

Niederschrift



Gremium: **12. Sitzung des Kreistages**
Sitzungsdatum: **Donnerstag, den 28.01.2010**
Sitzungsort: **Landratsamt Augsburg, Großer Sitzungssaal 184, 1. Stock**
Beginn: 10:10 Uhr Ende: 12:00 Uhr

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

Vorsitzende / Vorsitzender:
Martin Sailer

Mitglieder:

Walter Aumann	
Peter Baumeister	
Peter Bergmeir	
Friedlinde Besserer	
Dr. Markus Brem	entschuldigt
Hannelore Britzlmair	
Manfred Buhl	
Hans-Peter Dangl	
Silvia Daßler	
Konrad Dobler	entschuldigt
Renate Durner	
Hansjörg Durz	
Marlies Fasching	
Franz Fendt	
Markus Ferber	entschuldigt
Annemarie Finkel	
Anni Fries	entschuldigt
Ludwig Fröhlich	
Dieter Gerstmayr	
Hannes Grönninger	entschuldigt
Sabine Grünwald	
Harald Güller	entschuldigt
Bernhard Hannemann	
Johann Häusler	
Dr. Michael Higl	
Sabine Höchtl-Scheel	
Ulrike Höfer	
Peter Högg	
Fritz Hölzl	
Gabriele Huber	
Karl Heinz Jahn	
Ursula Jung	
Pius Kaiser	entschuldigt

Annegret Kirstein	entschuldigt
Henriette Kirst-Kopp	
Georg Klaußner	
Alexander Kolb	
Hubert Kraus	
Rudolf Lautenbacher	
Albert Lettinger	entschuldigt
Heinz Liebert	
Gerhard Mößner	
Bernd Müller	
Lorenz Müller	
Franz Neher	
Dr. Manfred Nozar	
Gabriele Olbrich-Krakowitzer	
Jürgen Reichert	
Paul Reibacher	
Gerhard Ringle	
Eva Rößner	
Alfred Sartor	
Jürgen Schantin	
Joachim Schoner	
Peter Schönfelder	
Franz Settele	
Siegfried Skarke	
Stefan Steinbacher	
Robert Steppich	
Max Strehle	
Dr. Simone Strohmayr	
Dr. Max Stumböck	
Carolina Trautner	
Otto Völk	
Karl-Heinz Wagner	entschuldigt
Bernhard Walter	entschuldigt
Mathilde Wehrle	
Frank Weiher	
Robert Wittmann	
Peter Ziegelmeier	

Verwaltung:

Ulrich Gerhardt
Sybille Lichti
Michael Püschel

Weitere Anwesende:

Martin Zeil, Wirtschaftsminister
Hans Peter Göttler, Ministerialdirigent

Schriftführerin:

Ulla Berger

Tagesordnung:

Öffentliche Sitzung

1. Gespräch mit Herrn Staatsminister Martin Zeil
zu Schieneninfrastrukturmaßnahmen in der Region Augsburg
2. Verschiedenes
3. Wünsche und Anfragen

Mit der den Mitgliedern zusammen mit der Einladung zugegangenen Tagesordnung besteht Einverständnis.

Vor Eintritt in die Beratungen gedenkt der Kreistag dem am 14.01.2010 verstorbenen Kreisrat a. D. und Altbürgermeister aus Großaitingen, Herrn Franz Geißelmaier. Er gehörte dem Kreistag von 1969 – 1990 an und war Bürgermeister der Gemeinde Großaitingen von 1966 – 1982.

Außerdem gratuliert **Landrat Sailer** Kreisrat a. D. Dr. Josef Walter aus Bobingen, der am 25.12.2009 seinen 75. Geburtstag feierte. Er war von 1972 – 1996 Mitglied des Kreistages.

Ihren 75. Geburtstag feierte am 15.02.2010 die ehemalige Kreistagskollegin Waltraut Weltenhofer aus Bobingen. Sie war von 1990 – 2002 und von 2005 – 2008 Mitglied des Kreistages.

Am 03.01.2010 konnte Kreisrat Alfred Sartor seinen 65. Geburtstag feiern, wozu Landrat Sailer ihm im Namen des Kreistages seine Glückwünsche ausspricht.

Ferner gratuliert er Kreisrätin und MdL Dr. Simone Strohmayer zur Geburt der Tochter Katharina.

Öffentliche Sitzung

TOP 1 Gespräch mit Herrn Staatsminister Martin Zeil zu Schieneninfrastrukturmaßnahmen in der Region Augsburg
--

Landrat Sailer heißt Herrn Staatsminister Martin Zeil sowie den Ministerialdirigenten, Herrn Hans Peter Göttler, im Kreistag des Landkreises Augsburg herzlich willkommen. Er erinnert an die kleine inhaltliche Auseinandersetzung im vergangenen Herbst, woraufhin er dem Minister angeboten habe, mit dem Kreistag direkt über die Situation der Verkehrsinfrastruktur – insbesondere auf der Schiene (Fern- und Nahverkehr) – zu diskutieren. Landrat Sailer bedankt sich an dieser Stelle bei Staatsminister Zeil dafür, dass er dieses Angebot angenommen habe.

Anschließend informiert er den Kreistag kurz über den Ablauf der heutigen Sitzung. Er werde kurz in die Thematik einführen. Daraufhin werde Staatsminister Zeil zu den Themen aus seiner Sicht bzw. aus Sicht des Freistaates Bayern Stellung nehmen. In der Folge stehen den Fraktionen jeweils 7 Minuten Zeit, aus ihrer Sicht auf diesen Vortrag zu reagieren und Fragen zu stellen, um anschließend in die Diskussion einzusteigen.

Landrat Sailer dankt zunächst dafür, dass zum Fahrplanwechsel 2009/2010 sowie auch schon zum Wechsel 2008/09 eine deutliche Verbesserung der Infrastruktur erfolgt sei, was die Bestellung von zusätzlichen Verkehren betreffe. Der Freistaat habe in der Ausschreibung und dann auch in der Umsetzung fast 1 Million Zugkilometer mehr in der Region bestellt. Dies sei eine deutliche Anhebung und Verbesserung des Angebotes, vor allem für die Münchenpendler stelle dies mit dem Halbstundentakt und der Durchbindung Richtung München eine deutliche Verbesserung dar. Es wurde auch versucht, in den letzten Wochen bei vielen Gelegenheiten deutlich zu machen, dass sich das Angebot im Nahverkehr deutlich verbessert habe und nun auch die Bevölkerung ein Stück weit am Zug sei, dieses Mehr an Angebot zu nutzen.

Gleichzeitig wolle man aber in die Zukunft blicken. Hier gebe es zwei Themenbereiche, zu denen man heute mit Minister Zeil ins Gespräch kommen wolle. Dies seien die weitere Verbesserung des Nahverkehrs, aufsetzend auf den guten Status Quo, und zum zweiten die Perspektive für die Ertüchtigung der Magistrale in Richtung Ulm. Hier werde die Langsamfahrstrecke zwischen Augsburg und Ulm befürchtet, zumal man wisse, dass München-Augsburg spätestens im Sommer 2011 beschleunigt sein werde und sich Baden-Württemberg auf den Weg mache, die Strecke Stuttgart-Ulm zu beschleunigen.

Im Bereich des Nahverkehrs gebe es momentan mit 4 Verbindungen pro Stunde zwar einen Rhythmus, allerdings keinen Takt. Hier sei das Ziel eine Taktverbesserung zu einem echten 15-Minuten-Takt. Man sei außerdem dabei, ernsthaft zu diskutieren, ob zusätzliche Haltepunkte in Betrieb genommen werden, so z. B. in Biburg-Vogelsang und der Hirblinger Straße. Der Kreuzungspunkt B 10/B 300 verzeichne etwa 40.000 Fahrzeuge am Tag, weshalb der Haltepunkt bei Biburg in der Weiterentwicklung des Nahverkehrs durchaus prüfungs- und überlegenswert wäre.

Die Diskussionen um die dritten Gleise seien der Auslöser für den heutigen Besuch von Minister Zeil gewesen. Der Landkreis sei nach wie vor davon überzeugt, dass für eine Verbesserung des Nahverkehrs aber auch vor dem Hintergrund der zusätzlichen Güterverkehre, die in der Perspektive über diese Strecken rollen, sowie der Vertaktung des Fernverkehrs zusätzliche Überholgleise im Westen aber auch im Norden in Richtung Donauwörth nötig sein werden. Dies habe man auch durch die BEG wiederholt bestätigt bekommen. Das Ganze

müsse natürlich auch in entsprechende Lärmsanierungsmaßnahmen entlang dieser Strecken eingebettet sein.

Im Bereich der Fernverkehrsverbindung von Augsburg Richtung Ulm gehe es um die Ertüchtigung der wichtigen Magistrale Paris-Budapest. Baden-Württemberg mache sich jetzt auf den Weg, in die Planung einzutreten. Die Strecke soll 2018 ertüchtigt sein, und zwar mit einem gewaltigen Investitionsvolumen von etwa 4 Mio. €. Es sei zu befürchten, dass die Züge dann auf der Strecke Ulm-Augsburg etwas langsamer fahren müssen, ehe sie Richtung München wieder zügig weiter fahren können. Auch hier habe sich der Ministerpräsident beim Neujahrsempfang der CSU in Augsburg sehr deutlich positioniert. Inzwischen gebe es seit dieser Woche einen Dringlichkeitsantrag der Koalition von CSU und FDP im Bayer. Landtag, dass im Bund darauf hingewirkt werden soll, dass diese Strecke ertüchtigt werde. Landrat Sailer nimmt Bezug auf die Aussage des Ministerpräsidenten, wonach es sein Ziel sei, in den Jahren 2012/13 mit der Planung zu beginnen, um dann in den Jahren 2018/19 im Gleichklang mit Baden-Württemberg die Strecke ertüchtigt zu haben.

Zum Abschluss seiner Einführung äußert Landrat Sailer, dass er wohl wisse, was sich in den letzten Monaten und Jahren getan habe, aber auch darauf verweisen möchte, was in anderen Ballungszentren dieses Landes passiere. Er verweist auf die Investitionen in den Nahverkehr in München und in die S-Bahn-Verkehre in Nürnberg. In beiden Ballungszentren werden gut 2 Mrd. € in die jeweiligen Nahverkehre investiert. In der Region Augsburg gehe es im Moment eigentlich nur um den Bahnsteig F, der im Zuge des Umbaus zur Mobilitätsdrehscheibe mit etwa 25 Mio. € veranschlagt sei. Landrat Sailer betont, dies seien wichtige Investitionsmaßnahmen für die Zukunft der Nahverkehrsverbindungen in der Region Augsburg. Wenn man in der Perspektive auch nur annähernd ähnliche Nahverkehrsangebote im Großraum Augsburg, in dem immerhin auch rd. 800.000 Menschen leben, erreichen wolle, dann dürfe man zu Recht auf den Anspruch pochen, zumindest vergleichbare Angebote in der Region dargestellt und abgebildet zu bekommen.

Staatsminister Zeil bedankt sich zunächst sehr herzlich für die Einladung zu diesem Gespräch und führt aus, es gehe heute um ein anspruchsvolles und wichtiges Thema, und zwar um die Schieneninfrastruktur in der Region Augsburg. Aus aktuellem Anlass geht Minister Zeil zunächst auf das Schienenverkehrsangebot in der Region ein. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 habe die Region Augsburg einen erheblich ausgeweiteten Schienenpersonennahverkehr. Die Angebotsverbesserung dieses RegioSchienenTaktes könne sich sehen lassen. Dies seien der Viertelstundentakt in weiten Teilen des engeren Ballungsraums in der Hauptverkehrszeit, der Halbstundentakt nicht nur nach München, sondern auch nach Dinkelscherben, die neuen Halte in Mering, St. Afra und Haunstetter Straße sowie die zwei-stündige Verbindung von München nach Treuchtlingen, die am Wochenende weiter nach Nürnberg führe.

Allein zum Fahrplanwechsel 2008/09 hätten sich die Mehrbestellungen pro Jahr auf stolze 800.000 Zugkilometer summiert. Damit handle es sich um die umfangreichste Leistungssteigerung für eine bayerische Region seit langen Jahren. Auch die umsteigefreie Durchbindung von München nach Ulm und Donauwörth sei seit Dezember 2009 endlich Realität. Minister Zeil erklärt, er freue sich sehr, dass die auf dieser Strecke eingesetzten Neufahrzeuge nun die lang ersehnte Zulassung bekommen haben.

Allerdings Sorge diese Umstellung für viel Ärger und Unmut, wie auch schon die Einführung des neuen Konzepts vor einem Jahr. Auch bei ihm seien zahlreiche Beschwerden – sogar von Landtagskollegen – über die qualitativ unzureichende Umsetzung durch den Fuggerepress eingegangen, berichtet Minister Zeil. Mehrere der neuen Triebwagen wurden aus dem Verkehr gezogen, die Züge fahren verkürzt. Angeblich seien schon wiederholt Reisende wegen Überfüllung auf dem Bahnsteig zurückgeblieben, und auch das Koppeln und Trennen in Augsburg funktioniere nicht. Minister Zeil erklärt, er habe in den unmittelbar in Angriff genommenen Gesprächen sehr deutlich gemacht, dass er von der Deutschen Bahn erwarte,

dass sie diese Probleme umgehend in den Griff bekomme. Diese sei augenscheinlich auch guten Willens, das Chaos zu beseitigen. Es könne nicht sein, dass die Reibereien zwischen Eisenbahnunternehmen, Fahrzeughersteller und Aufsichtsbehörde dazu führen, dass die Einführung neuer Fahrzeuge und Konzepte auf dem Rücken der Fahrgäste erprobt werden. Dies sei nicht Gegenstand der Ausschreibung gewesen.

Zumindest die Angebotsverdichtungen im Landkreis bekommen das verdiente Lob. Weitere Verbesserungen, wie etwa der richtige 15-Minuten-Takt, aber auch eine grundlegende bessere Betriebsqualität hängen jetzt von der Infrastruktur ab. Dazu brauche man vor allem den Bahnsteig F im Hauptbahnhof und ein Wendegleis am Bahnhof Oberhausen. Damit hänge die Verwirklichung des Zielkonzepts für den RegioSchieneTakt aber auch wesentlich von der Umsetzung der so genannten Mobilitätsdrehzscheibe ab. Der Bahnsteig F könne aus technischen Gründen nur im Gleichklang mit der Mobilitätsdrehzscheibe gebaut werden. Diese Mobilitätsdrehzscheibe sei das größte und wichtigste Projekt für den Augsburger Nahverkehr seit Jahrzehnten. Minister Zeil teilt mit, er begrüße und unterstütze dieses Vorhaben nachdrücklich, nicht nur, weil der Endausbau des RegioSchieneTaktes davon abhängen, sondern vor allem auch, weil der öffentliche Verkehr in Bayerns drittgrößtem Ballungsraum mit diesem umfassenden Konzept einen Quantensprung machen könne. Von dem besseren Angebot werde auch der Landkreis Augsburg nachhaltig profitieren. Er sei froh, dass nach einigen Irrungen und Wirrungen in Bezug auf die Planungen innerhalb der Stadt Augsburg dort jetzt eine klare Position eingenommen und nach außen korrespondiert wurde, so Minister Zeil.

Die Ziele des Freistaates gerade beim Schienenausbau im und für den Landkreis Augsburg gehen aber noch viel weiter. Minister Ziel geht dazu auf die wichtigsten und aktuellsten Projekte ein. Im Fokus stehe natürlich vor allem die Bahnstrecke Ulm-Augsburg-München. Diese Strecke sei eine Verkehrsachse ersten Ranges für Bayern. Ebenso groß sei ihre europäische Bedeutung als Teilstück der Ost-West-Magistrale von Bratislava über Wien bis nach Paris. Dieser prioritäre transeuropäische Schienenkorridor verbinde fünf europäische Staaten, in deren Einzugsbereich rd. 35 Millionen Menschen leben.

Die notwendigen Ausbauschritte zur Realisierung des Projektes seien in den Nachbarländern, wie beispielsweise in Frankreich, weit vorangeschritten. Im Freistaat werde Ende 2011 der viergleisige Ausbau von Augsburg nach München fertiggestellt sein. Für viele leidgeprüfte Pendler auch aus dem Landkreis bedeute dies eine um 10 Minuten kürzere Reisezeit in die bayerische Landeshauptstadt und hoffentlich auch ein Ende der unzähligen kleinen und großen Verspätungen.

Auf den anderen bayerischen Teilstrecken sei dagegen noch viel zu tun. Vom Abschnitt Neu-Ulm-Augsburg seien zwei Maßnahmen im vordringlichen Bedarf enthalten, nämlich die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit sowie der dreigleisige Ausbau zwischen Neu-Ulm und Neuoffingen. Für beide Projekte gebe es jedoch bisher weder Planungen noch eine Finanzierungsperspektive für die nächsten Jahre, obwohl sie im vordringlichen Bedarf stehen. Minister Zeil macht deutlich, damit werde eines der Grundprobleme der Schienenverkehrsplanungen deutlich, das bei den Koalitionsverhandlungen der neuen Bundesregierung auch ganz klar adressiert wurde, und zwar, dass die Haushaltstitel des Bundes chronisch unterfinanziert seien. Deswegen müsse dies dringend geändert werden. Minister Zeil berichtet, er habe dem Bundesverkehrsminister bei seinem Antrittsbesuch auch sehr deutlich gemacht, dass weder die bayerische Bevölkerung noch der bayerische Verkehrsminister Verständnis dafür haben können, wenn sich die Planungen auf diesen wichtigen Strecken weiter verzögern und man hier nicht zu klaren Planbeginn komme.

Mit einer Vorfinanzierung aus Landes- oder Kommunalmitteln werde man dieses Grundübel nicht aus der Welt schaffen. Damit würde man das Problem nur verlagern und verschleiern. Insbesondere würde man den Bund dadurch aus seiner Verantwortung entlassen. Deshalb habe der Bayer. Landtag sämtliche Anträge, die auf eine Vorfinanzierung gerichtet waren, abgelehnt und stattdessen die Staatsregierung zu Recht mehrfach aufgefordert, sich für den

Ausbau der Strecke Augsburg-Ulm beim Bund einzusetzen. Dies wurde diese Woche nochmals durch einen Dringlichkeitsantrag der Koalitionsfraktionen bestätigt. Minister Zeil erklärt, er sei dankbar für diese Rückendeckung, da dies seine Gespräche und die Vorstellungen, die er dort nicht nur gegenüber dem Bundesverkehrsminister, sondern auch gegenüber den Fachsprechern der Koalitionsfraktionen gemacht habe, unterstütze und unterstreiche.

Das Thema der Vorfinanzierung durch den Freistaat stellt sich deshalb aus Sicht von Minister Zeil nicht. Dies sei ihm wichtig zu betonen, da man aus diesem Dilemma herauskommen müsse. Deshalb sei seine Forderung nach einem Bundesbudget für Planungskosten in den Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung aufgenommen worden und müsse jetzt umgesetzt werden. Minister Zeil erklärt, er sei sehr zuversichtlich, dass dies der richtige Ansatz für vordringliche Schienenprojekte wie das Projekt Augsburg-Ulm sei, das vom Freistaat für dieses Planungskostenbudget vorgeschlagen wurde. Nun komme es darauf an, gemeinsam – auch unter Einschaltung der Abgeordneten des Deutschen Bundestages aus dieser Region – dafür zu sorgen, dass dies auch so erfolge. Der Freistaat tue, was er könne, damit diese Vorhaben bei der Mittelverteilung durch den Bund möglichst weit nach vorne rücken. Es dürfe hier in Schwaben keine Lücke im Hochgeschwindigkeitsnetz bleiben. Beim Spitzengespräch mit dem Bahnchef in Berlin wurde dies ebenfalls ganz klar unterlegt, so Minister Zeil. Es könne diesem Projekt nur guttun, wenn man gemeinsam an einem Strang ziehe und Rückenwind aus der Region komme.

Hohe Wellen habe die Diskussion um ein drittes Gleis westlich von Augsburg geschlagen. Minister Zeil macht deutlich, es bleibe dabei, dass dieses dritte Gleis für die erheblichen Angebotsverbesserungen im Rahmen des RegioSchienenTaktes nicht benötigt werde. Anders stelle sich die Lage dar, wenn sich das Angebot im Fernverkehr ändere. Ein Halbstundentakt im Fernverkehr könnte einen dreigleisigen Ausbau erforderlich machen. Dieses Angebot im Fernverkehr solle sich mit Fertigstellung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm verbessern, also nach derzeitigem Stand etwa 2019. Es gelte allerdings auch aufmerksam zu beobachten, ob diese Fernverkehrsplanungen auch Bestand haben. Darauf müsse dann entsprechend reagiert werden.

Minister Zeil merkt an, er habe von sehr vielen Varianten eines dritten Gleises gehört, und zwar von Neusäß bis Westheim, bis Diedorf oder gar bis Dinkelscherben. Es sei aber auch klar, dass man mit vagen Vorstellungen beim Bundesverkehrsminister nicht weiterkommen werde. Deshalb müsse man die Diskussion erst einmal auf ein gesichertes fachliches Fundament stellen. Minister Zeil bietet dem Kreistag hierzu an, gemeinsam mit der DB Netz eine Arbeitsgruppe auf Fachebene zu installieren. Diese Arbeitsgruppe solle fundierte Ergebnisse zur verkehrlichen Notwendigkeit, der optimalen Trassenführung und den voraussichtlichen Kosten vorlegen und auch prüfen, ab wann ein drittes Gleis gebraucht werde. Dabei müssen aktuelle Planungen und Konzepte der DB AG zum Fern- und Güterverkehr berücksichtigt werden. Vertreter der Region können sicher einbezogen werden, vor allem wenn es um die konkreten Verhältnisse vor Ort gehe. Minister Zeil erklärt weiter, er werde sehr gerne auch über die Ergebnisse der Untersuchung an dieser Stelle berichten. Danach sollte man gemeinsam die Ergebnisse dieser Prüfung nach Berlin transportieren, eine Aufnahme in das Planungskostenbudget fordern und nachdrücklich auf eine Konkretisierung der Ausbauplanung im vordringlichen Bedarf drängen, damit auch eine Finanzierung möglich sei.

Die Arbeitsgruppe solle sich auch mit einem weiteren Thema befassen, und zwar mit den schon genannten Haltepunkten Vogelsang und Hirblinger Straße, die immer wieder in die Diskussion gebracht werden. Die Experten sollen sich auch damit auseinandersetzen, ob die Haltepunkte volkswirtschaftlich sinnvoll seien, also ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen und damit auch verwirklicht werden können. Zumindest Vogelsang könne darüber hinaus erst dann geplant werden, wenn Klarheit über den dreigleisigen Ausbau bestehe. Klar sei allerdings, dass bis 2013 keine Planverfahren zu den beiden Halten eingeleitet werden

können. Bundesmittel für Nahverkehrsmaßnahmen seien in der aktuellen Tranche vollständig für andere Projekte gebunden, übrigens weit überwiegend für schwäbische Vorhaben. Vergleiche man allein die Großräume Augsburg, Nürnberg und München, dann werden bis zum Ende der laufenden Tranche nach Augsburg 42,1 Mio. € fließen, nach Nürnberg 6,7 Mio. € und nach München 10,3 Mio. €.

Es müsse dann auch um eine attraktive Anbindung der Region Augsburg an den Münchner Flughafen gehen. Der Freistaat sei dabei, die Dinge so auf den Weg zu bringen, dass gerade auch die Anbindung aus Richtung Augsburg direkt an den Flughafen gewährleistet sei, so dass man hier zu eindeutigen Verbesserungen komme.

Von Minister Zeil wird darauf hingewiesen, es solle nicht in Abrede gestellt werden, dass die Realisierung der Flughafenanbindung und auch der zweiten Stammstrecke hohe Investitionen im Großraum München auslöse. Er wolle damit aber deutlich machen, dass der Freistaat darauf achten werde, dass diese Investitionen natürlich auch den anderen Räumen, die dann besser angebunden werden können, zugutekommen. Wenn es etwas gebe, das dringend notwendig sei in der Verkehrspolitik, dann sei dies ein vernetztes Denken.

Minister Zeil macht deutlich, man werde nur vorankommen, wenn man sich Gewissheit über die Fakten verschaffe. Deshalb dürfe er abschließend nochmals um die Unterstützung des Kreistages Augsburg für die geplante Experten-Arbeitsgruppe bitten, die fundierte, fachliche Grundlagen für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Raum Augsburg schaffen soll.

Abschließend möchte Minister Zeil noch auf ein anderes Phänomen aufmerksam machen, das ihm immer wieder begegne, seit er dieses Amt ausübe. So müsse man auch darauf achten, gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern für diese Infrastrukturvorhaben zu werben. Den Zug, den niemand sehe und niemand höre, werde es nicht geben. Dieser werde im Zweifel nämlich nicht fahren. Wenn aus örtlichen Gegebenheiten heraus immer mehr Anforderungen an Infrastrukturvorhaben gestellt werden, dann werden diese unbezahlbar. Deswegen sollte man auch gemeinsam dafür werben, dass die Infrastrukturvorhaben nach allen modernen Standards, mit Lärmschutzmaßnahmen etc. ausgeführt werden, aber letzten Endes keine wirtschaftliche Lösung finanziert werden könne, wenn zu viele Extrawünsche kommen. Es seien alle gefordert, insbesondere auch die Kommunalpolitiker vor Ort, auf diesen Aspekt immer wieder hinzuweisen, damit man mit der Infrastruktur für diesen Raum auch in Zukunft gut vorankomme.

Kreisrat Liebert führt aus, er spreche nicht nur als Vorsitzender der CSU-Fraktion im Kreistag von Augsburg, sondern als jemand, der jeden Tag regelmäßig den ÖPNV benutze, um zur Arbeit zu kommen. Kreisrat Liebert erklärt, er werde nun zunächst einige Momente beleuchten, während sich dann drei seiner Kollegen zum nördlichen und westlichen Teilbereich sowie zur Staudenbahn äußern werden.

Kreisrat Liebert richtet die Frage an Minister Zeil, wie es eigentlich zu diesem Kompetenz-Wirrwarr zwischen Bund und Freistaat kommen konnte, wo doch in Deutschland alles verplant, geregelt, überplant und jeder Quadratmeter durch Gesetz und Verordnungen geregelt sei. Dies habe Minister Zeil bereits stichwortartig beleuchtet.

Zum Lärmschutz stellt Kreisrat Liebert die These auf, dass die Bürger jetzt schon einen Anspruch auf Lärmschutz hätten, und erst recht, wenn die dritten Gleise kommen werden. Kreisrat Liebert fordert daher keine dritten Gleise ohne Lärmschutz. Er verkenne nicht, dass ein Optimum nie zu erreichen sei. Dies müsse selbstverständlich finanzierbar bleiben. Die Taktung müsse aber so sein, dass zuerst der Lärmschutz stehe und dann die dritten Gleise gebaut werden.

Des Weiteren zitiert Kreisrat Liebert eine Aussage von Minister Zeil, der in der Presse gesagt habe, der ÖPNV im Raum Augsburg sei auch ohne dritte Gleise möglich und schildert, was

ihm heute im Nahverkehrszug von Meitingen nach Augsburg passiert sei. Der Zug sei ständig stehen geblieben und wieder angefahren. Schließlich kam die Durchsage des Zugbegleiters, dass man wegen der Überlastung der Gleise leider nicht schneller fahren könne. Kreisrat Liebert wirft die Frage auf, ob Minister Zeil auch dann noch zu seiner Aussage stehe, dass der ÖPNV ohne dritte Gleise möglich sei, wenn zum Planungszeitraum 2015 aus den etwa 100 Güterzügen, die täglich den Augsburger Hauptbahnhof nach Norden verlassen, 267 werden sollten, wie dies in der Bahnkonferenz mitgeteilt wurde.

Zur Aussage, die Anbindung an den Flughafen befände sich in der Pipeline, macht Kreisrat Liebert deutlich, diese sei als ein Standortfaktor dringend notwendig.

Anschließend legt Kreisrat Liebert größten Wert darauf, dass bei den dritten Gleisen nicht immer nur vom Singular gesprochen werde, wie dies Minister Zeil bei seiner Aussage in Verbindung mit dem Fernverkehr in Richtung Westen getan habe. Er lege Wert darauf, dass der Landkreis auch aus einem Nordstamm bestehe und ein drittes Gleis auch zwischen Augsburg und Meitingen benötigt werde.

Dass Vertreter der Region in der Arbeitsgruppe dabei sein sollen, wird von Kreisrat Liebert begrüßt. Dies sei ganz wichtig, damit man nicht nur etwas aufgesetzt bekomme, sondern hieran mitgestalten könne.

Kreisrat Durz stellt seinen Redebeitrag auf vier Punkte ab, die insbesondere den westlichen Teil des Landkreises betreffen. Zunächst sei dies die Fernverkehrs- und vor allem die Güterverkehrsproblematik. Es bestehe die große Sorge, dass man durch den zunehmenden Güterverkehr auf der Westachse wieder einen Verlust des jetzt verbesserten Nahverkehrsangebotes erleiden müsse.

Der zweite Punkt betreffe den Haltepunkt Biburg-Vogelsang. Darin werde eine riesengroße Chance gesehen, Pendler von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Es wurden dort auch schon Park-and-ride-Möglichkeiten angedacht. Minister Zeil habe heute angesprochen, dass dies in die Überlegungen der Arbeitsgruppe einbezogen werden soll, weshalb Kreisrat Durz dies nur noch einmal untermauern möchte.

Außerdem merkt Kreisrat Durz an, dass das zusätzlich geschaffene Angebot nur dann angenommen werden könne, wenn die Menschen auch tatsächlich in die Züge hinein kommen. Kreisrat Durz schildert die Situation am Bahnhof Neusäß. Dort betragen die Bahnsteighöhen nur 15 cm. Die Zielbahnsteighöhen laut BEG liegen bei 76 cm. Die Menschen müssen in Neusäß daher wirklich hoch steigen, um überhaupt in die Züge zu kommen. Auf verschiedensten Ebenen bei der Bahn und auch schon auf politischer Ebene wurden laut Kreisrat Durz deshalb Gespräche geführt. Am 24.07.2008 wurde von einem Bahnsprecher die Aussage getätigt, dass die Bahn diese Situation erkannt habe und Verbesserungen geschaffen werden müssen. Behindertenrampen seien bisher nicht vorhanden. Die Bahnsteige können nur über Treppen erreicht werden. Auch dies müsse verbessert werden. Dafür gebe es nach Aussage dieses Bahnsprechers kommunale Fördermittel, die von der Stadt Neusäß beantragt werden müssen. Kreisrat Durz berichtet, die Stadt habe diesen Fördertopf bis zum heutigen Tag nicht gefunden. Niemand könne hierzu Auskunft geben. Es müsse nun aber wirklich etwas geändert werden, da ansonsten die von Beginn an mit dem Fuggerexpress kommunizierte Barrierefreiheit schlicht nicht möglich sei.

Kreisrat Durz betont, dieses Nichtwissen, wie es mit den dritten Gleisen weitergehe, hemme die komplette Stadtentwicklung von Neusäß. Im Moment laufe ein Stadtmitteprozess. Bei jeder Frage zu dieser Stadtmitteentwicklung werde die Bahn benötigt, da der Bahnhof sehr zentral im Stadtgebiet liege. Von der Bahn werde aber bei jeder Frage erklärt, sie könne keine Aussage dazu treffen, da man zunächst wissen müsse, was mit dem dritten Gleis passieren werde.

Kreisrat Dr. Higl teilt mit, er spreche für den Norden, den Minister Zeil in seinen Ausführungen zum dritten Gleis eher unerwähnt ließ. Er gehe davon aus, dass dies ein Versehen sei, da die beiden Bereiche gekoppelt zu sehen seien.

Kreisrat Dr. Higl schickt voraus, man sei mit dem Grundkonzept, mit der Angebotserweiterung und der Frage des 15-Minuten-Taktes vom Grundsatz her sehr zufrieden. Die Frage sei nur, wie man das Ganze weiterhin umsetzen könne und wie sich das Ganze weiter entwickeln werde. Hierzu gebe es einige Befürchtungen. Die eine sei ein zunehmender Güterverkehr, von dem man ausgehen müsse, was zum einen durch die ICE-Verlagerung nach Ingolstadt, aber auch durch den Gotthard-Tunnel nahezu zwingend sein werde. Die andere Frage sei, was eigentlich passiere, wenn dieses perfekt abgestimmte Konzept einmal leichte Fehler im Betriebsablauf habe. Hier werde im Moment gerade festgestellt, dass sich die Probleme dann von der Störanfälligkeit her schnell potenzieren.

Wenn über eine Notwendigkeit des dritten Gleises gesprochen werde, dann sei der Einsatz einer Arbeitsgruppe zu begrüßen, die einmal den Grundsatz klarlegen soll. Dies deshalb, weil es allen Problemen bereite, wenn man einerseits von der BEG höre, dass mehr Züge bereitgestellt seien als tatsächlich aufgrund der Gleiskapazitäten fahren können, allerdings auf Nachfrage bei der DB Netz zu hören sei, man habe gar nicht vor, ein Netz zu bauen. Dies höre sich stark nach einem Pingpong-Spiel an.

Das Ganze gehe noch ein Stück weiter, wenn man über den Lärmschutz rede. Kreisrat Dr. Higl erklärt, der Markt Meitingen sei sehr froh, im Lärminderungsprogramm Schiene enthalten zu sein. Für den Güterverkehr sei hier wieder der Bund zuständig. Für die Planungen vor Ort wäre aber auch wichtig zu wissen, wohin das dritte Gleis genau kommen soll. Deswegen sei es notwendig, den Variantenreichtum, von dem Minister Zeil gesprochen habe, einzudampfen, damit dies in der kommunalen Planung entsprechend berücksichtigt werden könne.

Kreisrat Settele teilt mit, er spreche als ein Vertreter der Region Stauden im südwestlichen Teil des Landkreises Augsburg. Augsburg selbst sei der drittgrößte Wirtschaftsraum in Bayern. Dazu komme der große Landkreis Augsburg mit 240.000 Menschen. Für diesen Lebensraum tragen die Kreisräte des Landkreises Augsburg Verantwortung. Natürlich gebe es in diesem Landkreis auch Teilregionen, und auch die Vertreter aus den Stauden seien Teil des Ganzen, so Kreisrat Settele. Deshalb möchte er mit der längst überfälligen Reaktivierung der Staudenbahn ein spezielles Anliegen ansprechen. Der Staudenraum, die Verwaltungsgemeinschaft Stauden, die Einheitsgemeinde Fischach und größere Ortsteile der Gemeinde Gessertshausen, liegen an diesem Ast. Dies seien etwa 12.000 – 13.000 Menschen. Seit über 10 Jahren kämpfe man um die Wiederaufnahme des täglichen Schienenpersonennahverkehrs für einen Teilabschnitt bis Langenneufnach.

Wiederholt seit 1996 waren Vertreter der Region mit dem Landrat und mit Abgeordneten des Bayer. Landtags im zuständigen Ministerium. Die Ansprechpartner hätten seitdem natürlich ein paar Mal gewechselt. Man hatte auch ein positives Gutachten der DE Consult dabei. Jedoch wurden immer wieder neue Konzepte gefordert, diese erneut hinterfragt und weitere Änderungen verlangt.

Keine Region in Bayern habe bisher so für eine Bahn gekämpft, wie es die Stauden tun. Die Menschen, die an dieser Strecke wohnen, wollen dies, weshalb die Gemeinden das Ihrige dazu tun. Diese hätten die Bahnhöfe erworben und werden sich auch um die Bahnsteige kümmern. Von der Politik höre man immer wieder einmal, ihr seien Unternehmer lieber als Unterlasser. Genau solche Unternehmer gebe es in den Stauden. Jedoch habe man mit der aktuellen Machbarkeitsstudie für die Ertüchtigung der Infrastruktur wieder ein Trauerspiel erfahren müssen. Hier wurden Termine bezüglich der Ausschreibung versprochen, aber nicht gehalten. Jetzt endlich hätten sich Büros gemeldet. Das Ergebnis dürfe man für den Herbst dieses Jahres erwarten.

Kreisrat Settele gibt zu verstehen, es fehle ihm hier der politische Wille. Der Kreistag habe eine Informationsfahrt nach Rheinland-Pfalz gemacht. Er kenne sich auch in Baden-Württemberg aus und müsse sehen, dass dort einige Reaktivierungen gemacht wurden. Deshalb richtet Kreisrat Settele die Bitte an Staatsminister Zeil, die Sache nun voll Tatendrang, energisch, kompetent und zielorientiert anzugehen und die Landespolitik in dieser Angelegenheit nach vorne zu bringen, damit es auch in Bayern einmal eine reaktivierte Bahn gebe.

Für die SPD-Fraktion spricht **Kreisrätin Dr. Strohmayer**. Sie bedankt sich bei Minister Zeil zunächst dafür, dass dieser sich heute die Zeit genommen habe, nach Augsburg zu kommen, sich die Anliegen des Kreistages nochmals persönlich anzuhören und letztendlich auch gemeinsam Lösungsansätze zu erarbeiten. Sie habe es zumindest so aufgefasst, dass Minister Zeil bereit sei, diese Arbeitsgruppe mit dem Kreistag gemeinsam ins Leben zu rufen und daran zu arbeiten, dass etwas vorangehe.

Allerdings möchte Kreisrätin Dr. Strohmayer nicht hintenanstellen, dass ihre Fraktion zum Teil enttäuscht darüber sei, welche Dinge von Minister Zeil heute vorgebracht wurden. Sie möchte angesichts dieser Tatsache nochmals hervorheben, wie wichtig dieses Projekt für die Region sei und wie lange der Landkreis schon am Nahverkehrskonzept für die Region Augsburg arbeite.

Bereits 1996 hätten sich einige Vordenker in Diedorf getroffen und die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region angemahnt. Es sei sicherlich seitdem einiges passiert. Es kam zu einer Verdichtung des Zugangebots nach Norden, Westen und Süden. Man habe aber einfach noch nicht den angestrebten 15-Minuten-Takt. Es bestehe die Hoffnung, dass durch den 15-Minuten-Takt auch die Akzeptanz dieses Angebots steigen werde. Davon sei man doch noch relativ weit entfernt.

Kreisrätin Dr. Strohmayer führt weiter aus, sie selbst sei seit 2003 im Bayer. Landtag und habe sich zur Vorbereitung des Besuchs von Minister Zeil nochmals angesehen, was seitdem alles passiert sei. Seitdem erfolgten mehrere Verkehrskonferenzen, Resolutionen und Petitionen zu dem Thema. Alle Vorgänger hätten den Landkreis besucht und sich auch immer in der Zeitung ablichten lassen, teilweise mit Spielzeugzügen oder auf irgendwelchen Bahnhöfen. Alle hätten irgendwelche Versprechungen mit auf den Weg gegeben. Passiert sei dafür aber dann doch relativ wenig. Die Minister seien wieder nach München abgezogen und hätten nichts mehr von sich hören lassen.

Es gab in der Region auch Bürgermeistertreffen. Dies zeige, dass die Region mit diesem Thema zusammengewachsen sei und hinter der Forderung stehe, dass ein vertaktetes, durchgebundenes Angebot benötigt werde. Die Voraussetzungen dafür müssten nun endlich schnellstmöglich geschaffen werden.

Die SPD-Fraktion im Bayer. Landtag habe dieses Thema öfters auf die Tagesordnung gebracht. Allein 2007 habe es drei Anträge dazu gegeben, ein weiterer Antrag wurde 2009 gestellt und die Bayer. Staatsregierung um einen Bericht gebeten. Dieser Bericht sei noch nicht erfolgt. Nach wie vor seien wichtige Fragen für das Projekt S-bahn-ähnlicher Nahverkehr in der Region Augsburg nicht geklärt. Minister Zeil habe heute einige Dinge in seinem Statement genannt. Kreisrätin Dr. Strohmayer möchte jedoch wissen, ob die Bayer. Staatsregierung am 15-Minuten-Takt in der Region Augsburg festhalte. Dies sei die Vorgabe der Ausschreibung aus dem Jahr 2005 gewesen. Auch hier gebe es andere Darstellungen in der Presse sowie ein Schreiben der Bayer. Eisenbahngesellschaft, in dem dies nochmals in Frage gestellt und erklärt werde, dieser Takt werde in der Region Augsburg gar nicht benötigt.

Die Stellungnahme von Minister Zeil zu den dritten Gleisen sei für sie äußerst enttäuschend, so Kreisrätin Dr. Strohmayer. Zum dritten Gleis in Richtung Meitingen verweist sie auf die Aussage von Kreisrat Dr. Higl, wonach dazu konkret noch nichts gesagt wurde. Zum dritten

Gleis in Richtung Dinkelscherben habe der Minister erklärt, dies werde nicht gebraucht. Die Aussage sei wohl so zu verstehen, dass man dieses dritte Gleis momentan nicht brauche und man 2019 erst mal sehen müsse. Kreisrätin Dr. Strohmayer betont, es solle also weiter gewartet und zunächst abgewartet werden, was der Bund mache, bevor man dann überlege, ob man das dritte Gleis vielleicht doch brauche. Seit 1996 sei der Landkreis an diesem Projekt dran und wolle nun nicht mehr länger warten, sondern einen konkreten Weg aufgezeigt bekommen.

Es sei gut, dass Minister Zeil den Takt unterstützen wolle. Kreisrätin Dr. Strohmayer wünscht sich jedoch konkrete Ansätze, wie es weitergehen könne. Dazu müsse man vielleicht auch bereit sein, an unkonventionelle Lösungen zu denken. Minister Zeil habe nochmals ausführlich dazu Stellung genommen, dass er eigentlich gegen die Vorfinanzierung sei, weil dann der Bund aus seiner Verpflichtung entlassen werde. Solche Möglichkeiten sollten aber untersucht werden. Vielleicht könne es auch eine Kofinanzierung von Bund und Land geben. Minister Zeil habe außerdem zu den Geldern Stellung genommen, die vom Bund in den Freistaat fließen. Es gebe aber auch noch zusätzliche Gelder aus den Gemeindeverkehrsfinanzierungsmitteln in Höhe von 196 Mio. €, zu denen Kreisrätin Dr. Strohmayer gerne gewusst hätte, wie viel davon in Schwaben landet und für welche Projekte diese Mittel verwendet werden.

Kreisrätin Dr. Strohmayer fordert Minister Zeil auf, für die Arbeitsgruppe mitzunehmen, dass der Landkreis ein Gesamtkonzept mit genauen zeitlichen Zielvorgaben benötige. Der Güterverkehr, der in der Region unheimlich zunehmen soll, müsse dabei beachtet werden. Außerdem verweist Kreisrätin Dr. Strohmayer auf eine Idee aus Rheinland-Pfalz. Dort gebe es Zweckverbände, die in der Region dann letztendlich entscheiden, wofür die Mittel verwendet werden. Sie richtet daher die Bitte an Minister Zeil, eine solche unkonventionelle Idee ebenfalls als Lösungsansatz mitzunehmen. Vielleicht wäre dies auch eine Möglichkeit für die Region Augsburg.

Kreisrat Aumann nimmt Stellung zur Staudenbahn. Er wolle die Gelegenheit als Kreisrat sowie in seiner Eigenschaft als ehrenamtlicher Vorsitzender des LEADER-Fördergebietes REAL West nutzen und zu diesem Thema noch ein paar Fragen stellen. Minister Zeil habe in seinen Ausführungen vom vernetzten Denken gesprochen. Die Staudenbahn und die dritten Gleise nach Westen und nach Norden seien im höchsten Maße Vernetzung.

Die Staudenbahn sei ein stillgelegter, aber laut Aussage der Fachleute eigentlich noch intakter Schienenstrang. Kreisrat Aumann möchte daher wissen, ob der Freistaat bereit wäre, den Schienenverkehr zu bestellen, wenn die Region in den Stauden die Infrastruktur an der Bahnstrecke in Ordnung bringen sowie die Bahnhöfe und Bahnhofsvorplätze sanieren würde. Eine weitere Frage sei, weshalb der Freistaat bis dato komplett sanieren wolle. Nach Aussage der Fachleute vor Ort sei der Oberbau in Ordnung. Nach Kostenermittlungen der BBG Stauden sollte die Strecke mit 5 Mio. € eigentlich wieder aktiviert werden können.

Des Weiteren fragt Kreisrat Aumann nach, ob es noch up to date sei, dass 1.000 Fahrgäste pro Tag ausreichend wären, um eine Strecke zu betreiben. Nach Zählungen und Gutachten der BBG Stauden wurden sogar jeweils 2.000 Fahrgäste pro Tag ermittelt.

Zuletzt wirft Kreisrat Aumann die Frage auf, warum in Gessertshausen endende Verstärkerzüge aus Augsburg nicht kurzfristig in die Stauden verlängert werden können. Es sei natürlich bekannt, dass dies nur dann gehe, wenn die Staudenbahn elektrifiziert werde. Dies wäre aber genau das, was die Menschen in den Stauden wollen und die bisher noch abwanderungswilligen jungen Menschen dazu bewegen könnte, bei ihren Familien zu verbleiben und nicht aufgrund einer kurzfristig verbesserten Verkehrssituation zwischen Augsburg und München abzuwandern, um verkehrsmäßig nicht von der restlichen Welt abgeschnitten zu sein.

Kreisrat Völk äußert sich im Namen der FW-Fraktion und stellt fest, dass zu den Zahlen alles gesagt sei. Es gebe heute zwei positive Aspekte, zum einen, dass Minister Zeil heute hier sei, und zum zweiten, dass dieser in Aussicht stelle, eine Arbeitsgruppe ins Leben zu

rufen, die die fachlichen Grundlagen für die mögliche Erweiterung um die dritten Gleise erstellen soll.

Ansonsten konnte den Äußerungen des Ministers zum Fortschritt und zur weiteren Wettbewerbsfähigkeit dieser Region leider nichts entnommen werden. Minister Zeil werde wohl zustimmen, dass Mobilität und Infrastruktur ein Stück Wettbewerbsfähigkeit bedeuten. Hierzu müsse leider festgestellt werden, dass Teile dieses Landkreises durchaus massiv unter Bevölkerungsschwund leiden, wie jüngst auch der Wertinger Zeitung entnommen werden konnte. Kreisrat Völk informiert über eine Untersuchung in seiner Kommune, wohin die Leute ziehen. Demnach ziehen 90 % dieser Menschen in die Region München. Dies seien überwiegend gut ausgebildete Menschen, die dort Arbeit finden. Niemand wolle, dass diese Menschen in München nicht arbeiten, man wolle aber, dass diese im Landkreis wohnen bleiben. Deshalb sei es für die Region existenziell, dass die dritten Gleise sowohl in Richtung Norden wie auch in Richtung Westen in einem überschaubaren Zeitraum umgesetzt werden.

Die eingeforderte Wettbewerbsfähigkeit könne man allein mit kommunalen Investitionen nicht heben. Dazu brauche es den Freistaat. Die Wettbewerbsfähigkeit dieser Region müsse man mit Nachbarregionen herstellen. Dabei werde ersichtlich, dass die Vergleichsregion Ingolstadt der Region Augsburg meilenweit davonlaufe. Kreisrat Völk erklärt, er habe es mit Erschrecken vernommen, als Minister Zeil vor wenigen Minuten angemahnt habe, sich doch auf preiswürdige Vorhaben zurückzuziehen. Er sei einer derjenigen gewesen, die bereits 1996 die dritten und auch vierten Gleise gefordert hätten. Damals hieß es, man müsse abwarten, da zunächst München, Ingolstadt und Nürnberg an der Reihe seien und anschließend die Region Augsburg zum Zuge komme. Hierbei habe es sich um ein Versprechen des damaligen Ministerpräsidenten Stoiber gehandelt.

Kreisrat Völk informiert darüber, dass ihm am 17. Mai 1997 bei einer Verkehrskonferenz in der Marktgemeinde Diedorf eine Vorplanung für die Bahnstrecke Augsburg-Ulm übergeben wurde, und zwar nicht dreigleisig, sondern viergleisig. Es wurde erklärt, man solle nun ruhig sein, ein Papier liege nun vor und es werde schon etwas kommen. Inzwischen sei man im Jahr 2010 und planungstechnisch und faktisch weit hinter die 90er Jahre zurückgefallen. Deshalb gelte es nun für die Region, aufzuholen. Die Vorplanung liege auf dem Tisch, weshalb die Frage erlaubt sein müsse, für was eine Arbeitsgruppe benötigt werde. Anscheinend wolle man wieder Zeit gewinnen.

Von Kreisrätin Dr. Strohmayer wurde bereits dargelegt, dass schon viele Vorgänger von Minister Zeil zu Besuch im Landkreis waren. Einer habe sogar ins goldene Buch geschrieben: „Ich lasse Züge fahren.“ Passiert sei nichts. Kreisrat Völk betont, ihm gehe es heute darum, dem Minister begrifflich zu machen, dass die Region an Attraktivität gewinnen müsse und deshalb Versprechungen überhaupt nichts nützen. Was man brauche, seien Fakten. Man brauche einen Wirtschaftsminister und stellvertretenden Ministerpräsidenten, der sich hierum kümmere. dahinter stehe und dies auch einfordere. Die Notwendigkeit dieser dritten Gleise sei von den eigenen Leuten im Ministerium unbestritten. Hierfür brauche man keine Arbeitsgruppe. Vor wenigen Wochen fand im Landratsamt eine Fahrplankonferenz mit allen wichtigen Vertretern der BEG statt. Diese hätten erklärt, dass es den jetzt vorhandenen Nahverkehr ohne die dritten Gleise im Jahr 2018 nicht mehr geben werde, weil dann der Halbstundentakt im Fernverkehr kommen werde.

Es gehe heute um 240.000 Menschen im Landkreis Augsburg und um 700.000 Menschen in der Region, betont Kreisrat Völk. Hierfür werde der Nahverkehr benötigt. Es sei sicherlich auch wichtig, was mit dem Fernverkehr passiere. Man wolle aber, dass die Menschen in der Region wohnen bleiben und nicht in die Region München verziehen müssen. Minister Zeil habe am 25. Januar 2009 bei seiner Neujahrsansprache in Augsburg erklärt, er werde dafür Sorge tragen, dass in Augsburg vergleichbare Verhältnisse mit anderen Regionen eingeführt werden. Daran würde man den Minister nun gerne messen. Minister Zeil könnte auf lange

Zeit zum Publikumsliebbling werden, wenn er es anders machen würde als seine Vorgänger. Diese kamen, ließen sich fotografieren, seien wieder gegangen und hätten das Problem dann auch schon vergessen gehabt. Im Sinne der Region müsse hier auf Verbesserungen gedrängt werden.

Den Fuggerexpress bezeichnet Kreisrat Völk als eine tolle Einrichtung. Er selbst sei im Januar bewusst dreimal von Diedorf nach Augsburg gefahren. Der Zug sei geheizt und verfüge über eine Behindertentoilette, was sehr gut sei. Er habe aber noch nie einen Sitzplatz bekommen. Kreisrat Völk richtet die Bitte an Minister Zeil, hier für eine Verbesserung zu sorgen. Der Freistaat Bayern gebe Steuermittel an den Auftragnehmer aus. Wenn dies also alle hier miteinander bezahlen, dann sollte auch dafür gesorgt werden, dass die Auftragnehmer ein ordentliches Angebot machen und auch ordentlich fahren.

Minister Zeil habe vorhin außerdem erläutert, wie die 8/2-Mittel verteilt werden und dass Augsburg der größte Profiteur sei. Wahrscheinlich habe Minister Zeil vergessen zu ermitteln, wo die GVFG-Mittel hingehen. In den nächsten Jahren werden 3,7 Mrd. € verteilt, davon gehen 3,341 Mrd. in die Region München und 423 Mio. € in die Region Nürnberg. Augsburg sei in dieser Aufstellung nicht erwähnt.

Kreisrat Völk gibt zu verstehen, die Region verdiene dieses Stück Lebensqualität, das man brauche, um voranzukommen. Man sei aber nicht mehr gewillt, zu warten. Seit 1996 gehe man im Ministerium ein und aus und mahne die Intention dieser Region an.

Immer wieder wurde deutlich gemacht, wie wichtig dies für die Region sei, um die Abwanderung zu stoppen und die Region wieder prosperieren zu lassen. Dazu gehöre auch – wie schon vom Kollegen Durz ausgeführt – der Bahnhofpunkt Biburg. 42.300 Autos am Tag fahren auf dieser Strecke. Wenn nur wenige Prozent die Staus in Augsburg umgehen und in den dann haltenden Fuggerexpress einsteigen würden, dann hätte man viel für die Umweltstadt Augsburg getan und vor allen Dingen die großen Staus am Morgen im Westen von Augsburg etwas minimiert.

Von Kreisrat Völk wird berichtet, seine Kommune habe mit kommunalen Mitteln einen Bahnhof gekauft, umgebaut und Park-and-ride-Plätze gebaut. Er lädt Minister Zeil ganz herzlich in die Region ein, um sich anzusehen, was man mit kommunalen Mitteln mache, weil der Verkehrsträger Schiene, die Bahn, nichts unternehme, um die Bahnhöfe einladender zu gestalten. Anschließend gebe es gar keine Alternative, als zu sagen, dieser Haltepunkt müsse her. Dies werde der frequentierteste Haltepunkt in der Region und einer der frequentiertesten in Bayern sein. Die Stadt Neusäß sei nach wie vor bereit, den Bebauungsplan, der schon einmal in Aufstellung war, wieder aufzuwärmen und durchzuführen.

Man könnte nun noch viel über die Vergangenheit reden, so Kreisrat Völk. Er habe eine 15jährige Odyssee hinter sich. Er hoffe jedoch, dass mit Minister Zeil nun ein Neuanfang erfolgen könne und dass es nicht bei den von Minister Zeil gemachten Versprechen bleibe. Man brauche keine Arbeitsgruppe, sondern Personen, die politisch entscheiden und heute und hier klar sagen, sie stehen dazu und werden alles tun, damit die dritten Gleise in Richtung Norden und Westen kommen.

Stv. Landrat Häusler erklärt, auch er sehe die Einsetzung einer Expertengruppe als Zeitgewinnungsstrategie. Man sollte sich darauf verständigen, dass dies die Region in dieser Situation nicht weiterbringe, weil die Diskussion schon seit 1996 laufe und die entsprechenden Planungen da seien.

Außerdem äußert sich Stv. Landrat Häusler zur Strecke Augsburg-Buchloe-Landsberg und zur neuen Impuls-Arena und übt Kritik daran, dass hier ein Bahnanschluss nicht möglich sei. Es sei irrsinnig und ein absolutes Chaos, wenn die Besucher zunächst nach Augsburg und dann mit der Straßenbahn wieder zum Stadion zurückfahren müssen. Die Bahnstrecke ver-

laufe 300 m am Stadion vorbei. In anderen vergleichbaren Situationen in Bayern wäre dies nicht vorstellbar. Herr Zeil sollte in seiner Funktion als Wirtschafts- und Verkehrsminister dafür Sorge tragen, dass auch hier eine Gleichbehandlung mit anderen Regionen in Bayern stattfindet und eine ganz pragmatische Lösung zum Greifen kommen könne.

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen äußert sich **Kreisrätin Jung**, die Minister Zeil ebenfalls für seinen heutigen Besuch dankt. Sie merkt zu den Finanzen an, Minister Zeil habe von der Zuständigkeit des Bundes gesprochen. Der Bund komme seinen Zahlungen sehr wohl nach. Davon werden von der Staatsregierung jedoch nur 85 % tatsächlich für den Nahverkehr ausgegeben, mit dem Rest saniere die Staatsregierung u. a. ihren Haushalt. Kreisrätin Jung richtet deshalb die Frage an Minister Zeil, wie dieser dafür Sorge tragen könne, dass künftig 100 % dieser Gelder zweckgebunden für den Nahverkehr verwendet werden.

Zudem informiert Kreisrätin Jung über ein aktuelles Problem am Bahnhof Neusäß. Ihre Kollegin habe 40 Minuten am Bahnsteig gestanden, ein Regionalzug, mit dem sie zur Kreistagsitzung hätte fahren können, sei nicht gekommen. Allerdings seien ein ICE und ein Güterzug durchgefahren. Dies zeige, wie notwendig das dritte Gleis sei. Dass hierzu keine Aussage getroffen werde, blockiere die ganzen Umlandgemeinden in ihren Planungen. Es hänge somit alles an diesem dritten Gleis.

Seit mehr als 14 Jahren werde im Kreistag über die Verbesserung des Nahverkehrs und bessere Anbindungen in der Region diskutiert. Wie von Kreisrat Völk soeben dargestellt, gebe es Gutachten und Planungen, so dass eigentlich alles Notwendige vorliege. Minister Zeil tue hingegen so, als müsste man von vorne anfangen. Insofern sei das heutige Referat von Minister Zeil für ihre Fraktion sehr unbefriedigend gewesen, so Kreisrätin Jung.

Den Kreistag zeichne aus, dass überparteilich alle gleich empfinden, dass man sich in dieser Region abgehängt fühle und es ganz dringend notwendig sei, hier etwas voranzubringen.

Zum dritten Gleis merkt **Kreisrat Schoner** zunächst an, dass der Takt im Viertelstundentakt zwischen 5 und 29 Minuten eiere und dies schon fast ein Halbstundentakt sei. Der Halbstundentakt pendle zwischen 23 und 37 Minuten. Damit könne man durchaus leben. Nicht leben könne man aber damit, dass der Nahverkehr bei Betriebsstörungen immer auf dem Abstellgleis stehe und Fernverkehrszüge vorbei fahren. Für einen pünktlichen Nahverkehr werde daher dringend ein drittes Gleis benötigt.

Anschließend bezieht Kreisrat Schoner Stellung zur Staudenbahn. Zu der von Kreisrat Aumann angesprochenen Marke von 1.000 Fahrgästen pro Tag ergänzt er, dass diese Marke auch in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz gesetzt wurde. In Baden-Württemberg wurden bereits 14 Reaktivierungen durchgeführt, in Rheinland-Pfalz 16 Reaktivierungen. Zum Teil wurden dort auch ausschließlich Ausflugsverkehre vom Land bestellt. Dies alles erfolgte unter dem Wirtschafts- und Verkehrsminister Rainer Brüderle. Kreisrat Schoner meint, es wäre toll, wenn der Geist von Rainer Brüderle auch in Minister Zeil wohnen würde.

Kreisrat Schoner erklärt weiter, sein Fahrplan für die Staudenbahn sehe folgendermaßen aus: Im September komme eine positive Aussage aus dem Gutachten. Bereits vorher bestelle der Freistaat auf dieser Strecke den Ausflugsverkehr. Der Ausbau der Strecke werde dann von der Region unter Inanspruchnahme entsprechender Fördermittel durchgeführt, so dass im Dezember 2012 die Wiederinbetriebnahme erfolgen könne. Kreisrat Schoner merkt an, dies wäre zudem ein historisches Datum, da genau 100 Jahre vorher, am 11. Dezember 1912, die Inbetriebnahme der Gesamtstrecke Gessertshausen-Türkheim erfolgte.

Von **Kreisrätin Daßler** wird angeführt, sie wolle nicht das wiederholen, was von den Kolleginnen und Kollegen schon gesagt wurde. Für sie wurde dadurch deutlich, dass die ganze Region hier überparteilich an einem Strang ziehe. Sie selbst benutze fast jeden Tag den

Fuggereexpress und sei ebenfalls seit 1996 an diesem Thema dran. Dazu erfolgten auch schon heftige Briefwechsel mit den Vorgängern von Minister Zeil. Besonders störend an den Äußerungen von Minister Zeil sei heute der Eindruck gewesen, dass man durch irgendeine Arbeitsgruppe wieder hingehalten werden soll. Kreisrätin Daßler erklärt, ihr seien schon zahlreiche Gutachten um die Ohren gehauen worden, die es irgendwo gebe, wenn man irgendetwas ablehnen möchte, oder die dann wieder gemacht werden müssen, weil man irgendetwas durchsetzen wolle. Sie macht deutlich, wenn man so lange an einem Thema dran sei, komme man sich an irgendeinem Punkt einmal verarscht vor, um dies einmal ganz deutlich auszudrücken.

Sie könne Kreisrat Völk nur unterstützen. Jedes Mal bekomme man entweder ein Gutachten negativ vorgehalten oder man bekomme ein Gutachten positiv vorgehalten, das fehle. So könne man mit dem Kreistag nicht umgehen. Man sitze hier nicht zum ersten Mal bei diesem Thema zusammen.

Zum Gleisusbau an den Bahnhöfen gibt Kreisrätin Daßler zu verstehen, es sei nicht nur eine Frage der Bequemlichkeit, ob man einsteigen könne, sondern dies sei auch sehr gefährlich. So steigen die Schüler z. B. bei Glatteis aus dem Fuggereexpress aus und müssen dazu 40 cm überwinden. Hinzu komme die problematische Situation zu den Starkverkehrszeiten. Speziell in Neusäß sei der Bahnsteig eigentlich viel zu schmal. Dort stehen Hunderte von Schülern. Kreisrätin Daßler hinterfragt, ob dies im Betrieb überhaupt zulässig sei. Hierzu würde sie gerne mal wissen, welche gesetzlichen Vorgaben an die baulichen Zustände von Bahnsteigen und Bahnhaltepunkten bestehen, an denen massive Schülerverkehre stattfinden. Die Stadt Neusäß könne nichts unternehmen, weil nach Aussage der Bahn vor einer Entscheidung pro oder contra drittes Gleis an diesen Bahnsteigen nichts getan werden könne. Man sei also darauf angewiesen, dass Minister Zeil in seiner Zuständigkeit endlich eine Entscheidung für die Region herbeiführe. Dies könne die Region selbst nicht tun.

Auch **Kreisrat Buhl** bedankt sich im Namen seiner Fraktion FDP/ÖDP bei Minister Zeil für sein Kommen, bestätige dies doch das zwischen Minister Zeil und ihm persönlich einige Male besprochene Prozedere und die persönlich getroffene Vereinbarung.

Wenn nach der letzten Landtagswahl die Rede auf den Schienenverkehr kam, dann wurde hier im Kreistag immer gefrotzelt: „Dann bring doch deinen Parteifreund Zeil in den Kreistag.“ Kreisrat Buhl erklärt, dies sage man ihm nicht zweimal, hier sei der Minister nun. So verlässlich seien halt die Liberalen.

An Minister Zeil gerichtet stellt er fest, dieser sei wohl der erste Bayerische Wirtschaftsminister – alte Mitarbeiter im LRA könnten sich überhaupt an keinen Minister hier erinnern – der in den Augsburger Kreistag gekommen sei. Dies sei durchaus mutig, denn die Vorgänger von Minister Zeil hätten hier einen Berg ungelöster Probleme hinterlassen und bislang sei auch noch kein zufriedenstellender Wechsel bei der bayerischen Verkehrspolitik für Schwaben erkennbar gewesen.

Dies sei sicher auch keine leichte Aufgabe, seien doch die verantwortlichen Mitarbeiter im Ministerium nach seinen Informationen dieselben wie vor der Wahl, so Kreisrat Buhl.

Wenn er an einen Ministerbesuch in Diedorf erinnern dürfe, so sagte dort der damalige bayerische Verkehrsminister: „Ich lasse Züge fahren.“ Dann verschwand er auf Nimmerwiedersehen. Der Volksmund sage nun, dies war der Huber-Takt.

Bislang wurde die Region und speziell der Landkreis von München nur vertröstet und beschwichtigt. Kreisrat Buhl erklärt, er wolle dies an einigen Beispielen deutlich machen.

Seit Mitte der 90er Jahre sei der RegioSchienenTakt für den Raum Augsburg Dauerthema. Er war die Grundlage für den Nahverkehrsplan. Es gebe ein sehr geheimes SMA-Gutachten, das die BEG vor wenigstens 5 Jahren vergeben habe. Darin werde aufgezeigt, welche Maßnahmen für diesen RegioSchienenTakt erforderlich seien. Darin sei auch eine Reihe von Investitionen genannt. Allerdings werde dieses SMA-Gutachten unter Verschluss gehalten.

Kreisrat Buhl gibt zu verstehen, er habe in den letzten Wochen versucht, über den AVV und die BEG dieses Gutachten zu bekommen. Dies werde aber nicht ausgehändigt. Es könne nicht sein, dass der Steuerzahler mit Steuermitteln Gutachten bezahle und die Entscheidungsträger dieses Gutachten nicht in die Hand bekommen. Dies vermutlich deshalb, weil die dortigen Investitionen in etwa die seien, die seit vielen Jahren angemahnt und eingefordert werden.

Die dort beschriebenen Maßnahmen wurden bislang nicht in Angriff genommen oder in die verschiedenen Prognosen eingestellt. Als Beispiel nennt Kreisrat Buhl den viergleisigen Ausbau Augsburg-München, bei dem das Abstellgleis in Mering und der zweigleisige Abzweig der Ammerseebahn einfach gestrichen wurden. Dies sei unsinnig.

Mit fadenscheinigen Zahlen wurde der Bahnhof in Biburg begraben, von der Wiedereröffnung der Station Augsburg-Hirblinger Straße werde gar nicht mehr gesprochen.

Mit Verbalakrobatik versuche man nun, aus München zu beschwichtigen. Der RegioSchieneTakt heiße jetzt Regio Rhythmus. Nun sei klar, dass man sich ohne Takt die Investitionen aus dem SMA-Gutachten spare und auch die Busanschlüsse an die Züge der Regio fast unmöglich mache.

Schließlich werden nun neue, weit entfernte Verbesserungen oder Verbindungen angegangen. Kreisrat Buhl merkt an, er habe das Gefühl, dies gehe nach dem Prinzip: „Visionen vernebeln das Machbare“.

10 Jahre hatte man auf zusätzliche Gleise gehofft, jetzt werde für die Paartalbahn die Elektrifizierung versprochen, dies aber auch wieder erst frühestens in 10 Jahren. Damit solle die Paartalbahn schneller werden, was aber kaum zu glauben sei, wenn heute schon zwischen Ingolstadt und Augsburg 10 Minuten durch Warten auf den Gegenzug wegen fehlender Zweigleisigkeit vergehen. Dies könne auch ein elektrischer Fahrdraht nicht wett machen.

Für die westliche Region finde seit Jahren ein erkennbar abgesprochenes Spiel der Schuldzuweisungen zwischen Land und Bund statt, wer zahlen müsse. Auch der frühere Kreistagskollege Oswald, der einmal Verkehrsminister war, konnte da überhaupt nicht helfen, so Kreisrat Buhl weiter.

Der große Drahtzieher in Sachen Bahnausbau in Bayern, Herr Wellner, habe kurz vor seiner Pensionierung in einem Vortrag betont, dass das wichtigste Instrument zur Entwicklung einer Region ein guter ÖPNV sei. Kreisrat Buhl erklärt, dem stimme seine Fraktion ohne Vorbehalte zu. In München, wo der Freistaat dies seit zwei Jahrzehnten erfolgreich praktiziere, scheinne man für den Raum Augsburg mit mehr als 700.000 Einwohnern kein Interesse an einer solch positiven Entwicklung zu haben.

Der zweite aktuelle Luftballon für Augsburg sei die Milliardenröhre der Münchner S-Bahn. Minister Zeil habe davon gesprochen, dass die Region dort mit angebunden werden soll. Hier verspreche der Betreiber die Durchbindung der Fuggerexpress-Züge bis zum Flughafen München. Und das, obwohl in Fachkreisen längst bekannt sei, dass die nagelneuen Züge aus einer Reihe von Gründen den Tunnel gar nicht befahren können. Kreisrat Buhl erbittet hierzu eine entsprechende Antwort. Andere neue Züge gebe es wohl erst wieder in 30 Jahren. So lange lasse sich die Region nicht verträsten.

Man sehe also, dass Teile der Mitarbeiter im Wirtschaftsministerium fest entschlossen scheinen, die Region Augsburg weiterhin mit Versprechen ruhig stellen zu wollen. Hier sei jetzt das Nachfassen des Ministers angesagt.

Die Problematik der GVFG Mittel habe Kollege Völk bereits ausgeführt, weshalb Kreisrat Buhl auf eine Stellungnahme hierzu verzichtet und das Thema Busse zur Sprache bringt, die in diesem Bereich ebenfalls eine Rolle spielen. Längst keime hier der Verdacht, dass die Staatsregierung Buserstellern und Betreibern Versprechungen gemacht habe, wonach die-

se in Schwaben Ersatz für die Aufträge erhalten, die durch den Bahnausbau in München und Nürnberg verloren gegangen seien. Anders sei die auffallend wohlwollende Förderung dieser Branche in Schwaben ebenso wenig zu verstehen wie der Gott sei Dank einmalig gebliebene Verkauf der Bahnbusse an ein auserwähltes Konsortium, unter dem man auch entsprechend leide. Denn dieses Konsortium bekämpfe genau die Entwicklung auf der Schiene.

An Minister Zeil gerichtet erklärt Kreisrat Buhl, man erwarte heute keine Lösungen, aber man erwarte mehr als neue Visionen, seiner Fraktion seien konkrete Handlungsansätze allemal lieber. Bekannt und konkret sei, dass ein zukunftsfähiges Konzept für den Hauptbahnhof in Augsburg erforderlich sei. Was bislang geboten werde, sei völlig inakzeptabel. Als Qualitätsstandards können durchaus bereits realisierte Vorhaben in vergleichbaren Städten zugrunde gelegt werden, wie z. B. in Erfurt.

Der Zustand der Bahnhöfe in der Region sei mit wenigen Ausnahmen mehr als beklagenswert; auch hier müsse man gemeinsam ansetzen und kämpfen.

Mit Statistiken zu bestellten Zugzahlen und Fahr-Kilometern – wie heute genannt – solle wohl bewiesen werden, dass Augsburg gut bedient sei. Verschwiegen werde dabei, dass diese Züge nicht immer dort eingesetzt seien, wo Bedarf bestehe. Vielmehr handle es sich nur um Zuggarnituren, die ohne zusätzliche Fahrten nur rumstehen würden und Kosten produzieren. Dies müsste einmal genau durchforstet und ermittelt werden.

Wenn dann – wie zu erwarten – wegen falscher Fahrplanlage die Fahrgäste ausbleiben, werde man erklären, dass einfach keine ausreichende Auslastung bestehe und sich ein Takt in Augsburg nicht lohne oder rechne.

Dringend erforderlich wäre daher ein komplett neuer Nahverkehrsplan nach rein wirtschaftlichen und vor allem verkehrswirtschaftlichen Erkenntnissen.

Kreisrat Buhl betont daher, seine Fraktion hoffe sehr auf Unterstützung, die man in Schwaben in der Vergangenheit aus München bislang schmerzlich vermissen musste.

Künftig werden durch die Umleitung der ICEs über Ingolstadt die Gleise im 5-Minuten-Takt durch Güterzüge versperrt. Man werde zum Verschiebebahnhof in Schwaben für Bayern. Hiergegen werde heute schon Widerstand angekündigt.

Die Fraktion FDP/ÖDP Fraktion fordere den RegioSchienenTakt ohne Wenn und Aber und eine schnellstmögliche Realisierung, damit der Landkreis nicht abgehängt werde.

Minister Zeil erklärt, er werde nun zu den aus seiner Sicht wichtigsten bzw. brisantesten Themen Stellung nehmen, während Herr Göttler noch einige technische Dinge erläutern und Aussagen zu den Zahlen treffen werde. Manches, das heute vielleicht im Detail offen bleiben müsse, könne dann in dem jetzt vereinbarten gemeinsamen Prozess geklärt werden.

Minister Zeil führt aus, er wolle sich gar nicht so sehr mit der Vergangenheit aufhalten. Er habe dies alles hier so mitbekommen bzw. vorgefunden. Vielleicht habe der Kreistag in der Vergangenheit einen Fehler gemacht und hätte einmal einen Bundesverkehrsminister zu dieser Frage einladen sollen. Er selbst könne und dürfe am Thema der Zuständigkeiten nichts ändern, auch wenn dies aus Sicht des Landkreises unbefriedigend sei. Wenn dies alles so klar und einfach gewesen wäre, dann verstehe er auch nicht, warum die dritten Gleise nicht längst im Bundesverkehrswegeplan enthalten seien, zumal im genannten Zeitraum unterschiedlichste politische Zusammensetzungen im Bund an der Regierung waren.

Ferner legt Minister Zeil dar, er halte überhaupt nichts von diesem Pingpong-Spiel. Entsprechend habe er sich in dieser Frage von Anfang an verhalten. Der Kreistag werde hier keinen Verkehrsminister erleben, der nicht haltbare und nicht fachlich abgedeckte Versprechungen mache. In der Politik sei man gut beraten, nicht vor jedem Wahltermin irgendetwas zu versprechen, was man dann bis zum nächsten Wahltermin nicht halten könne. Dies habe auch

etwas mit Glaubwürdigkeit zu tun. Minister Zeil merkt an, er sei deswegen vielleicht auch etwas unbequemer. Er wolle kein Verkehrsminister der leeren Versprechungen sein, sondern ein Verkehrsminister, der die Dinge klar und deutlich voranbringe, auch wenn dies am Ende dann länger dauere.

Deswegen möchte Minister Zeil nochmals dazu einladen, das Thema Arbeitsgruppe wirklich sehr ernst zu nehmen. Aus seiner Sicht solle dies gerade keine Alibi-Veranstaltung sein, sondern eine Veranstaltung, die so schnell wie möglich die Grundlage dafür schafft, dass man endlich mit Aussicht auf Erfolg gemeinsam beim Bund antreten könne. Hierbei spiele alles, was heute gesagt wurde, eine Rolle. Selbstverständlich müsse das Thema Güterverkehr einbezogen werden, ebenso wie die dynamischen Entwicklungen. Genauso werde die Frage, wie weit sich die endgültige Taktung darstellen lasse, eine Rolle spielen bzw. müsse dort geklärt werden.

Die technischen Probleme an den Fahrzeugen müssen natürlich dringend gelöst werden. Hier sei man auch bereits dran, mit den zur Verfügung stehenden Instrumenten bis hin zu Strafzahlungen zu reagieren. Neben den Fortschritten, die ja unbestritten seien, gebe es sicherlich noch Verbesserungs- und Optimierungsmöglichkeiten. Insgesamt könne aber festgehalten werden, dass ein 15-Minuten-Rhythmus im Takt bestehe. Bei den erwähnten 29 Minuten müsse es sich wohl um einen Ausreißer handeln, dem nochmals nachgegangen werden müsse. Minister Zeil erklärt, ihm sei lediglich von Schwankungen zwischen 13 und 17 Minuten berichtet worden. Entscheidend sei, dass die Anbindung in diesem Zeitkorridor auf jeden Fall sichergestellt werde.

Von Minister Zeil wird deutlich gemacht, er sei nicht gegen die Vorfinanzierung. Er habe deshalb dafür gesorgt, dass man nun endlich ein Planungskostenbudget auf Bundesebene bekomme, weil dieses Projekt beileibe nicht das einzige in Bayern sei. Er setze hierin große Hoffnungen, damit man endlich einen Quantensprung machen könne. Jetzt müssen die ganzen Projekte gut vorbereitet und aktualisiert werden. Es nütze nichts, wenn ein Gutachten veraltet sei. Man könne nicht mit den Planungen und Projekten von vorgestern an den Bund herantreten. Durch diesen Arbeitsprozess wolle man nun endlich Klarheit schaffen und das aufgrund eines jahrlangen Hin und Her entstandene Misstrauen abbauen. Minister Zeil stellt klar, er sei genau deshalb heute hier im Kreistag. Es habe keinen Sinn, wenn man sich über die Öffentlichkeit weiterhin ein Pingpong-Spiel biete. Schließlich habe man ja gemeinsame Interessen. Hierfür müsse man nach den richtigen Wegen suchen und diese dann beschreiten, um diese gemeinsamen Ziele auch zu erreichen.

In Sachen Staudenbahn sei vorhin richtig gesagt worden, dass es hier auch um unternehmerisches Handeln gehen. Dieses Engagement aus der Region werde sehr begrüßt und anerkannt. Der Freistaat habe allerdings die Verpflichtung, öffentliche Mittel wirtschaftlich zu verwenden. Bevor dort Verkehre bestellt werden, müssen daher alle Dinge geklärt werden. Mit Landrat Sailer wurde deshalb vereinbart, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, für die der Freistaat 60 % der Kosten übernehme. Bis zum 30.12. des vergangenen Jahres lief die Ausschreibungsfrist. Die Ausschreibung werde jetzt ausgewertet. Vermutlich im Lauf dieses Jahres werde man Klarheit über die Kosten sowie über die Bestellungen haben. Minister Zeil glaubt, dass man hier auf einem sehr guten Weg sei. Es sei nun einmal so, dass diese Entscheidungen auf der Basis klarer Grundlagen getroffen werden müssen. Auch in anderen Teilen Bayerns gehe es um Reaktivierungen. Seinerzeit habe es sicher auch Gründe für die Deaktivierung gegeben. Jetzt komme es eben darauf an, den Prozess so einzuleiten, dass man zu vernünftigen Grundlagen für eine Reaktivierung komme.

Zu den GVFG-Mitteln wird von Minister Zeil angemerkt, für die Mobilitätsdrehzscheibe in Augsburg stehen 133 Mio. € zur Verfügung. Nun könne man argumentieren, für die S-Bahn und die Flughafenanbindung stehe mehr zur Verfügung. Dies koste aber auch mehr. Wenn man jetzt nur noch so denke, werde man überhaupt nichts mehr auf die Reihe bekommen. Komme man bei diesen Großprojekten nicht weiter, dann sei dies auch für die Anbindung

aus Augsburg schlecht. Man müsse daher insgesamt in den Knotenpunkten vorwärts kommen. Minister Zeil bittet darum, dies in der längerfristigen Perspektive zu sehen, auch wenn jetzt für den Bahnknoten München momentan viel Geld benötigt werde.

Dabei solle außerdem zum einen die Fernbahntauglichkeit über die Pasinger Kurve hergestellt und zum anderen auch in einem zweiten Schritt sichergestellt werden, dass entsprechende regionalexpressstaugliche Fahrzeuge durch die S-Bahn-Tunnel fahren können. Laut Aussage der Experten sei dies möglich.

Leider sei auch im Hinblick auf die Schieneninfrastruktur ein erheblicher Realisierungsstau vorhanden, und zwar nicht nur in Schwaben. Dies habe Gründe, die in der Wiedervereinigung und der Priorität der Projekte Deutsche Einheit zu suchen seien. Minister Zeil erklärt, er sei dem Bundesverkehrsminister sehr dankbar, dass dieser nun den Finger in die Wunde gelegt habe. Jetzt müsse man gemeinsam dafür sorgen, dass aus den richtigen Erkenntnissen jetzt auch Taten folgen. Der Ministerpräsident habe zu Recht erklärt, wie wichtig der gesamten Staatsregierung die Fortschritte an dieser Stelle in Schwaben seien und dass man dies nun auch hinbekommen müsse.

Minister Zeil berichtet abschließend, er sei lange genug in der Kommunalpolitik tätig gewesen. Dem Bürger sei es lieber, man sage ihm ganz realistisch, was, wann und in welchen Schritten gehe, als wenn man immer nur einen großen Blumenstrauß ausbreite und erkläre, man bekomme dies schon hin und mache alles sofort. Die Stimmung, die er heute im Kreistag vernommen habe, sei ein Beispiel dafür, wozu es führe, wenn ständig irgendwelche Luftballons aufgemacht werden, die in absehbarer Zeit wieder zusammenschnurren. Deswegen möchte Minister Zeil die gemeinsamen Ziele und die gemeinsame Arbeit von vornherein auf ein gutes, ehrliches, realistisches, aber auch sehr direktes Fundament stellen. Er lädt die Anwesenden ganz herzlich ein, sich an diesem Prozess, wozu er heute den Auftakt machen wollte, zu beteiligen.

Es folgen weitere Ausführungen durch **Herrn Ministerialdirigent Göttler**, der zuerst auf die Regionalisierungsmittel zu sprechen kommt. Er weist entschieden zurück, dass auch nur ein einziger Euro der Regionalisierungsmittel in Bayern zweckentfremdet werde. Vor einigen Jahren ging durch die Presse, dass dies Länder getan hätten. In Bayern sei nie etwas zweckentfremdet worden. Regionalisierungsmittel werden zu über 90 % in Bestellungen umgesetzt, der Rest in Investitionen, Planungsmittel und sonstige Maßnahmen. Wenn wie z. B. in Nürnberg die S-Bahn ertüchtigt werde, dann zahle die Bahn hierfür nicht einen Euro Planungsmittel, sondern dies übernehme der Freistaat Bayern. Hinzu kommen beispielsweise investive Maßnahmen. Hierbei könne es sich sowohl um Fahrzeugförderungen oder auch Streckenthemen handeln, wie etwa im S-Bahn-Bereich. Daneben werden auch das Thema der Planung sowie BEG; MVV und AVV unterstützt.

Zu den GVFG-Mitteln habe Minister Zeil schon darauf hingewiesen, dass momentan neben dem Schwerpunkt Nürnberg auch Augsburg ein Schwerpunkt sein könnte. Man werde auf die Entscheidung zur Mobilitätsdrehscheibe keinen Einfluss nehmen, denn solche Verkehrsprojekte müssen hier in der Region und von der Region selbst entschieden werden. Nach den Planungen sollten die Gelder schon längst fließen.

Zu den Mitteln des alten GVFG-Programms bestätigt Herr Göttler, dass Bayern hierfür 196 Mio. € zur Verfügung habe. Diese fließen sowohl in den Kommunalstraßenbau wie auch in den ÖPNV. Für den ÖPNV stehen nach einem Beschluss von Ministerrat und Landtag 76 Mio. € zur Verfügung, die vollständig in den allgemeinen ÖPNV fließen. Es gebe Hunderte von Projekten in allen Regionen. Dies beginne bei P+R-Plätzen, Fahrradabstellplätzen und investiven Maßnahmen und gehe hin bis zu Verkehrsleitzentralen. Herr Göttler betont, dieses Programm sei keineswegs unterzeichnet, sondern überzeichnet. Das Geld werde jedes Jahr in ausgewogener Form in allen Regionen in den ÖPNV investiert.

Fördermaßnahmen werden nicht über die Öffentlichkeit kommuniziert, der Landtag sei hierüber unterrichtet und kenne die Liste.

Anschließend äußert sich Herr Göttler zu den dritten Gleisen. Es möge von 1996 eine alte Bundesbahnplanung geben. Mit dieser brauche man bei der Eisenbahnabteilung in Bonn bzw. in Berlin nicht auftauchen. Jeder wisse doch ganz genau, dass die investiven Mittel für Aus- und Neubau in Deutschland von 1,2 Mrd. € so ausgelegt seien, dass allenfalls die dringlichsten Bedarfsplanprojekte verwirklicht werden können. Ein viergleisiger Ausbau von Neu-Ulm nach Augsburg sei mindestens seit 10 Jahren, und zwar seit dem geltenden Bundesverkehrswegeplan, nicht mehr aktuell. Insofern seien auch die Planungen nicht mehr aktuell. Selbstverständlich müsse man eine detaillierte verkehrliche Untersuchung und eine detaillierte infrastrukturelle Planung vorlegen, wenn man überhaupt eine Chance haben wolle, dies in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes zu bringen. Ansonsten finde man dort überhaupt kein Gehör.

Außerdem brauche man dazu auch die Bahn, da nicht der Freistaat die Netze baue. Im Grundgesetz sei geregelt, dass dies die Bahn im Auftrag des Bundes tue. Dies sei die Zuständigkeit, auf die Minister Zeil hingewiesen habe. Die Planung müsse später dann auch von der Bahn eingereicht und von dieser vertreten werden. Die Arbeitsgruppe sei somit genau richtig aufgestellt. Minister Zeil habe in einem Spitzengespräch mit Herrn Dr. Gruber im Oktober letzten Jahres die Sache schon angesprochen. Inzwischen konnte dies geklärt werden. Dies sei ein ganz klarer Fortschritt. Es gehe hier nicht darum, etwas zu vertagen, so Herr Göttler.

Zur Aussage, der Fuggereexpress könne auf der S-Bahn-Strecke nicht fahren, berichtet Herr Göttler, dass es leider sehr viele geschwätzige Bahnexperten gebe. Er könne hierzu nur sagen, dass er mit dem zuständigen Niederlassungsleiter der Bahn in München und mit den führenden Stellen der Bahn im Gespräch stehe. Danach werde es so sein, dass Express-S-Bahnen oder S-Bahn-ähnliche Fahrzeuge, zu denen auch der ET 440 aufgrund seiner technischen Gegebenheiten gezählt werde, den Tunnel nutzen können. Die genehmigungsrechtliche Situation sei noch im Detail zu prüfen und zu klären. Es gebe aber die ganz klare Aussage, dass Fahrzeuge dieser Art sehr wohl in den Tunnel fahren können.

Herr Göttler kommt auf die Frage zu sprechen, wer eigentlich überwache, ob Bahnsteige sicher seien. Auch dies sei laut Grundgesetz Aufgabe des Bundes. Die Überwachung erfolge durch das Eisenbahnbundesamt. Hier habe der Freistaat Bayern weder Einblick noch könne er mitreden. Es gebe eine Eisenbahnbetriebsordnung, die vom Eisenbahnbundesamt überwacht werde. Hier werde auch entschieden, ob ein Bahnsteig sicher sei oder ob er diesen Anforderungen nicht entspreche.

Zuletzt geht Herr Göttler noch auf die Aussage ein, im Ministerium säßen dieselben Mitarbeiter wie vor der Wahl. Herr Göttler erklärt, er sei in vielen Regionen unterwegs und sehe, wie defizitär das Schienensystem letzten Endes sei. Dies liege aber nicht daran, weil er und seine Mitarbeiter dem Landkreis Böses wollen. Die entscheidende Frage sei vielmehr, wie viel einem der ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr in Deutschland wert seien. Es sei völlig unstrittig, dass dies unterfinanziert sei. In Deutschland gebe es einen Neubauetat zwischen 1,2 und 1,4 Mrd. € China habe im Rahmen seines Konjunkturprogramms für 83 Mrd. € gebaut. Dies werde man nicht bekommen. Herr Göttler gibt zu verstehen, auch ihm wäre es lieber, wenn mehr Maßnahmen umgesetzt werden könnten. Hier sei die Politik, die Minister Zeil heute angesprochen habe, die richtige. Es nutze nichts, zu kommen, sich schnell einen Applaus zu suchen und dann wieder zu gehen. Herr Göttler appelliert an den Kreistag, jetzt gemeinsam um diese knappen Mittel zu kämpfen und sich nicht gegenseitig die Verantwortung zuzuweisen, obwohl diese zum Großteil gar nicht beim Freistaat Bayern liege.

Daraufhin bedankt sich **Landrat Sailer** bei Staatsminister Zeil sowie Herrn Göttler. Der Minister habe aufgrund der vielen Wortmeldungen aus den Fraktionen sicher feststellen und

spüren können, wie ernst dem Landkreis dieses Thema sei und wie aufgewühlt man nun auch seit vielen Jahren sei, weil man erkenne, dass die entscheidenden Schritte noch nicht getan wurden, allen Verbesserungen bei der Bestellung der bisherigen Verkehre zum Trotz. Es sei dem Kreistag ernst, für die Zukunftsfähigkeit der Region weiter zu streiten. Hier gebe es auch gar keinen Dissens. Dies tue Minister Zeil in der Verantwortung für den Freistaat ebenfalls.

Wenn heute die momentane Stimmung und das Bemühen einer Region, das bereits seit 1996 anhalte, beim Minister angekommen seien, dann könne dieser vielleicht auch ein Stück weit die Enttäuschung darüber verstehen, dass an manchen Stellen tatsächlich der eine oder andere Schritt noch nicht gelingen konnte.

Auf die drei Kernfragen reduziert stellt Landrat Sailer fest, dass Minister Zeil in seinen Ausführungen ganz klar gemacht habe, Schwaben dürfe keine Lücke im Hochgeschwindigkeitsnetz bleiben. Daraus leite er ab, dass tatsächlich aus dem zusätzlichen Planungsbudget des Bundes spätestens 2013 mit der Planung begonnen werden soll, um im Gleichklang mit Baden-Württemberg dann im Zeitkorridor 2018/19 die Strecke ertüchtigt zu haben. Wenn dies auch erklärtes Ziel des Ministers und der Staatsregierung sei, dann habe man hier schon eine sehr deutliche Grundlage miteinander geschaffen.

Landrat Sailer erklärt, er greife den Ball, den der Minister dem Kreistag zugespielt habe, gerne auf, dass man auch an die entsprechenden Kollegen aus dem Deutschen Bundestag und an den Bundesverkehrsminister herantreten und Minister Zeil in seinen Bemühungen unterstützen werde. Der Landkreis Augsburg sei zwar nur ein kleines Rad von vielen. Wenn aber auch dies hilfreich sein könne, lasse man sich gerne in die Pflicht nehmen und werde auf eigener Ebene ebenfalls dafür werben und streiten. Von dieser gemeinsamen Sache profitiere nicht nur der Landkreis Augsburg, sondern es sei ein zentrales Anliegen, diese Strecke zu ertüchtigen.

Zu den dritten Gleisen wurde vom Minister eine Arbeitsgruppe im Ministerium angeregt. Dies wurde in den Wortmeldungen durchaus unterschiedlich angenommen. Landrat Sailer merkt an, der Landkreis habe zwar schon viele Enttäuschungen erlitten, trotzdem sei er positiv gestimmt. Er habe den Minister so verstanden, dass diese Arbeitsgruppe in einem sehr engen zeitlichen Rahmen versuchen soll, die entsprechenden Grundlagen und Zahlen zu ermitteln, die bislang durchaus unterschiedlich interpretiert wurden. Landrat Sailer hofft, dass dies unter Einbeziehung der Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie für die Staudenbahn bis zum Herbst gelingen könne. Darauf könne dann aufgesetzt werden, um den nächsten Schritt zu machen. Dies solle kein Vertrösten, sondern der Einstieg in eine gemeinsame Diskussion zu belastbaren Themen sein, die man miteinander in den nächsten Wochen erarbeiten werde. Von Landrat Sailer wird angemerkt, er wäre durchaus bereit, hier mit einzusteigen.

Abschließend bittet Landrat Sailer um Verständnis dafür, dass es dem Kreistag um die Menschen gehe, die in der Region leben und arbeiten. Für diese habe man das Mandat und einen klaren Wählerauftrag, weshalb der Kreistag hierfür auch durchaus emotional kämpfe und streite, wie dies heute in der einen oder anderen Wortmeldung deutlich geworden sei. Er selbst verstehe den Besuch des Ministers als Versuch und Auftakt einer künftigen Zusammenarbeit. Der Kreistag werde dies von seiner Seite aus ebenfalls versuchen und sich entsprechend einbringen. Landrat Sailer fügt jedoch hinzu, dass der Landkreis um seine Zielvorstellungen, die sich zum Teil ja auch mit den Äußerungen von Minister Zeil decken, weiter kämpfen werde. Wenn man dann Minister hierbei im Boot habe, dann habe sich der heutige Besuch gelohnt. Auf jeden Fall sei dies heute eine gute und interessante Diskussion gewesen, wofür sich Landrat Sailer bei Minister Zeil recht herzlich bedankt und ihm ein kleines Präsent überreicht.

TOP 2 Verschiedenes

- keine Vorlagen -

TOP 3 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

12. Sitzung des Kreistages 28.01.2010