

## Niederschrift



Gremium: **53. Sitzung des Kreisausschusses**  
Sitzungsdatum: **Montag, den 19.11.2012**  
Sitzungsort: **Landratsamt Augsburg, Kleiner Sitzungssaal 221, 2. Stock**  
Beginn: 14:33 Uhr Ende: 17:01 Uhr

---

Landrat Sailer eröffnet die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit fest.

**Vorsitzende / Vorsitzender:**

Martin Sailer

**Mitglieder:**

Manfred Buhl  
Hans-Peter Dangl  
Ludwig Fröhlich  
Harald Güller ab 14:45 Uhr  
Bernhard Hannemann  
Dr. Michael Higl  
Ursula Jung  
Georg Klaußner  
Albert Lettinger  
Heinz Liebert  
Bernd Müller  
Karl-Heinz Wagner  
Mathilde Wehrle

**Vertreter:**

Walter Aumann Vertretung für Dr. Simone Strohmayer

**Verwaltung:**

Dr. Walter Michale

**Weitere Anwesende:**

Rimbert Schürmann und Simon Oelschläger, PTV GROUP (zu TOP 1)  
Jürgen Kunofsky und Bernd Glöckler, AVV GmbH

**Schriftführerin:**

Ulla Berger

## Tagesordnung:

### Öffentliche Sitzung

1. Augsburgischer Verkehrsverbund (AVV);  
Fortschreibung des Nahverkehrsplans  
Ergebnisse und Beschlussempfehlungen  
- zur Liniennetzplanung des Landkreises Augsburg  
- zu den untersuchten Planfällen  
- zur Festlegung der Qualitätskriterien  
Vorlage: 12/0291
2. ÖPNV-Programm zur Stärkung des ländlichen Raumes;  
sog. 400.000 €-Paket - weiterer Antrag  
Vorlage: 12/0292
3. Verschiedenes
4. Wünsche und Anfragen

## Öffentliche Sitzung

**TOP 1    Augsburger Verkehrsverbund (AVV);  
Fortschreibung des Nahverkehrsplans  
Ergebnisse und Beschlussempfehlungen**  
- zur Liniennetzplanung des Landkreises Augsburg  
- zu den untersuchten Planfällen  
- zur Festlegung der Qualitätskriterien  
Vorlage: 12/0291

Anlage:            Präsentation PTV zum Nahverkehrsplan

### Sachverhalt:

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Augsburg hat der Kreisausschuss letztmals in der gemeinsamen Sitzung der zuständigen Gremien der vier Aufgabenträger, Stadt Augsburg und Landkreise Aichach-Friedberg, Augsburg und Dillingen a. d. Donau, am 20.04.2012 im Landratsamt Aichach einen ausführlichen Zwischenbericht erhalten.

Einstimmig wurde folgender Beschluss gefasst: „Der Kreisausschuss des Landkreises Augsburg nimmt den Zwischenbericht zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Augsburg vom 20.04.2012 zur Kenntnis. Er soll als Arbeitsgrundlage für die weitere Arbeit der Geschäftsstelle und des Gutachters am Nahverkehrsplan dienen, wobei die in der heutigen Sitzung angesprochenen Punkte noch einer ergebnisoffenen Prüfung bedürfen.“

In der Zwischenzeit gab es zahlreiche Abstimmungsgespräche, darunter auch zwei Sitzungen des Arbeitskreises Regionaler Nahverkehrsplan des Landkreises Augsburg am 28.06.2012 und am 15.10.2012. Der Arbeitskreis befasste sich dabei auch intensiv mit dem Projekt Liniennetzüberplanung im Landkreis Augsburg.

Im Ergebnis empfehlen PTV und der Arbeitskreis, die Liniennetzplanung nicht als Ganzes umzusetzen, da insbesondere keine nennenswerten Potenziale für Fahrgastzuwächse bestehen und außerdem eine Vertaktung des Angebotes und die tagesdurchgängige Bedienung nicht kostenneutral umgesetzt werden kann. Stattdessen sollen ggf. Planungen für Teilräume umgesetzt werden (siehe Präsentation S. 9).

Im Rahmen der intensiven Arbeiten und Diskussionen am Nahverkehrsplan wurden folgende Planfälle herausgearbeitet, über die konkrete Entscheidungen und Beschlüsse herbeigeführt werden müssen:

#### Planfall 1: Behebung der Schwachstellen sowie Umsetzung der Anregungen

Hier wurde untersucht, ob und wie die festgestellten Schwachstellen behoben werden können. Der Planfall beinhaltet sowohl Einzelmaßnahmen als auch konzeptionelle Überplanungen. Zu beachten ist, dass auf der Grundlage des bestehenden Anforderungsprofils im Landkreis Augsburg nur wenige Schwachstellen und Erschließungslücken bestehen. Diese werden im Rahmen der Präsentation in der Sitzung am 19.11.2012 erläutert und dargestellt (siehe S. 34 der Präsentation).

### Planfall 2: Gesamtkonzept Liniennetz Dillingen a. d. Donau

In diesem Planfall werden u. a. besser strukturierte Verbindungen nach Augsburg geprüft. Eine Verdichtung der Fahrten aus dem Dillinger Raum nach Augsburg hätte auch Auswirkungen auf den Landkreis Augsburg, da die entsprechenden Fahrten durch den Landkreis Augsburg führen. Sollten sich die Gremien im Landkreis Dillingen für entsprechende zusätzliche Verbindungen bzw. Fahrten entscheiden, müsste auch der Kreisausschuss eine Entscheidung treffen (siehe S. 36 – 39 der Präsentation).

### Planfall 3: Planung flexibler Bedienungsformen für die drei Landkreise

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde auch untersucht, wo flexible Bedienungsformen das herkömmliche ÖPNV-Angebot ergänzen bzw. ersetzen können. Entscheidend hierfür sind etwa die Auslastungen der momentan verkehrenden Kurse und deren zeitliche Lage, die Einwohnerdichte in der jeweils betrachteten Region oder aber der Anteil von Schülern an den Fahrgästen. Die Ergebnisse sind in der Präsentation abgebildet.

### Planfall 4: Stadt Augsburg Takte und Betriebszeiten

Hier wurde insbesondere untersucht, inwieweit bei den Verkehren der Stadtwerke Augsburg auf einheitliche Taktfamilien umgestellt werden kann, um u. a. eine bessere Ausrichtung auf die Ladenschlusszeiten zu erreichen, ein besserer Übergang zur Taktausdünnung in den Abendstunden vorgenommen und der Betrieb bis 1:00 Uhr nachts ausgeweitet werden kann. Bei der Untersuchung zur Vereinheitlichung der Taktfamilien müssen auch die Taktschemata betroffener AVV-Regionalbuslinien berücksichtigt und ggf. angepasst werden.

Der Landkreis Augsburg ist von diesem Planfall nicht betroffen.

### Planfall 5: Stadt Augsburg Sheridan, Textilviertel, Maxstraße

In diesem Planfall wird untersucht, wie das Sheridan-Gelände und das Textilviertel besser durch den ÖPNV erschlossen werden können. Auch die dauerhafte Führung einer Straßenbahnlinie durch die Maximilianstraße ist Gegenstand der Untersuchung. Insbesondere bei der Straßenbahnlinie 2 werden Ansatzpunkte für eine Realisierung gesehen.

Der Landkreis Augsburg ist von diesem Planfall nicht betroffen.

### Planfall 6: Untersuchung ÖPNV im Bereich Stadt Friedberg

Dieser Planfall befindet sich momentan in Bearbeitung, untersucht werden hier:

- Verbesserung der Busanbindung zwischen den einwohnerstarken Stadtteilen und der Kernstadt Friedberg
- Verbesserung der Erschließung der Gewerbegebiete
- Möglichkeiten für die Einrichtung von flexiblen Bedienformen
- Anbindung Straßenbahn: Friedberg-Kernstadt – Friedberg-Bahnhof
- Verbesserung der Anbindung Friedberg-West – Kernstadt Friedberg durch die AVV-Regionalbuslinie 102
- Verbesserung des Abendverkehrs für die nördlichen Stadtbereiche

Von diesem Planfall ist der Landkreis Augsburg nicht betroffen.

### Planfall 7: ÖPNV-Bedienung abends und am Wochenende

An den AVV werden regelmäßig Anfragen nach einer Ausdehnung des Angebots abends und am Wochenende herangetragen. Eine Umsetzung konnte bisher nur in wenigen Fällen vorgenommen werden. Da im AVV-Gebiet vergleichbare Angebotsstandards angestrebt werden, müsste eine Ausdehnung nach Möglichkeit in allen Regionen erfolgen. Im Planfall 7 werden deshalb für verschiedene Szenarien Berechnungen angestellt. Untersucht werden die finanziellen Auswirkungen bei der Angebotsausdehnung abends bis zu verschiedenen Uhrzeiten sowie am Wochenende. Die Berechnungen werden je Aufgabenträger differenziert (siehe S. 49 – 55 der Präsentation).

### Festlegung von Qualitätskriterien

Im Rahmen des Nahverkehrsplans ist auch beabsichtigt, Qualitätskriterien neu zu definieren und festzulegen. Im aktuell gültigen Nahverkehrsplan sind die Qualitätskriterien für Regionalbusse und Haltestellen vage gehalten und zum Teil widersprüchlich. Im neuen Nahverkehrsplan sollen die Qualitätsstandards deutlich verbessert und konkretisiert werden (zu einzelnen Stichpunkten siehe S. 57, 58 der Präsentation).

In der Sitzung am 19.11.2012 wird PTV die auf der Grundlage der Sitzungen des Arbeitskreises erarbeitete Präsentation vorstellen und ausführlich erläutern.

### Weiterer Zeitplan

Im November und Dezember 2012 befassen sich die vier zuständigen Gremien der Aufgabenträger mit den Zwischenergebnissen zum Nahverkehrsplan und treffen die notwendigen Entscheidungen zu den einzelnen Planfällen.

Nach Bewertung und Bearbeitung der Sitzungsergebnisse vom November und Dezember 2012 sind im ersten Quartal 2013 die Entwürfe für die Worddokumente des Nahverkehrsplans zu fertigen und im Lauf des März 2013 den Gremien der Aufgabenträger zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen. Inwieweit eine nochmalige Einbindung der jeweiligen Arbeitsgruppen sinnvoll oder notwendig sein wird, ergibt sich aus dem weiteren Projektablauf.

Die abschließende Anhörung der Beteiligten, wie z. B. Kommunen, Verkehrsunternehmen, Behörden und sonstige Verbände wird anschließend im April/Mai 2013 durchgeführt.

Die offizielle finale Beschlussfassung durch die vier Aufgabenträger (im Landkreis Augsburg durch den Kreistag) soll spätestens im Juli 2013 erfolgen.

**Herr Dr. Michale** erläutert den Sachverhalt.

Anschließend führt **Herr Schürmann** anhand beiliegender Präsentation in die Thematik ein.

**Kreisrat Müller** möchte wissen, was von PTV konkret vorgeschlagen und was in der Arbeitsgruppe erarbeitet wurde. Herr Schürmann habe erklärt, man könne keine einzelnen Linien oder Fahrten herausbrechen. Kreisrat Müller bittet daher um Erläuterung des Systems, mit dem vorgegangen wurde.

**Herr Schürmann** legt dar, es sei Aufgabe von PTV gewesen, die Liniennetzüberplanung für den gesamten Landkreis vorzunehmen. Man habe geschaut, wo welche Linien in welchem Takt- und Fahrtenangebot fahren sollen und welche Linien aufgrund geringer Nachfrage auf Anrufsammelverkehre oder flexible Bedienformen umgestellt werden könnten. Daraufhin seien die Betriebskosten pro Jahr ermittelt und diese mit den heutigen Betriebskosten im

Landkreis Augsburg verglichen worden. So sei man auf die zusätzliche 1 Mio. € gekommen, die es kosten würde, dieses Konzept umzusetzen. Daraus habe man in der Arbeitsgruppe drei Bereiche herausgesucht. Den Fachplanern erschienen diese drei Bereiche als sinnvoll, weil gerade die ersten beiden Maßnahmen (Weldener Linie und Linie nach Kutzenhausen) umgesetzt werden könnten, ohne dass hiervon andere Linien tangiert seien oder noch angefasst werden müssten. Diese Maßnahmen würden außerdem zu einer Verbesserung der Qualität im öffentlichen Nahverkehr führen.

Im südlichen Bereich gebe es außerhalb der Hauptverkehrszeiten kaum Fahrten. Man komme aus den einzelnen Gemeinden kaum weg. Es gebe Verknüpfungspunkte mit der Schiene sowie einen 60-Minuten-Takt der Staudenbahn bis Langenneufnach und einen 2-Stunden-Takt bis Mittelneufnach/Mark-Wald. Diese Linie splitte sich in Fischach und Langenneufnach in Richtung Mickhausen auf. Man habe jetzt einen zentralen Punkt im Bereich Mickhausen, an dem die Linien enden bzw. noch kurz darüber hinaus fahren. Die Querverbindungen, die auf dieser Achse heute noch recht schwach seien, habe man im Konzept vertaktet und verdichtet, um auch hier entsprechende Anschlüsse und Verbindungen herzustellen. Bei dieser Querrelation aus den Stauden in Richtung Bobingen und Schwabmünchen handle es sich um neu aufgebaute Linien in dem Sinne, dass in der Hauptverkehrszeit – also morgens und mittags – im Takt gefahren werde. Außerhalb der Taktung seien hier flexible Bedienformen angedacht.

**Kreisrat Müller** erklärt, er habe dies immer noch nicht verstanden. Herr Schürmann habe ausgeführt, dass es eine Differenz zwischen dem PTV-Vorschlag und dem von der Arbeitsgruppe erarbeiteten Vorschlag gegeben habe. Er möchte wissen, was von PTV und was von der Arbeitsgruppe konkret vorgeschlagen wurde.

**Herr Schürmann** führt an, PTV habe ein Konzept ausgearbeitet, wie der Nahverkehrsplan bzw. die Linienführung aussehen könnten. Was die Linienführung angehe, habe die Arbeitsgruppe kein anderweitiges Konzept erarbeitet.

**Kreisrat Liebert** berichtet, die Arbeitsgruppe habe festgestellt, dass der ÖPNV auf der Schiene ganz gut funktioniere. Hieran sei nichts zu bemängeln. Allerdings kranke es auf dem flachen Land hinsichtlich der Zubringer zu den einzelnen Knoten und innerhalb der einzelnen kleinen Orte. Zur Frage von Kreisrat Müller bezüglich der Differenz zwischen der Arbeitsgruppe und den Planern informiert Kreisrat Liebert darüber, dass man eigentlich den so genannten Planfall 0 wollte. Dies heiße, man tue so, als ob es den ÖPNV überhaupt nicht gebe. Die Dinge, die gut gelaufen seien, habe man belassen. Die Dinge, die schlecht gelaufen seien, habe man diskutiert und vorgeschlagen, diese herauszunehmen und stattdessen neue Linien aufzunehmen.

Im Arbeitskreis habe man recht schnell gemerkt, dass man keine finanzielle Spielwiese vorfinde. Der Landkreis Augsburg schieße für den ÖPNV an den AVV jährlich 5,2 Mio. € zu. Hinzu komme das 400.000 €-Paket. Weil es eben keine finanzielle Spielwiese gebe, müsse man sich überlegen, was man sich in diesem Rahmen noch zusätzlich leisten könne oder wolle. Als Minimal- bzw. Maximalkonzept finde man zwei Zahlen in der Präsentation vor. Dies seien auf den Landkreis bezogen minimal 734.00 € und maximal 3,2 Mio. € bezogen. Insgesamt sei es noch viel mehr.

Zu den flexiblen Bedienformen habe er Zahlen aus der Arbeitsgruppe mitgenommen, die er in der Präsentation heute nicht wiederfinde, so Kreisrat Liebert. Bei Fahrten unter 5 Personen müsse der Landkreis einen Aufwand von 930.000 € pro Jahr leisten. Mit flexiblen Bedienformen ergäbe sich ein Einsparpotenzial von 190.000 € bis 270.000 € pro Jahr. Dies heiße, dass flexible Bedienformen immer dort eingesetzt werden sollten, wo der ÖPNV schwach genutzt werde.

Wie ein roter Faden ziehe sich das Thema „Häufigkeit vor Schnelligkeit“ durch dieses Konzept. Man habe im Arbeitskreis auch darüber diskutiert, ob die Leute möglichst schnell in die

Stadt gebracht werden sollen oder ob es sinnvoller sei, viele mitzunehmen und stattdessen etwas länger zu fahren. Im Stadt-Umland stelle sich diese Frage nicht, sehr wohl aber auf dem flachen Land.

Die drei vorgeschlagenen Ergänzungen hält Kreisrat Liebert anschließend für sinnvoll. Allerdings gehe es ihm noch um die landkreisübergreifende Verknüpfung in den Landkreis Dillingen. Im Skript stehe, dass weitere Maßnahmen angedacht werden können, wenn der Landkreis Dillingen seinen Finanzierungsanteil erbringe. Die Linie im Landkreisnorden (Buttenwiesen-Wertingen-Meitingen) sei mittlerweile wohl im Landkreis Dillingen diskutiert worden, weshalb Kreisrat Liebert wissen möchte, wie die Entscheidung ausgefallen ist. Kreisrat Liebert erklärt, man könne diesen Änderungen durchaus näher treten, müsste dazu allerdings noch wissen, welche zusätzlichen Kosten hierfür neben den bereits geleisteten 5,2 Mio. € anfallen würden.

**Kreisrat Buhl** erklärt, er sei dankbar für die Ausführungen des Kollegen Liebert. Er habe sich ähnliche Dinge notiert, wobei er die Aussagen zum Bereich der Schiene nicht so jubelnd unterstreichen möchte. Es gebe lediglich einen gefühlten RegioSchienenTakt bzw. eigentlich nur einen Regio-Schienen-Rhythmus. Dieser Takt werde von zwei Dingen bedroht. Dies sei zum einen die Frage der dritten Gleise. Man hoffe, dass irgendwann der Knoten durchschlagen sei. Zum zweiten werde immer wieder erklärt, dass die Güterverkehre über Augsburg um das 3- bis 4-fache ansteigen können oder werden. Die Situation sei letztlich nur zu lösen, wenn die dritten Gleise kommen und man dann auch den RegioSchienenTakt einführen könne.

Ferner verweist Kreisrat Buhl auf die Sitzung in Aichach, in der mitgeteilt wurde, dass sich die Bürger des Landkreises Augsburg und auch die Gemeinden unwahrscheinlich stark engagiert und mit tollen Vorschlägen aufgewartet hätten. Diese Vorschläge habe man im Arbeitskreis aber nie gesehen. Man wisse nicht, welche Forderungen erhoben worden seien, so Kreisrat Buhl. Er habe dies mehrfach betont und gefragt, ob diese Vorschläge wirklich alle abgearbeitet seien. PTV sage, dem sei so. Man sollte aber auch zeigen, was die Gemeinden gewollt hätten.

**Kreisrätin Jung** kommt auf die Ausführungen zu sprechen, wonach es Betriebskostensteigerungen gibt. Sie möchte wissen, ob dabei auch die Einnahmen berücksichtigt wurden. Wenn man sage „Häufigkeit vor Schnelligkeit“, dann stimme die Aussage nicht, dass die Linie 740 erhalten bleiben solle. Bei dieser Linie gehe es um die Schnelligkeit. Deshalb müsse man darüber diskutieren, ob die Schiene oder der Bus vorgehen.

**Kreisrat Müller** führt an, Herr Buhl habe im Ansatz richtig wiedergegeben, was er eigentlich wissen wollte. Auch er habe wissen wollen, was aus den ganzen Anregungen geworden sei und was der Planer vorschlagen habe. Zudem habe man etwas von Kreisrat Liebert nach dem Motto gehört, dass der ÖPNV dort funktioniere, wo der Landkreis nicht zuständig sei, nämlich auf der Schiene. Wo der Landkreis hingegen zuständig sei, also auf dem flachen Land, habe man kein Geld. Dies sei unbefriedigend für die Bürger des Landkreises Augsburg. Die Frage müsse vielmehr konkret lauten, wo Verkehrsbedürfnisse vorhanden seien, wo man nachbessern müsse und wie viel dies koste, um dann im Umkehrschluss sagen zu können, was man sukzessive umsetzen könne. Es könne nicht nach dem Motto gehen, dass man einen Kostenrahmen habe und man deshalb am besten gar nichts mache. Beim AVV sei man dafür zuständig, dort einen Busverkehr zu organisieren, wo die Bahn nicht fahre. Für den Bereich Bobingen-West müsse festgestellt werden, dass außer den Schülerverkehren eigentlich so gut wie kein Verkehr stattfindet. Dies werde von den Bürgern kritisiert. Nun habe man von den Verkehrsplanern gehört, dass dies eher suboptimal sei. Gewünscht oder sinnvoll wäre es, eine Linie, sofern man sie tatsächlich habe, auch mit Verkehr zu hinterlegen. Im Moment gebe es hier nur Schülerverkehr.

Kreisrat Müller gibt zu verstehen, dass er deswegen wissen wollte, was die Fachplaner vorgeschlagen hätten und wie das Ergebnis letztendlich aussehe. Seiner Kenntnis nach habe

es aus Bobingen/Schwabmünchen wie auch aus Königsbrunn sehr viele Anregungen gegeben. Was er komplett vermisse, sei die Verbindung Königsbrunn-Bobingen. Wenn man immer nur im Kopf habe, dass dies nicht mehr kosten dürfe, dann falle natürlich viel heraus. Interessant sei, dass Kollege Buhl, der offensichtlich im Arbeitskreis gewesen sei, nun mitteile, dass ihm zumindest die eingebrachten Anregungen nicht bekannt seien.

**Kreisrat Fröhlich** teilt mit, er hätte innerhalb des Landkreises gerne noch einen weiteren Planfall, und zwar den Planfall Königsbrunn-Bobingen. Es gebe dort viele Querbeziehungen und ein hohes Bevölkerungspotenzial. Die Intention sei, wie man möglichst schnell und unkompliziert nach Augsburg komme. Man müsse aber das Gesamtangebot sehen und überlegen, wie man dies entwickeln könne. Man könne hier an andere, bereits vorhandene Linien anknüpfen. Es gehe darum, diese Hauptachsen aufzunehmen und sie strukturell zu verbessern. Die im Plan dargestellten dicken Linien würden ihn nicht beeindrucken, so Kreisrat Fröhlich. Er habe sich den Uni-Atlas angesehen. Beim ÖPNV-Bereich liege Königsbrunn über 3. Dies sei ein Zeichen, dass dies nur Mittelmaß sei. Die Städte Bobingen und Königsbrunn hätten 45.000 Einwohner. Dies sei immerhin ein Fünftel des ganzen Landkreises. Wenn man dann noch die südlichen Nachbarn sehe, mit denen ein hoher Austausch stattfindet, dann sei man bei 70.000 Einwohnern. Dies sei eigentlich ein eigener Planfall innerhalb des Gesamtplanfalles Landkreis Augsburg, der noch im Detail bearbeitet werden müsste.

**Kreisrat Liebert** erklärt, er wolle den Bedarf herausgearbeitet haben. Er stelle genauso wie Kollege Müller fest, dass Bedarf hauptsächlich dort sei, wo kleine Orte mit großen Orten nicht verbunden werden. Auf dem flachen Land sei der Bedarf also am größten. Dies müsse aufgezeigt, aber auch finanziert werden.

Was Kollege Fröhlich sage, möge richtige sein. Er könne dies nicht beurteilen und auch nicht nachvollziehen, ob Königsbrunn, Bobingen und das Hinterland 45.000 Einwohner umfassen. Eines jedoch könne er nachvollziehen, und zwar, dass in den zwei größten Städten Königsbrunn und Neusäß Einkaufsmöglichkeiten vorhanden seien. Dass die Stadt Königsbrunn im WohlfühlAtlas mit 3 beurteilt sei, sei richtig. Die Frage müsse aber schon erlaubt sein, ob es wirklich richtig sei, die bereits guten Dinge noch besser zu machen und die schlechten Dinge schlecht zu lassen. Die Frage sei, ob es vielleicht nicht eher der Job sei, einen Ausgleich dadurch zu schaffen, dass die kleinen Orte verbunden und an die großen Orte angebunden würden. Diese Problemstellung ziehe sich wie ein roter Faden durch die Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Man sei doch dafür da, einigermaßen gleiche Lebensverhältnisse zu schaffen. Kreisrat Liebert merkt an, er könne jedes Wort des Kollegen Fröhlich verstehen. Herr Buhl und Frau Jung würden ähnlich argumentieren.

In wenigen Wochen werde man über den Kreishaushalt diskutieren und sich über die Frage der Kreisumlage wieder lange die Köpfe zerbrechen. Man müsse daher einen Rahmen setzen, innerhalb dem man sich zu bewegen habe. Dieser Nahverkehrsplan sei nichts anderes als ein solcher Rahmen. Man sollte auch nicht so tun, als ob Geld unbegrenzt zur Verfügung stünde.

Vom Planer hätte auch er gerne die Auskunft gehabt, was aus den Vorschlägen der Bürger geworden sei, so Kreisrat Liebert. Die Bürger des Landkreises Augsburg hätten sich mit Abstand am meisten an dieser Fragestellung beteiligt. Ihm seien 138 Nennungen bekannt, während es aus dem Landkreis Aichach-Friedberg um die 10 und aus dem Landkreis Dillingen eine Anregung gegeben habe. Man wolle schon wissen, wo den Bürger der Schuh drücke.

**Kreisrat Fröhlich** legt dar, beim Schulsystem habe man immer erklärt, dass auch die Fläche bedient werden müsse. Es seien nun einmal Verdichtungen da, bei denen die Wirtschaftlichkeit eher gegeben sei. Aber auch die anderen müssten bedient werden. Dies sei völlig klar. Man dürfe dabei aber nicht die Hauptsiedlungsbereiche vernachlässigen. Vielmehr müsse man diese weiter verdichten, und zwar mit dem Ziel, auch die weiten Strecken und weniger verdichteten Bereiche mit bedienen zu können. Kreisrat Fröhlich betont, er sei ein Freund der Flächenhaftigkeit, allerdings nicht unter Vernachlässigung von hohen Verdichtungsräu-



men. Diese hätten innerhalb der Strukturen mehr Bedarf untereinander. Es sei hier mehr Bedienungsqualität gefordert.

Kreisrat Fröhlich spricht das Thema Demographie an. Er wisse nicht, ob diese Betrachtung gemacht wurde. Bis 2030 kenne man die Altersentwicklung im Land. Es gebe dann noch mehr ältere Leute, die weniger mobil seien und die Möglichkeit haben müssten, auch ohne Auto und in vielfältigster Weise am täglichen Leben Anteil haben zu können.

Er könne die Aussagen des Kollegen Liebert ebenfalls voll unterstreichen, so Kreisrat Fröhlich, möchte aber doch Wert darauf legen, dass die Verdichtungsräume näher betrachtet werden. Er würde sich den Planfall Königsbrunn, Bobingen und Umlandgemeinden innerhalb dieser südlichen Region wünschen.

**Kreisrat Dr. Higl** erklärt, er nehme aus den Ausführungen mit, dass die Linie 415 vorbildhaft sei. Dies freue ihn ganz besonders, weil er sich mit dem Unternehmer hierzu viele Gedanken gemacht habe. Er stehe bei Detailfragen zu dieser flexiblen Version gerne zur Verfügung. Er habe sich den Flexi-Bus vor Ort angesehen und überlegt, was hiervon übernommen werden könne.

Anschließend kommt Kreisrat Dr. Higl auf die Präsentation zurück. Auf den ersten 15 Seiten stünden Linien mit einer 60- und 120-Minuten-Takt-Verdichtung. Zum Schluss komme dann die "Kostenkeule". Kreisrat Dr. Higl fragt nach, ob die 60 Minuten noch im Rennen oder mit der Aussage, dass dies zu viel kostet, bereits abgehakt sind, man also nur noch über die drei Planfälle rede.

**Herr Schürmann** legt dar, dass die zusätzlichen Kosten von 1 Mio. € entstehen, weil man ein vertaktetes Netz über den gesamten Landkreis gelegt habe. Die 3 Konzepte, die am Schluss vorgestellt werden, würden bedeuten, dass auf allen anderen Linien das Angebot so bleibe, wie es heute sei. Derzeit rede man somit darüber, welches dieser Konzepte in den Nahverkehrsplan übernommen werde. Falls eine Vertaktung in der Summe hohe Kosten produziere, ohne dass dies wirklich Vorteile für den Fahrgast habe, bleibe das bisherige Angebot bestehen. Die drei Vorschläge seien die, die man aus dem Gesamtkonzept des Landkreises Augsburg als sinnvoll erachtet habe, in den Nahverkehrsplan einzuarbeiten, da diese losgelöst von den anderen Linien umgesetzt werden können.

Die Straßenbahnlinie 3 sei so weit mit enthalten, als dies mit der Stadt Augsburg abgesprochen sei. Ob diese ins Ziel- oder Ausführungsnetz komme, müsse man noch sehen. Dies hänge auch von den weiteren politischen Diskussionen ab. Im Rahmen des Nahverkehrsplanes sei eine Busnetzüberplanung vorgenommen worden. Im Bereich Bobingen/Königsbrunn habe man eigentlich einen sehr guten öffentlichen Nahverkehr vorgefunden. Aufgabe von PTV sei es gewesen, zu sehen, wo und wie man im ganzen Landkreis den Verkehr verbessern, anpassen, vertakten und wo mehr Verbindungen gegenüber der Schnelligkeit geschaffen werden können. Man sei so auf ein Konzept gekommen, dass nicht nur nach Augsburg ausgerichtet sei. Linien, die heute in der Form noch nicht bestehen, habe man nach Bobingen entsprechend ausgerichtet, und zwar als vertaktetes 60-Minuten-Angebot bis nach Westen und weiterführend bis nach Langenneufnach im 2-Stunden-Takt. Man habe eine Querverbindung im 60-Minuten-Takt zu den Nebenverkehrszeiten aufgebaut. Es sei also auch auf Querverbindungen geachtet worden, sofern diese notwendig seien und auch sinnvoll erscheinen. Diese Fahrten würden jedoch Geld kosten. So kämen die 1 Mio. € zustande, die dieses Konzept mehr kosten würde.

**Kreisrat Fröhlich** fragt nach, ob dies noch entwicklungsfähig ist.

**Herr Dr. Michale** legt dar, man müsse bei der Diskussion auf den Charakter sowie den Sinn und Zweck des Nahverkehrsplans achten. Der Nahverkehrsplan solle nicht in Stein gemeißelt einzelne Linien oder gar Fahrten wiedergeben, die dann nur angegangen oder umgesetzt werden dürfen. Der Nahverkehrsplan sei nach dem ÖPNV-Gesetz ein Rahmenplan. Ganz weit oben stehe auch aus Sicht des Arbeitskreises, dass durch die Nutzung der Mög-

lichkeit flexibler Bedienformen versucht werden solle, Kosten zu sparen, ohne Qualitätsverluste zu erleiden. Wenn man über zusätzliche neue Linien und große Ergänzungen diskutiere, dann müsse man sich auch darüber im Klaren sein, dass dies alles Geld koste. Die Vorgabe im Arbeitskreis sei es gewesen, alle zusätzlich vorgesehenen Maßnahmen aufzulisten, um sich dann darüber unterhalten zu können, ob man diese aufnehmen wolle oder nicht. Man habe jetzt einen Nahverkehrsplan und einen Zustand erreicht, in dem ein Anforderungsprofil erfüllt werde, das man sich irgendwann für den AVV gegeben habe. Es werde eine Bedienung von Kern- und Nebenorten in einer Taktung erfüllt, die einem gewissen Mindeststandard entspreche. Nun sollte mit einer Liniennetzplanung und Taktung über den ganzen Landkreis herausgefunden werden, was dies zusätzlich koste. Dies seien die auf Seite 19 dargestellten 1,2 Mio. € im Minimal- und 3,9 Mio. € im Maximalfall.

Im Arbeitskreis sei die Empfehlung ausgesprochen worden, eine solche Liniennetzüberplanung nicht zur Gänze vorzunehmen. Es sollten jedoch bestimmte Fälle untersucht und dann auch verbeschieden werden. Dies sei ein kontinuierlicher Prozess, der jetzt fortgeführt werde und den man dann im Januar/Februar mit ersten Textentwürfen zunächst im Arbeitskreis und dann im Ausschuss weiterbehandeln werde.

**Herr Kunofsky** informiert über die am Anfang durchgeführte Schwachstellenanalyse auf Basis eines Anforderungsprofils. Dieses habe man sich am 20.04.2012 in der gemeinsamen Sitzung bestätigen lassen. In diesem Anforderungsprofil sei festgelegt, welches Minimum auf keinen Fall unterschritten werden sollte. Für die Bereiche, in denen es doch unterschritten sei, wolle man die entsprechenden Maßnahmen erarbeiten.

Parallel seien in der Arbeitsgruppe mehrere Dinge behandelt worden. Zum einen habe der Gutachter den sog. Planfall 0 durchgerechnet. Es habe einerseits Anforderungen an diesen Planfall 0, Planungsvorgaben und andererseits auch die Frage nach den finanziellen Auswirkungen gegeben. Herr Kunofsky erklärt, er wolle gar nicht die Frage stellen, ob man sich dies leisten möchte oder nicht. Zunächst sei die Fragestellung gewesen, was dies eigentlich kosten würde. Herr Schürmann habe vorhin aufgeführt, dass es hierfür 1 Mio. € zusätzlicher Kosten bedürfte. In der Arbeitsgruppe sei man überein gekommen, dass dies sehr viel Geld sei, weswegen man sich drei Maßnahmen ausgesucht und zusammen mit dem Gutachter näher beleuchtet habe. Diese habe man dann auch zur Umsetzung vorgeschlagen. Bei den flexiblen Bedienweisen im südlichen Landkreis habe man aus Kostengründen eher dazu geraten, diese nicht in Gänze umzusetzen, aber sehr wohl Einzelmaßnahmen im täglichen Geschäftsbetrieb anzusehen. Von den Lechfeldgemeinden gebe es momentan ein Konzept, das man sich ebenfalls näher ansehen könnte. Außerhalb des Nahverkehrsplans könne man immer unabhängig von diesem Nahverkehrsplan Einzelmaßnahmen durchführen, wie man dies im Landkreis Aichach-Friedberg gemacht habe. Dies würde z. B. auch die Aussage von Kreisrat Fröhlich betreffen.

Am 20.04.2012 habe man sich auch die 7 Planfälle absegnen lassen, die dann weiter bearbeitet wurden. In diese Planfälle seien damals alle Vorschläge der Bürger und der Kommunen eingegangen. Hierbei seien die vorher gemachten Ausführungen von Herrn Dr. Michale zu beachten. Der Nahverkehrsplan sei ein Rahmenplan, in dem man nicht auf einzelne Fahrten und Uhrzeiten eingehen könne. Um die Kosten zu ermitteln, sei es aber notwendig gewesen, diesen so weit herunterzubrechen. Nun hebe man das Ganze wieder auf die Ebene eines Nahverkehrsplans, um so den Gedanken eines Rahmenplans wieder aufzugreifen. Außerhalb des Nahverkehrsplans sei es immer möglich, weitere Einzelmaßnahmen abzuarbeiten.

**Kreisrat Buhl** ist der Auffassung, dass der Nahverkehrsplan nun etwas verniedlicht wird, um Ängste zu nehmen. Wenn man eine bestimmte Haltestelle oder die Straßenbahnlinie nach Königsbrunn wolle und diese stünden nicht im Nahverkehrsplan, dann werde die Regierung von Schwaben auch keinen Zuschuss geben. Zum Planfall 0 erklärt Kreisrat Buhl, dies sei ein Antrag seiner Fraktion gewesen. Seinerzeit habe man bereits gesagt, dass ein Pro-

gramm herauskommen könnte, das 10 Mio. € im Jahr kosten werde. Anschließend könne man sagen, dass man sich dies so nicht leisten könne und wolle. Schließlich breche man dies so weit herunter, bis man zu dem Planfall komme, der den finanziellen Möglichkeiten des Landkreises entspreche, um dann politisch zu entscheiden, was davon verwirklicht werden könne.

Im letzten Arbeitskreis sei unter Vorsitz von Max Strehle heftig diskutiert worden, ob es einen Sinn mache, wenn die Oma in einem kleinen Dorf eine Stunde warten müsse und dabei sehe, wie ein halbleerer Schulbus wegfahre, in dem sie nicht mitfahren dürfe. Dies könne nicht sein, weshalb man diesen Fall geändert haben möchte. Im Protokoll stehe, dass dies ein langfristiges politisches Ziel sei. Kreisrat Buhl entgegnet, dies sei ein kurzfristiges Ziel. Man wolle mit denen reden, die Konzessionen haben. Es gefalle seiner Fraktion nicht, dass dies immer abgewimmelt werde und nicht schneller in Ordnung gebracht werden könne.

Vorher habe er auf Frage des Kollegen Müller einen Punkt in die Diskussion eingestreut, so Kreisrat Buhl weiter. Zum Nahverkehrsplan habe er jedoch noch eine ganze Reihe von Fragen, die er allen im Arbeitskreis vertretenen Fraktionen bereits mitgeteilt habe. Diese müsse man diskutieren. Bisher habe man sich schon im Detail verfangen. Die Stadtwerke würden ein Paket vorlegen, das sie haben wollen und in das sie sich nicht hineinreden lassen. Dies seien die Nahtstellen, an denen man aus allen Landkreisen bzw. aus allen Richtungen andocke. Im Bericht von PTV stehe, dass die Nahtstellen bzw. Schienenendungen ohne Relevanz für die Landkreise seien. Dies sei ein Unsinn. Wenn diese ihre Taktfrequenzen ändern, dann sei man davon massiv abhängig. Man habe dies erlebt, als heuer umgestellt wurde. Ein Fahrplanheft sei um einige Wochen oder Monate verschoben worden. Diese Dinge würden massiv auf den Landkreis einwirken. Kreisrat Buhl merkt an, er wisse nicht, ob am Ende der Präsentation noch über das ganze Paket diskutiert werde. In diesem Fall würde er dies jetzt einmal so stehen lassen.

**Kreisrat Güller** erklärt, es sei klar, dass es neben dem Nahverkehrsplan noch Maßnahmen gebe. Eine ganz zentrale Frage, die vom Kollegen Fröhlich vorhin schon thematisiert wurde, sei aber noch nicht beantwortet worden. Dies sei die Straßenbahnweiterführung von Haunstetten in Richtung Königsbrunn. Hierüber müsse man entscheiden. Jedoch würden dazu Zahlen fehlen.

**Herr Schürmann** teilt mit, dass die Straßenbahnlinie 3 in der standardisierten Bewertung betrachtet wurde. Diese habe einen Wert von über 1 im Kosten-Nutzen. Damit habe die Linie im Nahverkehrsplan in der Form noch etwas zu suchen, dass sie aus Sicht der Förderfähigkeit als sinnvoll anerkannt werde. Nun sei es im Endeffekt eine politische Diskussion, wie und wann die Linie noch komme. Man sei gerade bei der Stadt Augsburg gewesen und habe dort das im bestehenden Nahverkehrsplan enthaltene Ziel- und Ausführungskonzept mit diskutiert.

**Kreisrat Güller** führt an, dies sei die Sicht von Herrn Schürmann. Diese Straßenbahnlinie habe hinsichtlich der Zeit und den Finanzen eine ganz massive Funktion. Deswegen möchte Kreisrat Güller wissen, wie viel die Linie kostet bzw. was diese bringt.

**Herr Schürmann** merkt an, dass die Straßenbahnlinie 3 in diesem Konzept nicht berücksichtigt ist. **Kreisrat Güller** erklärt, dies werde von ihm kritisiert, weshalb er einem Beschluss, der diese Linie nicht darstelle, auch nicht zustimmen werde. Bevor er darüber entscheide, hätte er gerne die entsprechenden Zahlen.

**Landrat Sailer** informiert darüber, dass diese Zahlen noch kommen werden. Aus seiner Sicht handle es sich heute um ein Zwischenergebnis und die Erläuterung der Systematik, wie man zu welchen Ergebnissen gekommen sei und wo man welche Annahmen zugrundegelegt habe. Der Landkreis sollte jetzt in drei oder vier Sektoren aufgeteilt und anschließend sollten nochmals vertiefte Gespräche geführt werden. Hierzu könne man die Bürgermeister und auch ÖPNV-Nutzer aus den eigenen Reihen einladen. Auch wenn man schon 140 An-

merkungen bekommen habe, sollte man nochmals abschnittsweise nicht nur die Grundausrichtung betrachten, sondern auch nach links und rechts, also quer denken. Die Straßenbahn Betrachtung müsse als ein weiterer Punkt in das Konzept hinein, um nur einige wenige Beispiele zu nennen.

Die heutige Sitzung solle der Auftakt sein. Man habe zwar einen sehr engen Zeitplan. Aber auch hier gehe Qualität vor Geschwindigkeit. Jeder könnte dann nochmals seine Anregungen einbringen. Anschließend müsse man sehen, was eine Maßnahme koste, ob diese abbildbar sei und als Linie oder eher in Form eines Rufsystems Sinn mache. Auf die Vertaktung und Vernetzung mit der Stadt Augsburg müsse man eine saubere Antwort finden. Es sei schon wichtig zu wissen, wo gebrochen werde und wie dies vorbereitet sei. Wenn dies nicht funktioniere, dann werde nicht mehr gebrochen. Dies habe er in einer AVV-Sitzung bereits angekündigt, so Landrat Sailer.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans müsse mit der Fortschreibung der Stadt Augsburg so zusammengefasst werden, dass dies auch wirklich gelinge und es nicht an den Schnittstellen zu Bruchstellen komme, die zu Lasten der Landkreisbürger gehen.

**Kreisrat Dr. Higl** möchte wissen, wie Konzessionen mit dem Nahverkehrsplan korrespondieren müssen und ob damit für die künftige Vergabe von Konzessionen „Leitplanken“ geschaffen werden.

**Herr Schürmann** führt aus, man stelle hier einen Rahmenplan vor, der später in einer Linienbündelung enden werde. Die Busunternehmer hätten heute eine Konzession auf ihre Linien. Wenn diese Konzessionen auslaufen, werden die Unternehmen versuchen, diese im Rahmen des Nahverkehrsplanes zu verlängern. Aufgabe sei es in diesem Nahverkehrsplan, Linienbündel für die drei Landkreise zu bilden, damit diese oder mehrere Linien gleichzeitig ausgeschrieben und konzessionsrechtlich vergeben werden können. Dies sei im Endeffekt die Schnittstelle Konzession und Nahverkehrsplan. Einzelgespräche werde es immer geben, wenn es um solche Dinge gehe. Wenn man fünf Linien habe, wovon zwei z. B. im Jahr 2015 und die restlichen drei im Jahr 2016 auslaufen, dann könne man für die im Jahr 2015 auslaufenden Linien eine entsprechende Verlängerung bekommen, bis das Linienbündel insgesamt ausgeschrieben werden könne. Man brauche dann nicht mehr einzeln mit den Busunternehmen verhandeln, sondern das bestehende Busunternehmen könne sich hierauf wieder bewerben.

Die Linie 3 ist laut Herrn Schürmann Teil des Nahverkehrsplanes. Er kenne die Diskussion aus Sicht des Landkreises und aus Sicht der Stadt Augsburg. Die Linie 3 sei in der Präsentation nicht enthalten, da es darin um die Um- und Neuplanung des Busnetzes im gesamten Landkreis Augsburg gehe. Für PTV sei die Straßenbahnlinie 3 im Nahverkehrsplan gesetzt. Dies habe man der Stadt auch gesagt. Es gebe hierfür eine standardisierte Bewertung, die eine Förderfähigkeit nachgewiesen habe. Dementsprechend werde diese Straßenbahnlinie auch wieder in den Nahverkehrsplan hinein kommen.

Zum Thema "Fahrtenanzahl vor Schnelligkeit" berichtet Herr Schürmann, die Schnellbuslinie bleibe weiterhin bestehen, solange sie nicht in irgendeiner Form von der Straßenbahn tangiert werde. Es sei nicht darum gegangen, aus jeder größeren Gemeinde Schnellbuslinien in Richtung Augsburg zu haben. Vielmehr seien diese Schnellbuslinien sehr teuer, weshalb diese Busse auf dem Weg in Richtung Zentren weitere Ortschaften bedienen und damit mehrere Aufgaben übernehmen sollten. Dies heiße aber nicht, dass man Schnellbusse ad absurdum führen oder gar nicht mehr haben wolle.

Zu den Anregungen der Bürger und Gemeinden führt Herr Schürmann aus, dass diese berücksichtigt und eingeflossen sind. Der AVV habe alle Maßnahmen angesehen und überlegt, welche Maßnahmen für den Nahverkehrsplan relevant seien. Von den Busunternehmen habe man auch Anregungen bekommen, die ebenfalls im Konzept der Liniennetzüberplanung für den Landkreis Augsburg berücksichtigt worden seien.

**Kreisrat Buhl** meint, dass es dann Sinn machen würde, von Königsbrunn nach Bobingen und weiter nach Augsburg zu fahren, falls die Stadt Augsburg von ihrem hohen Ross bezüglich der Berechnungsformel nicht herunter gehe.

**Kreisrat Müller** spricht ebenfalls die Frage der Konzessionen an. Die Konzessionen würden den Landkreis bei einer möglichst flexiblen Beurteilung der Situation behindern. Das Konzept des Flexi-Busses im Günzburger Raum sei heute in der Kreisvorstandtschaft des Gemeindetages besprochen und beschlossen worden, dies in die heutige Sitzung einfließen zu lassen. Das dahinter steckende Konzept sollte man sich nochmals genau ansehen und überlegen, ob dies vor allem im ländlichen Raum zukunftsfähig wäre. Hier stelle sich wieder die Frage, ob man in den Sachzwängen der Konzessionierung verhaftet sei oder ob man versuchen könne, im Rahmen des Nahverkehrsplanes die Hoheit über die Konzessionen zu bekommen, damit man dies danach selber bestimmen könne. Ansonsten renne man immer der Entwicklung hinterher und könne in eigener Regie oder Verantwortung keine Lösung finden. Kreisrat Müller regt an, sich dieses Konzept von Seiten des Kreisausschusses vor Ort erläutern zu lassen und zu hinterfragen, inwiefern dies - wenn auch nicht sofort - mittelfristig für den Landkreis Augsburg im ländlichen Raum tauglich wäre oder nicht.

Anschließend fährt **Herr Schürmann** mit seiner Präsentation fort und erläutert die weiteren Planfälle.

**Kreisrat Hannemann** spricht den Verteilschlüssel an und meint, dass dabei immer übersehen werde, dass die Verkehre nicht nur der Landbevölkerung zugutekommen, sondern auch für die Wirtschaft in der Stadt Augsburg von ganz erheblicher Bedeutung seien. Der Landkreis Augsburg finanziere den Verkehr, damit die Leute in Augsburg ihr Geld ausgeben und dort letztendlich auch die Wirtschaftskraft steigern. Dies sei ein konzeptionelles Problem. Man versuche, eine Strecke zu intensivieren und trage hieran den Löwenanteil. Partizipieren tue einerseits zwar der Bürger, den wirtschaftlichen Gewinn mache aber definitiv nur die Stadt Augsburg. Hier müsse man politisch nachhaken, da dies eine Schieflage sei.

**Herr Schürmann** bittet um Verständnis dafür, dass er sich hierzu nicht äußern kann, da dies politisch diskutiert werden muss. Man müsse aber bedenken, dass die Leute heute schon mit dem Auto in die Stadt fahren. Es seien keine Neuverkehre, die man hier generiere. Man dürfe nicht unterschätzen, welche Kraft das Auto heute schon habe, um von A nach B zu fahren.

**Kreisrat Hannemann** merkt an, dass man dies natürlich nicht 1:1 übersetzen könne. Jemand, der heute früher nach Hause fahre, werde aufgrund solcher Möglichkeiten künftig vielleicht länger in Augsburg bleiben. Natürlich könne man auch mit dem Auto zu IKEA fahren. Ein wirtschaftlich denkender Mensch müsse aber sehen, dass der potenzielle Käufer dorthin komme. Der Landkreis sponsere den Wirtschaftsverkehr von Augsburg. Dies sei ein sehr solidarischer Ansatz. Deswegen könne er politisch das Hadern der Stadt Augsburg bei der Straßenbahnlinie nach Königsbrunn nicht verstehen, so Kreisrat Hannemann. Könnten die Königsbrunner besser nach Augsburg hinein fahren, dann würden diese noch mehr Geld in Augsburg lassen.

Nach Beendigung der Ausführungen von **Herrn Schürmann** stellt **Kreisrat Aumann** fest, dass er in den Unterlagen kein einziges Wort von der Staudenbahn gelesen habe. Er möchte wissen, ob diese auch irgendwo berücksichtigt ist und – wenn ja – in welcher Form.

**Herr Kunofsky** teilt mit, dass sich sowohl eine eventuelle Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 nach Königsbrunn als auch das Thema Staudenbahn mit entsprechenden Aussagen im aktuellen Nahverkehrsplan wiederfinden. Beide Themen seien momentan in der politischen Diskussion. Je nach politischer Entscheidung könne man auch Aussagen in den Nahverkehrsplan übernehmen. Würde jetzt die Entscheidung fallen, die Linie 3 käme nicht, dann müsste man sich für den Raum Königsbrunn eventuell andere ÖPNV-Planungen überlegen.

Falls dieser Diskussionsprozess bis zur Beschlussfassung des Nahverkehrsplans noch nicht abgeschlossen werden könne, müsse man die sehr vagen Aussagen aus dem aktuellen Nahverkehrsplan übernehmen. Analog gelte dies auch für die Staudenbahn.

**Kreisrätin Jung** kommt zurück auf die Linie 3. Im aktuellen Nahverkehrsplan sei die Linie 3 in der Zielplanung enthalten gewesen. Damals habe man gesagt, diese komme im nächsten Schritt in die Ausführungsplanung. Wenn die Linie 3 dort nicht stehe, dann brauche man gar nicht über eine weitere Fortschreibung reden. Die Stadt Königsbrunn habe Grundstücke bevorratet und Millionen ausgegeben, um die Strecke frei zu halten. Bei allen Bauplanungen sei dies berücksichtigt worden. Dies sei Geld, das die Stadt Königsbrunn für dieses Projekt gebunden habe, weshalb dies für andere Sachen nicht zur Verfügung gestanden sei. Wenn man nun eine Andienung nach Bobingen mache, gebe man alles auf, was auf der Strecke liege. Königsbrunn habe keine Anbindung an die Universität oder das neue Forschungszentrum und die Schulen. Man komme zwar schnell nach Augsburg. Dies sei aber nicht das Ziel von allen. Wenn im Nahverkehrsplan die Linie 740 als Bestandteil enthalten sei, dann müsse in gleicher Weise die Realisierung der Linie 3 hinein. Die Linie 740 sei entstanden, weil dies ein Anliegen der Busunternehmen gewesen sei. Es handle sich um eine lukrative Linie, wovon man sich viele Einnahmen versprochen habe. Deswegen sei diese installiert, ausgebaut und verdichtet worden. In der Bevölkerung würde man sich schwer tun, wenn man diese Linie nicht mehr fahren lassen wolle. Man müsse nun sehen, dass die Linie 3 irgendwie umgesetzt werde. Die Stadt Augsburg gebe stattdessen dem Ausbau der Straßenbahnlinie in der Maxstraße Vorrang. Kreisrätin Jung betont, dass Landkreis und Stadt einwohnerzahlenmäßig aber fast gleich aufgestellt sind.

Ferner teilt Kreisrätin Jung mit, sie habe noch viele Punkte aufgeschrieben, die sich eigentlich mit denen des Kollegen Buhl in seinem Schreiben an die Fraktionsvorsitzenden decken. Für sie sei wichtig, dass der ländliche Raum erschlossen werde. Dies komme in vielen Teilen zu kurz. Die Lückenfüllschließung sei ein gutes Konzept hierzu. Einem Teil der vorgeschlagenen Punkte könne sie zustimmen. Bei vielen Punkten sehe sie aber noch Nachholbedarf. Es wäre besser, dies nochmals im Arbeitskreis zu diskutieren als hier im Kreisausschuss.

**Landrat Sailer** erklärt, man werde die Straßenbahnlinie 3 nach Königsbrunn selbstverständlich qualitativ in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans einbinden können. Noch im Dezember finde das abschließende Gespräch mit der Stadt Augsburg zu den Zahlen statt. Anschließend werde man dies in die Kreisgremien einspeisen und entscheiden, ob dies so abgebildet werden könne oder nicht. Je nachdem, wie die Entscheidung ausfalle, könne die Konzeption im Nahverkehrsplan umgesetzt werden. Zeitlich werde man dies auf jeden Fall schaffen.

**Kreisrat Buhl** stellt fest, dass Kollegin Jung einiges vorweg genommen habe. Dies könne er nur unterstreichen. Wenn er höre, dass manche Dinge jetzt der politischen Diskussion überlassen seien, dann müsse er sich fragen, warum man am Gutachten PTV über den AVV mit bezahle. Drei Gesellschafter hätten ein Interesse daran, etwas zu bewegen. Ein Gesellschafter dominiere aber im AVV und sage, wo es lang gehe. Die Straßenbahn in der Maxstraße stehe im Gutachten, während die Straßenbahn nach Königsbrunn außen vor sei. Auch zur Staudenbahn werde erklärt, diese sei der politischen Diskussion überlassen. Diese politische Diskussion führe man doch hier im Kreisausschuss. Man sollte dem Ausschuss dann auch einmal laut und deutlich sagen, wer dies nicht wolle. Kreisrat Buhl teilt mit, er habe jetzt noch weitere offene Punkte, die er den Fraktionen und Herrn Dr. Michale schon zugeleitet habe. Er fasse diese nochmals enger zusammen, da ein paar Fragen heute geklärt worden seien, und freue sich über das Angebot des Landrats, den Landkreis nochmals in Sektionen zu betrachten. Die relevanten Punkte könnten dann abgehandelt und an PTV gegeben werden. Kreisrat Buhl betont, er wolle aber nicht wieder in einem Protokoll lesen, was mittel- und langfrist angedacht oder sonst wie verwirklicht werden soll. Dies bestimme der Landkreis, der dies auch zahle.

**Landrat Sailer** bittet Herrn Schürmann darum, nochmals die Straßenbahnlinie 3 aufzugreifen.

Von **Herrn Schürmann** wird ausgeführt, die Straßenbahnlinie 3 komme – je nach Entscheidung – in das Ausführungsnetz des Nahverkehrsplanes hinein. Es sei eine standardisierte Bewertung gemacht worden. Man könne davon ausgehen, dass diese dann jedenfalls von den Fördermitteln her umsetzungsreif sei. Die Linie 3 sei in den Planfällen deshalb nicht enthalten, weil sie sowieso in den textlichen Teil des Nahverkehrsplans aufgenommen werde. Ähnlich sei es bei der Staudenbahn. Die Staudenbahn sei im damaligen Nahverkehrsplan im Textteil enthalten gewesen und werde auch zukünftig im Textteil aufgeführt sein.

**Kreisrat Liebert** erklärt, er könne alles unterschreiben, was die Linie 3 angehe. Er habe sich auch die Zahlen angeschaut, die bezüglich des Anteils des Landkreises stark zu hinterfragen wären. Man habe heute gesehen, dass dies ein Moloch von Linien, Kursen und Strecken sei. Der Landkreis sei in der Nord-Süd-Ausdehnung nun einmal 70 km lang. Dass man hier nicht im Detail über dies und jenes reden könne, werde zumindest für ihn ganz deutlich, so Kreisrat Liebert. Deswegen sollte dieser Plan nochmals in der Arbeitsgruppe diskutiert werden. Allerdings sollte dies sektional begrenzt geschehen und es sollten z. B. Bürgermeister eingeladen wie auch die eingegangenen 138 Vorschläge, die essenzielle Dinge enthalten, in die Arbeitsgruppe eingespeist werden. Kreisrat Liebert betont nochmals, es sei die Aufgabe der Stunde, die großen Zentren zu behandeln, aber auch kleinste Einheiten mit ins Boot zu nehmen. Die Sache sei heute zu diffus. Man habe zwei Dinge herausgefiltert, die damals Konsens gewesen seien. Wie man heute sehe, kämen jedoch noch ein paar weitere Punkte hinzu. Daher sollte man diese Dreiteilung mit den Beteiligten andenken.

**Kreisrat Dr. Higl** gibt zu verstehen, man sei mit den letzten Wortmeldungen in ein Fahrwasser gekommen, in das man wegen der Großprojekte kommen könnte, die den Landkreis seit langem begleiten und wahrscheinlich auch noch länger begleiten werden. Alles, was man sonst andiskutiert habe, stelle man in Frage. Aus einigen Beiträgen habe man herausgehört, dass man gar nicht mehr weitermachen könne. Auf allen Achsen gebe es im Moment irgendwelche Themen, wie z. B. die 3. Gleise, die Linie 3 und die Staudenbahn. Dies sollen leistungsfähige Achsen sein. In diesem Nahverkehrsplan gebe es das zusätzliche Problem, wie man die Leute an diese Achsen hinbringe. Man dürfe sich diese politisch hochkarätigen Themen nicht am Anfang schon zerreden lassen. Je mehr Leute man an diese Übergabepunkte bringe, desto stärker werde das Konzept sein. Wenn man den Nahverkehrsplan wegen irgendwelcher Hauptachsen-Themen oder den 3. Gleisen in Frage stelle, dann werde man nie damit fertig.

**Kreisrat Hannemann** stimmt dieser Aussage dem Grunde nach zu. Es gebe eine hohe Erwartungshaltung der Leute auf dem Land, dass hier entsprechende Verkehrsverbindungen geschaffen werden. Hier stünden alle Parteien und Gruppierungen im Wort, das flache Land zu stärken. Es bestehe überhaupt kein Zweifel daran, dass man diese Verbindungen herstellen müsse. Man sehe die Entwicklung auf dem Land. Dieser Entwicklung könne nur entgegengewirkt werden, wenn der Nahverkehr funktioniere. Diese Aufgabe habe sich der Landkreis nicht ausgesucht, müsse sie aber bewältigen, um dann sagen zu können, dass der Landkreis diese Aufgabe im Rahmen seiner Möglichkeiten optimal gestaltet habe. Daran werde man sich demnächst auch messen lassen müssen.

**Kreisrat Müller** erachtet die angesprochene Frage bezüglich der Achsen als wichtig. Über den Beschlussvorschlag werde man heute sicherlich nicht befinden. Kreisrat Müller regt an, die Planungen zwischen den Stauden und der Achse Bobingen-Schwabmünchen um die Achse Mering-Augsburg zu erweitern. So würde auch die Verknüpfung mit Königsbrunn und Bobingen zustande kommen.

Außerdem wird von Kreisrat Müller nochmals der Flexi-Bus angesprochen. Der Kreisausschuss sollte sich dies wirklich ansehen. Es sei zu klären, welche rechtlichen Voraussetzungen vor dem Hintergrund der Konzessionen geschaffen werden müssen, um etwas Ähnliches zu machen. Es höre mit der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanes nicht auf, sondern es gehe weiter. Wenn man irgendwo etwas Gutes mache, dann könne man sich dies zumindest ansehen. Ob dies dann ganz oder in Teilbereichen umsetzbar sei, sei eine andere Frage. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der Mobilität im Alter müsse der Landkreis dieses Thema unbedingt angehen.

**Kreisrat Lettinger** bekräftigt die bereits getätigten Aussagen zum Flexi-Bus. Dem dürfe man sich nicht verschließen. In den Bürgerversammlungen würden die Leute immer wieder fragen, wie sie von kleineren Gemeinden in den Hauptort und von dort weiter kommen. Hierauf könnten die Bürgermeister keine Antwort geben. Insbesondere das flache Land erwarte vom Landkreis Verbesserungen im ÖPNV. Man müsse sehen, was hier machbar sei bzw. was man verbessern könne. Dem Thema Flexi-Bus müsse sich der Landkreis öffnen. Wenn es woanders klappe, dann werde dies wohl auch im Landkreis klappen.

**Kreisrat Klaußner** schließt sich den Aussagen der Kollegen Müller und Lettinger an. In der heutigen Sitzung der Kreisvorstandtschaft des Bayer. Gemeindetages sei Frau Baur von der Wirtschaftsförderung als Gast dabei gewesen. Man habe einhellig besprochen, dass man sich dieses Flexi-Bus-Modell einmal genauer ansehen sollte. Es sei angeregt worden, eine Informationsfahrt für Bürgermeister und interessierte Kreisräte zu machen, um zu sehen, wie dies in der Praxis funktioniere. Frau Baur habe zugesichert, das Thema nochmals mit dem Landrat zu besprechen.

**Landrat Sailer** fasst zusammen, dass man zunächst die Hinweise und heute aufgeworfenen Fragen noch einmal in den Arbeitskreis einfließen lassen sollte. Der Landkreis sollte dafür in drei Bereiche unterteilt und diese Bereiche sollten intensiv mit allen Beteiligten diskutiert werden. Es sollte außerdem dargelegt werden, welche Vorschläge gekommen seien und wie diese abgearbeitet wurden, damit man auch nach außen Rückmeldungen geben könne. Anschließend sollten die Themen zusammengefasst und wieder in den Kreisausschuss eingespeist werden, und zwar inklusive dem aktuellsten Stand zur Straßenbahnlinie 3 Richtung Königsbrunn. Landrat Sailer hofft, dass der Landkreis im Januar außerdem eine grundsätzliche Ausrichtung zur Staudenbahn bekommen wird.

**Kreisrat Buhl** bittet darüber hinaus um Behandlung der Zusammenlegung der Linien des öffentlichen Personennahverkehrs mit den Schulbuslinien.

**Kreisrat Müller** spricht sich dafür aus, heute keinen Beschluss zu fassen.

**Landrat Sailer** regt an, auch den Fraktionen Gelegenheit zur Äußerung zu geben und deren Input in den Arbeitskreis einzuspielen. Ob man es bis zum Sommer schaffen werde, die gesamte Planung abzuschließen, sei fraglich. Der Aufschlag müsse sitzen. Dies sei wichtiger als der Zeitplan.

Die Mitglieder des Kreisausschusses erklären sich mit der vorgeschlagenen Vorgehensweise einverstanden und sprechen sich anschließend dafür aus, heute keinen Beschluss zu fassen.



**TOP 2    ÖPNV-Programm zur Stärkung des ländlichen Raumes;  
sog. 400.000 €-Paket - weiterer Antrag  
Vorlage: 12/0292**

### Sachverhalt:

Das St.-Bonaventura-Gymnasium in Dillingen an der Donau besuchen zurzeit aus der Gemeinde Emersacker 2 Schüler und aus dem Markt Welden 16 Schüler. Nach dem täglichen Unterrichtsende um 16:00 Uhr stellt sich die Rückfahrt für die Schüler aus dem Holzwinkel zurzeit folgendermaßen dar:

#### RBA-Linie 9101

Abfahrt Dillingen	17:05 Uhr
Ankunft Emersacker-Ortsmitte	17:44 Uhr
Umsteigen auf AVV-Linie 521	
Abfahrt Emersacker Ortsmitte	17:45 Uhr
Ankunft Welden Uzstraße	17:51 Uhr

Der Landkreis Dillingen hat vorgeschlagen, den bestehenden Kurs 2468 der RBA-Linie 9105, der an der Haltestelle Dillingen um 16:21 Uhr abfährt und an der Haltestelle Wertingen, Markplatz, um 16:52 Uhr ankommt, über die Haltestelle Wertingen hinaus bis nach Welden zu verlängern.

Aufgrund der zurzeit bestehenden Betriebspause von 40 Minuten in Wertingen wäre dieses Zeitfenster ausreichend, um die Fahrleistung von Wertingen über Emersacker nach Welden und zurück zu erbringen.

Dies hätte den Vorteil, dass auch Schüler, die das Wertinger Gymnasium besuchen und deren Schulzeit um 16:50 Uhr endet, die zusätzliche Fahrt nutzen können. Außerdem müssten die Schüler aus Welden, die aus Dillingen kommen, in Emersacker nicht umsteigen und wären 35 Minuten früher zuhause als bei der gegenwärtigen Busanbindung. Im Übrigen wird ein zusätzliches Fahrtenpaar zwischen Wertingen und dem Holzwinkel angeboten, das nicht nur Schüler, sondern auch die übrige Bevölkerung nutzen können.

Die gewünschte Betriebsleistung müsste an Schultagen von Montag bis Donnerstag vorgehalten werden. Die jährlichen Gesamtkosten für diese Strecke (einfach 14 km) belaufen sich auf insgesamt 7.509,60 €. Auf den Landkreis Dillingen würden entsprechend dem Territorialprinzip 4.344,84 € pro Schuljahr entfallen. Der Landkreis Augsburg würde einen Anteil von 3.164,76 € übernehmen.

Der Landkreis Dillingen hat seine Zustimmung bereits signalisiert. Die AVV GmbH würde die Planung, Abwicklung und Abrechnung für diesen Linienverkehr übernehmen, wenn die beiden Aufgabenträger Landkreis Dillingen an der Donau und Landkreis Augsburg den erforderlichen Zuschussbedarf tragen. Auch bei diesen Fahrten wird zu klären sein, ob die Kosten für die zusätzliche Fahrt nach einer Erprobungsphase von zwei Jahren aus den AVV-Mitteln bezahlt werden – vorausgesetzt, die Fahrt erfüllt die entsprechenden Voraussetzungen.

Der auf den Landkreis Augsburg entfallende Anteil von 3.164,76 € kann für das Jahr 2013 aus dem 400.000 €-Paket finanziert werden. Da es sich bei der genannten Fahrt in erster Linie um einen schülerbedingten Verkehr handelt, kann aus Sicht der Verwaltung auf einen zusätzlichen Anteil der betroffenen Gemeinden verzichtet werden, zumal sich der Landkreis Dillingen bereits an den Kosten beteiligt.

**Herr Dr. Michale** erläutert den Sachverhalt.

**Kreisrat Aumann** möchte wissen, ob Kinder aus Altenmünster hiervon auch tangiert sind.

**Herr Dr. Michale** teilt mit, dass diesbezüglich wohl kein zusätzlicher Bedarf bestehe. Weder aus der Bevölkerung noch aus der Gemeindeverwaltung sei bisher eine entsprechende Anregung vorgetragen worden.

**Kreisrat Buhl** informiert über einen Termin im Rathaus Königsbrunn, bei dem ihm eine Abrechnung der Nachtbuslinie 798 vorgelegt wurde. Die Gesamtkosten für ein Vierteljahr würden bei knapp 3.000 €, die Einnahmen für den Verkauf von Fahrkarten hingegen nur bei 12 € liegen. Von AVV wurde mitgeteilt, dass der Preis für die Fahrkarten in Augsburg kassiert werde. Ihn hätte deshalb interessiert, wie die Einnahmen wirklich aufgeteilt werden. Es könne nicht sein, dass der Landkreis 7,20 € und die Stadt Königsbrunn 4,80 € bekomme.

**Herr Dr. Michale** legt dar, dass nur diejenigen Fahrgäste zugeordnet werden können, die ihre Fahrkarte im Bus kaufen.

**Kreisrat Liebert** führt an, dass die Frequentierung natürlich hoch sei, wenn viele Schüler auf der Nachtbuslinie fahren, die ohnehin eine Fahrkarte haben. Die Einnahmen hingegen lägen in diesem Fall bei null. Die Rechnung, die man hier aufmache, sei schwierig. In Wirklichkeit würden andere Geldströme fließen.

**Kreisrat Buhl** verweist auf die eigene Abrechnungsabteilung beim AVV und meint, dass dies vielleicht dort aufgeklärt werden könnte.

**Landrat Sailer** erklärt, man werde dies so weitergeben.

### Beschluss:

Im Rahmen des 400.000 €-Pakets übernimmt der Landkreis Augsburg die nach dem Territorialprinzip anfallenden Kosten für die Verlängerung des bestehenden Kurses 2468 der RBA-Linie 9105 über Wertingen hinaus bis Welden (lt. vorliegender Berechnung 3.164,76 €/Jahr).

Die gewünschte Betriebsleistung wird an Schultagen von Montag bis Donnerstag vorgehalten.

### Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	15
Nein-Stimmen:	0

**TOP 3    Verschiedenes**

**Kreisrat Hannemann** möchte wissen, wie es mit den Parkplätzen im Landratsamt gehandhabt wird. Für ihn sei nicht ersichtlich, ob irgendwelche Parkplätze reserviert seien oder nicht. Wenn er in den Hof hineinfahre, dann müsse er feststellen, dass er von Mitarbeitern des Landratsamtes mit dem Hinweis blockiert werde, dies sei ein reservierter Parkplatz. Vielleicht sollte dies einmal geklärt werden. Solange Parkplätze frei seien, habe er bisher hiervon Gebrauch gemacht, wenn er hin und wieder mit dem Auto kommen müsse.

**Landrat Sailer** verweist auf die konfliktfreie Parkplatzsituation in den umliegenden Parkhäusern. Es gebe beim Landratsamt in zumutbarer Weise Parkplätze. Im Übrigen stehe der Besucherparkplatz wieder zur Verfügung. Er bitte um Verständnis für die Mitarbeiter, da die Parkplatzsituation ohnehin schon sehr beengt sei.

**Kreisrat Hannemann** bittet darum, kenntlich zu machen, welche Parkplätze für die Mitarbeiter des Landratsamtes reserviert sind.

**Landrat Sailer** erklärt, man werde eine Regelung finden.

**TOP 4    Wünsche und Anfragen**

- keine Wünsche und Anfragen -

Landrat Sailer bedankt sich bei den Anwesenden für die geleistete Mitarbeit und schließt die Sitzung.

---

Martin Sailer  
Landrat

---

Ulla Berger  
Verw.Angestellte

53. Sitzung des Kreisausschusses 19.11.2012