schönberg/Weigenhofen. Er schlägt vor in den Beschlussvorschlag aufzunehmen, bis zum 15.09.2011 vom Bauamt Vorschläge zum Unteren Marktplatz mit einer groben Kostenschätzung zu bekommen. Welche Mehrkosten oder Taktzeitverlust würde es bedeuten, die Linie Neunhof, Simonshofen-Ziegelhütte, Dehnberg einzubinden?

Vorsitzender erwidert, dass dies im Beschlussvorschlag „die Verwaltung wird beauftragt, das Weitere zu veranlassen“ darunter verstanden wird.

Herr Drechsel schließt an, dass die Rahmenbedingungen gesehen werden müssen. Wenn sich der Ölpreis in den nächsten Jahren dramatisch entwickelt, wird die Situation anders gesehen werden müssen. Vorläufig hat das Experiment Wetzendorf eindrücklich genug gezeigt, wo die Grenzen liegen, wie weit man kleine Ortsteile mit dem Bus fahren kann. Die Größenordnung Neunhof, Simonshofen und Dehnberg ist seiner Meinung nach bis auf weiteres mit einem Sammel-Anruftaxi ausreichend versorgt.

Zu den Parkplatzverlusten am Marktplatz können auch Vorteile gesehen werden. Man erreicht aber das Maß an Entflechtung zwischen Bus und Autoverkehr, denn der östliche Marktplatztteil bleibt Busfrei. Überlegungen zur Umgestaltung hinsichtlich der Saarstraße und Falknerstraße sind noch im Gange.

Herr Stadtrat Maschler findet die Situation in Wetzendorf sehr betrüblich. Für ihn geht dies nicht und er hofft auf Unterstützung. In der Früh fahren 33 Personen. Der Schulbus hat eine Verbesserung erfahren, dafür sind die Grundschüler zu früh an der Schule. Diese Pille wurde geschluckt. Es gibt verschiedene Schulendzeiten und die Kinder müssen alle zurück in das Dorf kommen. Mit dem jetzigen Bus im Studententakt ist dies nicht möglich und dadurch laufen viele Kinder heim. Er weist auch von sich, dass Wetzendorf sehr nach Röthenbach orientiert ist. Dies sieht zwar das Landratsamt so, aber nicht die Einwohner von Wetzendorf. Er bittet um Lösungsfindung, dass Wetzendorf an den Stadtbusverkehr angebunden bleibt. Das Anruf-Sammeltaxi kann keine Alternative sein.

Er findet es bedenklich, wie hier über Unternehmerrenditen öffentlich gesprochen wird und der Taxiunternehmer angegriffen wird. Dies müsste das Landratsamt in einem persönlichen Gespräch tun. Er ist interessiert, wie bei der Übernahme der Trägerschaft zukünftig die Zusammenarbeit mit der VGN, die Gestaltung der Fahrtkosten und der Kostenerstattung mit dem Landratsamt laufen soll.

Das Thema Marketing findet er höchst interessant, da seiner Meinung nach das OWG dagegen steht.

Herr Drechsel merkt an, dass es immer böses Blut gibt, wenn etwas weggenommen wird. Wetzendorf ist nicht der einzige Ortsteil, der zu klein für den Stadtbusverkehr ist. Er möchte für dieses Problem eine Perspektive weisen. Er denkt, dass es auf die Dauer durchaus einen Bedarf für einen grenzüberschreitenden Busverkehr zwischen Lauf und Röthenbach gibt. Dieser könnte dann Wetzendorf wieder anschließen. Er empfiehlt deshalb, das Engagement auf die Stadt Röthenbach zu richten, ob sich Bereitschaft für eine Kooperation auf Dauer herstellen lässt.

Die Stadt Lauf als künftiger Aufgabenträger muss sich mit dem VGN assoziieren, wird kommunaler Partner und dann läuft die entsprechende Abrechnung über die Stadt Lauf oder die Städtischen Werke.

Frau Stadträtin Reichenberger hat eine Verständnisfrage zur Aufgabenträgerschaft. Es wurde erwähnt, dass die Städtischen Werke eingebunden sind. Inwieweit sollen diese eingebunden werden, wie weit sind die Überlegungen in der Verwaltung schon vorangeschritten und sind die Städtischen Werke auch damit einverstanden?

Herr Drechsel antwortet, dass man hier zwischen hoheitlicher Funktion der Aufgabenträgerschaft unterscheiden muss. Diese muss die Stadt als solche wahrnehmen. Die Frage ist, wen sie mit der Abwicklung beauftragt. Sie kann es in Eigenregie durchführen und dadurch die Städtischen Werke beauftragen. Das ist naheliegend, weil sich die Möglichkeit ergibt, die auflaufenden Defizite Steuer mindernd mit den gegebenenfalls anfallenden Gewinnen der Städtischen Werke zu verrechnen.

Vorsitzender fügt an, dass es keinerlei Vorentscheidungen dazu gibt. Es geht mit der vorgeschlagenen Formulierung des Beschlussvorschlages in die Verhandlungen mit dem Landkreis.

Herr Stadtrat Kern denkt, dass das Konzept von Herrn Drechsel schlüssig ist. Natürlich gibt es an einigen Punkten auch Verschlechterungen. Er könnte sich vorstellen, dass Neunhof und andere Ortsteile in das System eingebunden werden. Es muss diskutiert werden, was finanzierbar, ein guter Standard und aufgrund der Nachfrage auch vertretbar ist.

Herr Stadtrat Pohl hat eine Frage zur Linie Neunhof und Simonshofen. Die Linie Neunhof wurde vom Busunternehmen Dornauer gefahren und Simonshofen vom Busunternehmen Kraus. Hier war keine Parallellinie zulässig. Inwieweit wäre hier eine Regelung bei einer Umstellung möglich?

Herr Drechsel entgegnet, dass über den Nahverkehrsplan die Möglichkeit besteht, die sogenannte ausreichende Verkehrsbedienungen zu definieren. Der Aufgabenträger kann es selbst festlegen. Wenn der vorhandene Konzessionsträger dieses Bedingungs niveau nicht erfüllt, dann kann die Stadt diese Leistungen ausschreiben.

Herr Stadtrat Felßner glaubt, dass dieses Konzept schon geeignet ist, das in die Jahre gekommene Stadtbuskonzept weiter zu entwickeln. Er denkt, dass es der richtige Ansatz ist, es so weiter zu entwickeln, in der Kernstadt und wo die meisten Fahrten sind, einen möglichst engen Takt zu gestalten, um die Attraktivität zu erhöhen und um von dem funktionierenden System unter Umständen das Spinnennetz weiter in die restlichen Ortsteile zu fahren. Der Kosten- und Nutzeneffekt hat ihn überzeugt. Er ist interessiert, warum in der Trägerschaft des Landkreises die Sache damals so organisiert wurde. Am Oberen Marktplatz ist bereits

ein Fußgängerbereich. Hat man schon einmal den Gedanken aufgegriffen, dass man um das Alte Rathaus mit den Bussen fahren könnte?

Der Vorsitzende erwidert, dass am Marktplatz viele Veranstaltungen stattfinden und sich auch die Gastronomie am Oberen Marktplatz, sowie der Wochenmarkt fest etabliert haben.

Herr Stadtrat Maschler bittet dringend, für Wetzendorf eine Lösung zu finden.

Beschluss:

Der Verwaltungsausschuss beschließt, das Konzept wie vorgetragen und mit den zur Verfügung gestellten Anlagen zur Kenntnis zu nehmen

Der Verwaltungsausschuss empfiehlt bereits heute, die Aufgabenträgerschaft gemäß Art. 9 Abs. 1 BayÖPNVG bereits zum Jahresende anzustreben.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Bevölkerung in die Meinungsbildung einzubinden und dazu eine Bürgerinformationsveranstaltung durchzuführen. Als Termin ist der 26.07.2011 vorzusehen. Die dabei erhaltenen Anforderungen und Wünsche sollen dann ausgewertet und bewertet und zur nächsten VAS am 15.09.2011 durch die Verwaltung vorgetragen werden. Die Verwaltung wird beauftragt, das Weitere zu veranlassen.

Abstimmung: einstimmig beschlossen Ja: 13 Nein: 0

3 Erlass einer Informationsfreiheitsatzung für die Stadt Lauf a. d. Pegnitz

Herr Taubmann trägt vor, um die Transparenz der Stadtverwaltung, die Zugangsmöglichkeiten zu städtischen Informationen unabhängig vom Vorliegen eines berechtigten Interesses für die interessierte Öffentlichkeit zu fördern sowie letztlich die demokratische Teilhabe der Bevölkerung auch außerhalb von Wahlen zu verbessern, wird der Erlass einer Informationsfreiheitsatzung vorgeschlagen.

Der Zugang zu den bei der Stadt vorhandenen Informationen des eigenen Wirkungskreises und die Transparenz behördlicher Entscheidungen ist Voraussetzung für die effektive Wahrnehmung von Bürgerrechten wie es die Informationsfreiheitsgesetze einzelner Länder vorsehen. In Bayern wurde noch kein Informationsfreiheitsgesetz erlassen; 11 andere Bundesländer haben bereits ein solches Gesetz. In Bayern gibt es stattdessen mittlerweile 12 kommunale Satzungen.

Der vorliegende Entwurf hält sich dabei weitgehend an die entsprechende Satzung der Stadt München.

Erfahrungen aus anderen Kommunen zeigen, dass es für die Einführung eines verfahrensunabhängigen Informationszugangsrechtes durchaus einen Bedarf gibt. Sie belegen aber auch, dass die öffentlichen Stellen durch dieses neue Instrument unter dem Gesichtspunkt des Verwaltungsaufwandes nicht übermäßig belastet werden.

Zur Vermeidung von Missbrauch wird gleichzeitig eine Änderung der Kostensatzung für Amtshandlungen im eigenen Wirkungskreis der Stadt Lauf vorgenommen.

Herr Stadtrat Dienstbier findet es interessant, dass sich die Stadt Lauf an der Millionenstadt München orientiert. Sind die Satzungen identisch mit den anderen Kommunen? Hat man sich Gedanken darüber gemacht, inwieweit hier eine Trennung von öffentlichen und nichtöffentlichen Akten erfolgen kann, welcher Personalaufwand entsteht, wer darüber entscheidet, etc.? In der Vergangenheit gab es auch schon Anfragen, die beantwortet wurden. Er möchte gerne eine stichhaltige Begründung, warum jetzt diese Lösung besser sein soll, als es bisher geleistet wurde und inwieweit alles durchdacht ist, damit sich nicht ein weiteres bürokratisches Monstrum entwickelt, das erhöhten Personalbedarf benötigt. Er würde vorschlagen,

vorerst die Satzung auf ein bis zwei Jahre zu befristen, um dann mit den Erfahrungen konkret zu beraten.

Vorsitzender antwortet, dass eine Satzung nicht auf Probe erlassen werden kann. Selbstverständlich wurden bisher Informationen hinausgegeben. Es wurde in letzter Zeit erlebt, dass die Anforderungen von Bürgern aufgrund der verschiedenen Kommunikationstechniken steigen. Da keine Satzung vorlag, wurde in den verschiedenen Abteilungen unterschiedlich verfahren. Diese Satzung hilft gerade im internen Bereich sehr viel weiter. Es regelt auch die Zeitabläufe. Damit besteht Klarheit und eine saubere Struktur innerhalb der Verwaltung.

Herr Taubmann ergänzt, dass sich die Stadt Lauf an die Satzung von München gehalten hat, da diese von Juristen sehr intensiv geprüft wurde. Es geht ausschließlich um Informationen aus dem eigenen Wirkungskreis der Kommune und selbstverständlich sind personenbezogene Daten und andere private Belange geschützt. Um einem Missbrauch vorzubeugen, wurde eine Änderung der Kostensatzung angeregt.

Frau Stadträtin Reichenberger teilt mit, dass es sehr wohl Kommunen gibt, die diese Satzung befristet ins Leben gerufen haben und dann für dauerhaft installieren, wenn der Stadtrat nichts Gegenteiliges entscheidet. Vielleicht ist diese Satzung auch die Folge von dem offenen Dialog, der immer gewünscht wurde, dass die Bürger jetzt vermehrt fragen und Anträge stellen. Für sie macht es den Eindruck, dass die Bürger künftig für Auskünfte bezahlen müssen, die bisher umsonst waren.

Herr Stadtrat Ittner möchte ausdrücklich für diese neue Satzung werben. Eine gewisse gelebte bisher vorhandene Praxis wandelt sich jetzt in einen Anspruch, den die Bürger gegenüber der Stadt bekommen. Er denkt nicht, dass sich für die Verwaltung ein erheblicher Mehraufwand ergeben wird. Man kann den Bürgern dadurch offen sagen, dass sie ein Anrecht haben und nicht mehr auf den Willen der Verwaltung angewiesen sind.

Herr Stadtrat Grand hält nichts von einer Befristung der Satzung. Die Satzung bietet dem Bürger eine große Sicherheit über seine Rechte und Möglichkeiten und die Verwaltung weiß, wie sie mit solchen Anfragen zu verfahren hat.

Herr Stadtrat Ochs ist der Meinung, dass jede Satzung, die faktisch vorhandenen Dinge regelt oder eigentlich nichts regelt, nicht gebraucht wird. Wenn man informieren will, schafft man dies auch ohne Richtlinie. Jeder Bürger, der begründetes Interesse hat, hat auch jetzt schon Anspruch auf Information. Für ihn ist diese Satzung ein politisches Instrument, sich gut zu verkaufen.

Herr Stadtrat Dr. Seitz sieht die Notwendigkeit der Befristung nicht ein. Wenn nach zwei Jahren festgestellt wird, dass die Satzung so nicht funktioniert, kann sie ja wieder geändert oder aufgehoben werden.

Herr Stadtrat Dienstbier schließt ab, wenn man sich darauf verständigen kann, zuverlässig in zwei Jahren einen effektiven Bericht über die Entwicklung der Satzung zu bekommen, kann er der Satzung zustimmen.

Beschluss:

Der Stadtrat beschließt, die als Anlage 1 beigefügte Satzung zur Regelung des Zugangs zu Informationen des eigenen Wirkungskreises der Stadt Lauf a.d.Pegnitz.

Die Verwaltung wird beauftragt, dem Verwaltungsausschuss im Jahr 2013 einen Bericht vorzulegen.

Die Satzung ist Bestandteil des Beschlusses.

Abstimmung: mehrheitlich beschlossen

Ja: 10 Nein: 3

4 Änderung der Satzung über die Erhebung von Verwaltungskosten für Amtshandlungen im eigenen Wirkungsbereich der Stadt Lauf a. d. Pegnitz - Kostensatzung -

Herr Taubmann möchte noch anmerken, dass der Rechnungsprüfungsverband verlangt hat, dass in die Kostensatzung nach dem § 50 Abs. 3 des Telekommunikationsgesetzes noch eine Kostenregelung mit aufgenommen wird. Nach Ziffer 703 soll noch die Ziffer 704 mit folgendem Wortlaut eingefügt werden: „Erteilung einer qualifizierten Zustimmung nach § 50 Abs. 3 des Telekommunikationsgesetzes wird mit einer Gebühr von 10 bis 600 Euro belegt.“

Beschluss:

Der Verwaltungsausschuss empfiehlt dem Stadtrat, den Beschluss der als Anlage 2 beigefügten Änderungssatzung über die Erhebung von Verwaltungskosten für Amtshandlungen im eigenen Wirkungsbereich der Stadt Lauf a. d. Pegnitz – Kostensatzung – unter Ergänzung des als Anlage 3 beigefügten Kommunalen Kostenverzeichnisses. Die Änderungssatzung mit dem Kommunalen Kostenverzeichnis ist Bestandteil des Beschlusses.

Abstimmung: einstimmig beschlossen Ja: 13 Nein: 0

Ende der Sitzung im öffentlichen Teil: 21:47 Uhr

Stadt Lauf a.d. Pegnitz, den 01.02.2012

Stadtverwaltung

Der Vorsitzende

Schriftführerin

Benedikt Bisping
1. Bürgermeister

Schönwald
Verw.Ang.