

## Niederschrift



Gremium: **30. Sitzung des Kreistages**  
Sitzungsdatum: **Montag, den 25.02.2013**  
Sitzungsort: **Landratsamt Augsburg, Großer Sitzungssaal 184, 1. Stock**  
Beginn: 14:33 Uhr Ende: 17:45 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  
Hannelore Britzlmair  
Manfred Buhl  
Hans-Peter Dangl  
Silvia Daßler  
Konrad Dobler  
Renate Durner bis 16:12 Uhr  
Hansjörg Durz  
Marlies Fasching  
Franz Fendt  
Markus Ferber entschuldigt  
Annemarie Finkel  
Anni Fries entschuldigt  
Ludwig Fröhlich  
Dieter Gerstmayr  
Hannes Grönninger  
Sabine Grünwald  
Harald Güller  
Bernhard Hannemann  
Johann Häusler  
Dr. Michael Higl  
Sabine Höchtl-Scheel  
Ulrike Höfer entschuldigt  
Peter Högg bis 16:20 Uhr  
Fritz Hölzl  
Gabriele Huber entschuldigt  
Karl Heinz Jahn  
Ursula Jung  
Pius Kaiser

Annegret Kirstein	
Henriette Kirst-Kopp	
Georg Klaußner	
Alexander Kolb	
Hubert Kraus	
Norbert Krix	
Rudolf Lautenbacher	
Albert Lettinger	bis 17:00 Uhr
Heinz Liebert	
Gerhard Mößner	entschuldigt
Bernd Müller	entschuldigt
Lorenz Müller	
Franz Neher	
Dr. Manfred Nozar	
Gabriele Olbrich-Krakowitzer	
Jürgen Reichert	entschuldigt
Paul Reibacher	
Gerhard Ringler	
Eva Rößner	bis 16:34 Uhr
Alfred Sartor	
Jürgen Schantin	
Joachim Schoner	
Peter Schönfelder	
Franz Settele	
Stefan Steinbacher	
Robert Steppich	entschuldigt
Max Strehle	
Dr. Simone Strohmayr	
Dr. Max Stumböck	bis 17:11 Uhr
Carolina Trautner	
Otto Völk	entschuldigt
Karl-Heinz Wagner	
Bernhard Walter	
Mathilde Wehrle	
Frank Weiher	entschuldigt
Robert Wittmann	
Peter Ziegelmeier	

**Verwaltung:**

Ulrich Gerhardt  
Michael Püschel  
Kerstin Zoch

**Weitere Anwesende:**

Klaus-Dieter Josel und Dietmar Köppen, Deutsche Bahn  
Weitere Sitzungsteilnehmer: siehe Anlage zur Niederschrift

**Schriftführerin:**

Ulla Berger

## Tagesordnung:

### Öffentliche Sitzung

1. Vereidigung von Herrn Kreisrat Norbert Krix  
Vorlage: 13/0034
2. ÖPNV  
Arbeitsgruppe 3. Gleise;  
Vorstellung des Abschlussberichts  
durch den Konzernbevollmächtigten der DB, Klaus-Dieter Josel
3. Verschiedenes
4. Wünsche und Anfragen

Vor Eintritt in die Beratungen gedenkt der Kreistag dem am 24.01.2013 verstorbenen Kreistagskollegen Siegfried Skarke. Siegfried Skarke war seit 1996 Mitglied im Gemeinderat Altenmünster, seit 2002 2. Bürgermeister und seit 2008 Mitglied im Kreistag.

Darüber hinaus gratuliert Landrat Sailer der ehemaligen Kollegin Elfriede Forstmeier aus Schwabmünchen, die von 1972 – 1984 Kollegin im Kreistag war, zu ihrem 85. Geburtstag am 21. Januar.

Den 65. Geburtstag feiere vor wenigen Tagen Kollegin Gabriele Huber aus Schwabmünchen. Sie ist seit 1996 Mitglied des Kreistages.

Der ehemalige Kollege Fritz Braun aus Ustersbach, Mitglied des Kreistages von 1966 – 1978, feierte am 24. Februar seinen 90. Geburtstag.

## Öffentliche Sitzung

<b>TOP 1</b> <b>Vereidigung von Herrn Kreisrat Norbert Krix</b> <b>Vorlage: 13/0034</b>
--

### Sachverhalt:

Herr Kreisrat Siegfried Skarke ist am 24.01.2013 verstorben. An seiner Stelle rückt Herr Norbert Krix aus Königsbrunn in den Kreistag nach. Herr Krix ist mit 43.339 erreichten gültigen Stimmen erster Listennachfolger auf dem Wahlvorschlag der CSU.

Herr Krix wurde von der Landkreisverwaltung gebeten, eine schriftliche Erklärung darüber abzugeben, ob er die Berufung zum Kreisrat annimmt und bereit ist, den Eid gemäß Art. 24 Abs. 2 LKRö zu leisten. Die Eidesformel lautet wie folgt:

**„Ich schwöre Treue dem Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland und der Verfassung des Freistaates Bayern. Ich schwöre, den Gesetzen gehorsam zu sein und meine Amtspflichten gewissenhaft zu erfüllen. Ich schwöre, die Rechte der Selbstverwaltung zu wahren und ihren Pflichten nachzukommen, so wahr mir Gott helfe.“**

Der Eid kann auch ohne die Worte „so wahr mir Gott helfe“ geleistet werden. Erklärt ein Mitglied des Kreistages, dass es aus Glaubens- oder Gewissensgründen keinen Eid leisten kann, so hat es an Stelle der Worte „ich schwöre“ die Worte „ich gelobe“ zu sprechen.

Herr Krix hat erklärt, die Berufung zum Kreisrat anzunehmen und den Eid bzw. das Gelöbnis nach Art. 24 LKRö zu leisten.

**Kreisrat Krix** wird von **Landrat Sailer** vereidigt, indem er die oben stehende Eidesformel nachspricht.

Im Anschluss daran informiert **Landrat Sailer** darüber, dass sich durch den Austritt von Kreisrat Schantin aus der CSU-Fraktion eine Änderung im Stärkeverhältnis in den Fachausschüssen ergibt, die mit 14 Kreisrätinnen und Kreisräten besetzt sind. Zwischen den Fraktionen der CSU und Bündnis 90/Die Grünen sei ein Losentscheid über den 14. Sitz in diesen Ausschüssen erforderlich. Diesen Losentscheid werde man nun durchführen. Es sei beabsichtigt, folgende Ausschüsse in alphabetischer Reihenfolge auszulösen:

- Bau-, Umwelt- und Energieausschuss
- Kreisausschuss
- Personalausschuss
- Schul- und Kulturausschuss
- Werkausschuss

Landrat Sailer bittet Kreisrat Fendt als ältestes Kreistagsmitglied darum, die Lose zu ziehen.

Der Losentscheid führt zu folgendem Ergebnis.

- |                                       |                                |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| - Bau-, Umwelt- und Energieausschuss: | CSU-Fraktion                   |
| - Kreisausschuss:                     | CSU-Fraktion                   |
| - Personalausschuss:                  | Fraktion Bündnis 90/Die Grünen |
| - Schul- und Kulturausschuss:         | Fraktion Bündnis 90/Die Grünen |
| - Werkausschuss:                      | Fraktion Bündnis 90/Die Grünen |

Landrat Sailer bittet die Fraktionsvorsitzenden von CSU und Bündnis 90/Die Grünen darum, in den Fraktionen zu klären, welche Umbesetzung erfolgen soll, damit die Neubesetzung der Ausschüsse in der Kreistagssitzung am 11. März beschlossen werden kann.

**TOP 2    ÖPNV**  
**Arbeitsgruppe 3. Gleise;**  
**Vorstellung des Abschlussberichts**  
**durch den Konzernbevollmächtigten der DB, Klaus-Dieter Josel**

**Herr Josel** stellt die Ergebnisse der Arbeitsgruppe dar. Es wird hierzu auf die beigefügte Präsentation verwiesen.

**Kreisrat Liebert** dankt Herrn Josel für die Gegenüberstellung von Nutzen und Kosten, die Herr Josel als Schlagworte über sein gesamtes Referat gestellt habe. Er wolle die Darstellung mit den Schlagworten „Hoffnung im Westen – Enttäuschung im Norden“ zusammenfassen. Dies sei wohl das Ergebnis, das man heute erfahren habe. Man habe hier zwei Problemstellungen zu verzeichnen. Dies seien zum einen der Druck des Fernverkehrs auf die Schienen aus dem Westen und zum anderen der Druck des Güterverkehrs auf die Schienen in Richtung Norden. Kreisrat Liebert teilt mit, sein Kollege Hansjörg Durz, der aus dem Westen komme, werde diesen Bereich beleuchten, während er aus dem nördlichen Landkreis komme und damit den Norden beleuchten wolle.

Was den Fernverkehr nach Norden angehe, komme Herr Josel in seiner Zusammenstellung zum Ergebnis, dass auf dem Streckenabschnitt Augsburg-Donauwörth für den Schienenfernverkehr keine Ausweitungen prognostiziert werden. Dies bedeute, dass die Region Augsburg im Hinblick auf die Verbindungen im Fernverkehr in den Norden Deutschlands abgekoppelt werde. Diese Region, die eigentlich etwas ganz anderes im Sinn habe, könne dies so nicht hinnehmen. Kreisrat Liebert begrüßt es in diesem Zusammenhang, dass heute auch Vertreter der Stadt Augsburg anwesend sind und wirft die Frage auf, was diese Region vor hat. Es werde nicht von einer stagnierenden, sondern von einer Wachstumsregion ausgegangen. Kreisrat Liebert führt als Beispiel den Innovationspark, die Ertüchtigung der Messe und nicht zuletzt die in der Vergangenheit betriebene erfolgreiche Ansiedlungspolitik an, die man in Zukunft noch verstärken möchte. Die Arbeitsgruppe hingegen gehe von einer Stagnation aus.

Bei allem Verständnis müsse man sich schon einmal Gedanken darüber machen, ob es richtig sein könne, dass die Ballungszentren in München und in Nürnberg bezüglich ihrer verkehrsmäßigen Bedienung immer noch getoppt werden sollen, während die Region Augsburg als drittgrößter Wirtschaftsstandort in Bayern in ihrem Status quo verharren soll. So einfach könne dies in die Zukunft betrachtet nicht sein. Man dürfe und solle sich mit Minimallösungen – nicht nur, was den Takt angehe – nicht zufrieden geben. Deswegen bestünde auch die Forderung nach den 3. Gleisen. Hiermit meine er den Plural, auf den er bei allen Diskussionen immer Wert gelegt habe, so Kreisrat Liebert.

Noch kurioser stelle sich die Geschichte mit dem ÖPNV dar. Herr Josel sage, dass nicht nur die Bedienungsfrequenz stagnieren soll, sondern mite dem Landkreis auch noch zu, dass die Vertaktung nicht machbar sei. Gerade der Takt sei das elementare Ziel des ÖPNV, das man in den Mittelpunkt gestellt habe. Kreisrat Liebert bekräftigt eine Aussage von Landrat Sailer, der erklärt hat, die Vertaktung im ganzen Landkreis Augsburg sei das Ziel. Von diesem Ziel dürfe man sich nicht verabschieden.

Kreisrat Liebert erinnert außerdem an das Gespräch mit Herrn Josel im November letzten Jahres in München, als Herr Josel die Grundziele vorgestellt habe. Damals habe einer der Begleiter von Herrn Josel zum 3. Gleis nach Norden erklärt: „It's nice to have it“. Er sage: „It's not nice to have it, it's very necessary“! Aus seiner Sicht sei das 3. Gleis nach Norden sehr notwendig, weil dies nicht gerade noch so gehe. Er befahre seit 20 Jahren regelmäßig diese Schiene, so Kreisrat Liebert. Oft komme der Zug in Meitingen an, sei voll bzw. übertoll, verspätet, fahre dann zügig los, allerdings nur wenige Minuten, bremse ab und zucke weiter bis Augsburg. Die Durchsage des Zugbegleiters laute dann, dass man nicht schneller fahren könne, weil die Schiene überlastet sei. Langsamfahrten, Verspätungen, verpasste Anschlüsse für die München-Pendler und Ärger seien die Realität.

Die Mobilität sei der Dreh- und Angelpunkt in der heutigen Arbeitswelt. Wer nicht mobil sei, finde keinen Arbeitsplatz oder könne ihn nicht halten. Diese Mobilität sei ureigenste Eigenschaft des ÖPNV im Landkreis Augsburg. Dies werde im Übrigen in einer Zeit, in der die Benzinpreise explodieren, täglich noch delikater. Kreisrat Liebert teilt mit, er habe sich angeschaut, wie viele Leute täglich nach Augsburg unterwegs seien. 34.000 Menschen würden jeden Tag aus dem Landkreis Augsburg nach Augsburg ein- und auspendeln. Dies seien 34.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte. Die wirkliche Zahl sei also noch viel höher. Die Schülerinnen und Schüler seien damit überhaupt noch nicht erfasst. Jeden Tag sei also eine Kleinstadt nach Augsburg und wieder nach Hause unterwegs. Es gebe zwei Zahlen aus dem Untersuchungsbereich. Aus Meitingen würden jeden Tag 1.600 Menschen nach Augsburg und wieder zurück pendeln. Von Diedorf aus seien es 1.700 Menschen. Die Zahl der Einpendler von Augsburg oder aus dem Landkreis beispielsweise nach Meitingen liege täglich bei 2.700. Dies seien keine statischen Zahlen, sondern Zahlen, die sich weiter nach oben entwickeln dürften. Diese Pendleranalyse sei aus der Sozialraumanalyse des Landkreises Augsburg aus dem Jahr 2010 entnommen. Deswegen seien die heutigen Zahlen mit Sicherheit noch etwas höher.

Zusammenfassend stellt Kreisrat Liebert fest, dass man sich im Landkreis Augsburg den Kopf über die Optimierung des ÖPNV zerbreche, den man übrigens auch als harten Standortfaktor sehe. Man setze eine Kommission ein und vergebe Gutachten. Man wolle den Nahverkehrsplan fortschreiben und bringe Zubringerlinien – im Übrigen landkreisübergreifend aus dem Landkreis Dillingen – auf die Schiene, während Herr Josel sage, dass Stagnation reiche. Der Landkreis sollte sich mit allen Gemeinden entlang der Nordschiene, von Gersthofen über Gablingen, Langweid, Meitingen, Westendorf und Nordendorf, solidarisch erklären, die dieses 3. Gleis alle als besonders notwendig betrachten. Er teile die Meinung, dass dies in eine Resolution einfließen sollte, die beide Bereiche – West und Nord – zum Inhalt haben und in der ein Appell an den Staat und Bund enthalten sein solle, die Signale von rot auf grün zu stellen, was den Westen angehe, aber auch das Gleis nach Norden. Man sollte sich nicht auf das Abstellgleis im Norden stellen lassen.

**Kreisrat Güller** führt aus, dass sich seit 1996, seit der Diedorfer Erklärung, schon einiges in der Region getan habe. Man habe den Bahnsteig F durchgesetzt und es gebe tatsächlich viele neue Verbindungen. Es gebe den Begriff Fuggerexpress und Qualitätsverbesserungen, aber natürlich – gerade wenn man den Fuggerexpress nenne – durch den großen Erfolg auch das eine oder andere Problem, dem man sich aber derzeit auf Veranlassung von Pro Bahn und vieler Pendler zwischen Augsburg und München, die sich aktiv an der Verbesserung durch Vorschläge beteiligen, auch nähere.

In einem Thema gehe es aber überhaupt nicht voran. Dies sei das Thema der 3. Gleise. 2009/2010 sei die letzte Diskussion geführt worden. Nun, 2 ½ Jahre danach, gebe es hier im Landkreis eine Vorlage. Wenn man sich dies so anschau, dann sei inzwischen schon fast ein kleiner Wald in Vorlagen erarbeitet worden. Man habe zig Stunden in Gremien verdiskutiert. Allein was diese Gremiensitzungen an Zeit und Geld gekostet hätten, könnte man inzwischen schon einen Gutteil der Planungskosten für die 3. Gleise in Richtung Westen und Norden bestritten haben. Man sitze nicht freiwillig Stunden beieinander und höre immer wieder die gleichen Argumente an, komme aber keinen Millimeter weiter, so Kreisrat Güller. Trotzdem sei er dankbar für das, was heute vorliege. Er gehe davon aus, dass der Vortrag von Herrn Josel als auch insbesondere die im Vorfeld zugegangenen schriftlichen Ausarbeitungen ab heute dann auch öffentlich seien. Die darin getroffenen Aussagen seien Anlass zu sagen, dass man keinen Millimeter von der Forderung nach 3. Gleisen abweichen dürfe, nicht nur in Richtung Westen bis Gessertshausen, wie dies jetzt offensichtlich von der Staatsregierung angemeldet werden soll, sondern man müsse dies mindestens in den vorrangigen Bedarf bis nach Dinkelscherben fordern. Darüber hinaus dürfe man auch die Nordanbindung und die 3. Gleise nach Norden bis Meitingen nicht ad acta legen.

Die SPD-Fraktion gebe sich nicht mit einer Schmalspurlösung – wie heute vorgeschlagen – zufrieden. Man wolle einen SPNV für den Großraum Augsburg, nicht nur für den Landkreis Augsburg, sondern auch für benachbarte Landkreise und die Stadt Augsburg (z. B. Haltepunkt Hirblinger Straße). Man gebe sich nicht mit einer Lösung 3. Klasse zufrieden, sondern wolle verlässlich einen 15-Minuten-Takt als Ziel in der Hauptverkehrszeit und wolle diesen zudem mit einem Qualitätsanspruch und hoher Pünktlichkeit bedient haben.

Zur Westanbindung stehe auf Seite 3, dass auf den Strecken Augsburg-Bobingen und Augsburg-Mering im SPNV Mehrungen unterstellt werden. Auf den übrigen Strecken sei weitgehend der Status quo im Nahverkehr unterstellt worden. Diese Grundannahme sei nicht die Zielsetzung dieser Region. Durch Befragungen von Pro Bahn beispielsweise wisse man, dass es eine ganze Reihe von Zeiten in den Hauptverkehrszeiten gebe, in denen heute schon die Verbindungen nach Augsburg und dann insbesondere von Augsburg nach München voll und ganz ausgeschöpft seien und viele Fahrgäste in dieser Hauptverkehrszeit stehen müssten. Diese Grundprämisse kann Kreisrat Güller an dieser Stelle daher nicht teilen. Trotzdem komme Herr Josel an anderer Stelle zu dem Ergebnis, dass – obwohl weder an den Endpunkten des Streckenabschnitts (Augsburg in Richtung Westen) noch dazwischen die infrastrukturellen Rahmenbedingungen als optimal bewertet werden können – diese Zugzahl noch durchführbar wäre, der Personenverkehr dann allerdings in nicht marktgerechte und somit nicht akzeptable Trassen verdrängt werde. Es werde also nicht mehr und trotzdem optimaler Betrieb unterstellt. Dies heiße, dass dort gar keine Störung vorkommen dürfe. Im bundesweiten Fernverkehrsnetz dürfe keine Verschiebung der Zeiten enthalten sein und es müsse immer alles funktionieren. Wie gut die Weichen und Kupplungen in den letzten Jahren funktioniert hätten, davon könnten alle Pendler „ein Liedchen singen“. Selbst wenn dies so sei, müsste man einen Teil des Verkehrs in nicht marktgerechte und somit nicht akzeptable Trassen, also Fahrtzeiten, verdrängen. Ein besseres Argument für das 3. Gleis in Richtung Gessertshausen könne man wohl nicht mehr liefern.

Auf Seite 10 gehe es weiter mit einer Graphik, die zeigen solle, dass überholungsfreie Trassen nur durch eigene Gleise für SPNV zwischen Gessertshausen und Dinkelscherben möglich wären. Kreisrat Güller gibt zu verstehen, dies sei für ihn und für diesen Kreistag ein entscheidendes Kriterium. Wenn man sich die Gesamttrasse von Ulm/Neu-Ulm kommend bis Augsburg anschau und dort Überholungsmöglichkeiten brauche, damit man eine Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und mehr Verbindungen unterbringen könne, dann brauche man auch die 3. Gleise zwischen Gessertshausen und Dinkelscherben. Herr Josel habe selbst betont, es sei nicht Aufgabe dieser Studie gewesen, eine Kosten-Nutzen-Untersuchung vorzulegen, die Kosten und genauen Lagen zu schätzen. Herr Josel habe aufgezeigt, wo es überall noch

Fragezeichen gebe und was damit noch zu klären sei. Man komme vom Jahr 2009/10 und sei jetzt am Anfang des Jahres 2013. Es gebe noch einen großen Klärungsbedarf. Allein die heute vorliegenden rudimentären Zahlen würden aber zeigen, dass man 3. Gleise in diese Richtung brauche und auch als Kreistag nicht davor zurückscheuen dürfe, diese zu fordern.

Anschließend kommt Kreisrat Güller zum Problem der Ausführungen, die er mit dem Gutachten bzw. der Stellungnahme hat. Dies sei kein Vorwurf an die DB Netz oder an jemanden, der dies geschrieben habe. Es stelle sich aber die Frage, ob man so zurückgezogen an das Thema herangehen dürfe. Auf Seite 12 stehe, dass die Variante Kapazitätserweiterung zwischen Augsburg-Hirblingen und Gessertshausen favorisiert werde, um unter diesen Rahmenbedingungen ein positives Ergebnis der Kosten-Nutzen-Untersuchung nicht zu gefährden. An anderer Stelle stehe, es gebe Hinweise, dass diese große Lösung ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis eventuell gefährden könnte. Diese zwei Aussagen würden bedingen, dass man von der Forderung abrücke und sich gleich mit der Minimallösung, mit der Lösung 3. Klasse, abfinde. Dies möge verwaltungstechnisch richtig, die Position von DB Netz und in der Arbeitsgruppe Mehrheitsmeinung gewesen sein. Ein politisches Herangehen, wie man für die Bürgerinnen und Bürger das Beste in dieser Region herausholen könne, sei dies sicherlich nicht.

Als zweiten Punkt bringt Kreisrat Güller die Anbindung in Richtung Norden zur Sprache. Er könne hierbei auf vieles verweisen, was Kollege Liebert schon gesagt habe. Auch hier unterstelle man zunächst einmal die heutigen Fernverkehrsbeziehungen Richtung Norden. An dieser Stelle habe man sich mit Herrn Josel schon mehrfach „gefetzt“. Die Verbindungen in Richtung Norden seien in den letzten Jahren auf dem Altar der Wirtschaftlichkeit der Strecke München-Ingolstadt-Nürnberg geopfert worden. Der Fernverkehr in Richtung Norden sei ausgedünnt worden, egal ob dies sinnvoll sei oder nicht. Hauptsache sei gewesen, dass der Bundesrechnungshof nicht noch mehr Kritik an dieser unsinnigen Riesenausgabe der Strecke über Ingolstadt äußern könne. Diese Zahl werde jetzt zugrunde gelegt und erklärt, in den Norden bringe man den Schienenpersonennahverkehr so hinein.

Alle Aussagen zum Güterverkehr seien dahingehend, dass dieser über Augsburg dann nach Nürnberg gedrängt werde. An einer anderen Stelle des Gutachtens (Seite 4) heiße es, dass Güterzugtypen (Geschwindigkeit, Masse etc.) noch nicht bekannt seien. Die Frage sei, wie man heute mit einer solchen Sicherheit sagen möchte, dass man keine 3. Gleise brauche, wenn noch nicht klar sei, wie lang die Züge seien, welche Beschleunigungswerte sie hätten und wie lange sie die Trassen etc. belegen. Zudem gebe es Aussagen von einer bis zu 48 %igen Steigerung bayernweit. Aufgrund dieser blinden Flecken, die man habe, und auch aufgrund der Prognose, der man sich beim Anschluss des Fernverkehrs von Augsburg in Richtung Norden nicht anschließe, dürfe man die Forderung nach dem 3. Gleis in Richtung Norden nicht fallen lassen.

Thema 3 sei der Südkopfbahnhof Augsburg. Hier habe Herr Josel kurze, voll und ganz nachvollziehbare Ausführungen gemacht, die in die Äußerungen des Kreistages eindeutig mit aufgenommen werden sollen. Damit der Güterverkehr, die Augsburger Localbahn, der Fernverkehr und der Nahverkehr sich nicht behindern, brauche man bestimmte Ausbaumaßnahmen außerhalb des Bundesverkehrswegeplans. Die Kosten seien damals auf „wenige Millionen“ geschätzt worden, ohne dies näher zu spezifizieren. Wenn dies im Gutachten bzw. der Stellungnahme so stehe, dann sollte man es auch aufnehmen, damit es unabhängig vom Bundesverkehrswegeplan nicht in Vergessenheit gerate.

Einen vierten Punkt, den Kreisrat Güller heute nicht in Vergessenheit geraten lassen möchte, ist das Thema Bahnhöfe. Hier werde man sich an anderer Stelle sicherlich noch einmal damit auseinandersetzen müssen. Deswegen wolle er dies heute nicht weiter ausführen. Bei Herrn Josel heiße dies: „... noch werden dazwischen die infrastrukturellen Rahmenbedingungen als optimal bewertet werden können“. Dies bedeute, es gebe Bahnhöfe ohne Barrierefreiheit und Bahnhöfe mit zu schmalen bzw. mit relativ schmalen Bahnsteigen, wie z.



B. in Neusäß oder Diedorf. Dies heiße auch, dass beispielsweise die Infrastruktur am Bahnhof in Gersthofen noch verbessert werden könne und in Bobingen die Barrierefreiheit gefordert werde. Auch wenn das mit dem Durchsatz der Züge im Fernverkehr nichts zu tun habe, sei für die SPD-Fraktion diese nicht optimale Infrastruktur weiterhin ein Thema. Deswegen sollte dies vom Kreistag auch nochmals betont werden.

Von heute ab habe man knappe 5 Wochen Zeit, die jetzige Meinung der CSU/FDP-Staatsregierung, nur zwischen Augsburg-Hirblinger Straße und Gessertshausen anzumelden, zu revidieren. Es sei einmal darüber gesprochen worden, ob man die heutige Diskussion nicht am 11. März zusammen führen und dann eine Resolution machen könne. Kreisrat Güller schlägt vor, sich heute schon auf einige Punkte zusammenzuführen, da in 5 Wochen das Tor für die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan wieder für mehrere Jahre geschlossen sein wird.

Kreisrat Güller verweist anschließend auf den von ihm erarbeiteten Vorschlag einer Resolution und trägt die darin enthaltenen Punkte vor.

Der heutige Bericht bestätige den Kreistag in den Zahlen darin, dass man letztendlich 3. Gleise brauche, zumindest in einem ersten Teil eine Anmeldung im Westen bis Dinkelscherben und dass man in den Norden nicht nachlassen dürfe, für die 3. Gleise zu arbeiten. In den nächsten 4 ½ Wochen gelte es, überall Druck zu machen, damit die Bayer. Staatsregierung noch eine andere Anmeldung mache.

**Herr Josel** geht anschließend auf die bisherigen Wortmeldungen ein. Er verstehe die politische Diskussion. Der Bericht der Arbeitsgruppe sei kein politischer, sondern ein nüchterner Bericht, der sich möglichst an Zahlen/Daten/Fakten orientiere und die Notwendigkeiten aufzeige. Das Thema Fernverkehr habe man schon häufiger diskutiert. Seit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Ende 2006 habe es hier Verlagerungen gegeben. Gemeinsam mit der Stadt und der IHK habe man das Thema aufgegriffen und verstärkt Werbung für die Züge gemacht, die nach wie vor hier in Augsburg halten. Es sei aber die Macht des Kunden, der entscheide und der mit den Füßen abstimme. Die Züge, die über die Neubaustrecke fahren, seien doppelt so stark besetzt wie Züge, die via Augsburg fahren. Wenn man von Nürnberg nach München fahre, dann wollen die Kunden einfach die schnellere Reisezeit nach München haben und nicht den Umweg über Augsburg. Früher profitierte Augsburg davon, dass jeder Zug nach München über Augsburg gefahren sei. Betrachte man es im bundesweiten Vergleich einer städteähnlichen Einwohnerstruktur, so habe man hier ein gutes Fernverkehrsangebot. Dies werde nach Fertigstellung von Stuttgart 21 nochmals deutlich verbessert. Davon werde Augsburg stark profitieren.

Worüber man sich Gedanken machen müsse, sei die Relation Augsburg-Nürnberg und die Verbindung dieser beiden Zentren. Hier sei man in Dialog mit der Bayer. Eisenbahngesellschaft darüber, wie man Dinge besser takten bzw. strukturieren könne, so Herr Josel. Gleichwohl bitte er immer zu berücksichtigen, dass der Fernverkehr eigenwirtschaftlich unterwegs sei. Der Fernverkehr bekomme keine Bestellerentgelte und müsse seine knappen Ressourcen wirtschaftlich einsetzen. Die Züge via Augsburg seien nicht die wirtschaftlichsten. Gleichwohl habe er bewusst aufgezeigt, dass die BEG in Sachen Kapazitätsbemessung für die Strecke nach Norden die Anforderung gestellt hatte, alle zwei Stunden einen zusätzlichen Zug zu berücksichtigen. Dieser ergänze sich dann mit dem zweistündlichen Zug der Linie 28 nach Berlin, der nach wie vor hier vorgesehen sei, vielleicht sogar zu einem stündlichen Angebot verdichtet. Dieser zusätzliche Zug werde derzeit nicht vom Fernverkehr geplant, sei aber für die Kapazitätsdimensionierung und bei der Fahrplangestaltung berücksichtigt worden. Auch vor diesem Hintergrund habe man keinen Ausbaubedarf und keinen Kapazitätsdruck für diese Strecke gesehen. Nach den durchgeführten Simulationsverfahren sei dies zeitlich so nicht zu erkennen gewesen.

Die Struktur des Angebots im Nahverkehr und die Angebotsdichte bzw. Angebotsfülle der Nahverkehrszüge seien im Vorfeld mit der Bayer. Eisenbahngesellschaft abgestimmt wor-

den. Hier habe man die verkehrliche Aufgabenstellung der Bayer. Eisenbahngesellschaft übernommen und habe sie in die Studie mit eingebracht. Insgesamt sehe man hier keine Schmalspurlösung und auch keine Lösung 3. Klasse, sondern ein vernünftiges Kapazitätskonzept. Auf Seite 9 sei als Argument angeführt, dass man auf diesem Ast auf den normalen Gleisen nicht zurechtkomme, weil man dort Fernverkehrszüge habe, die in ihrer Taktstruktur definiert seien, die also nicht so gestaltbar seien wie Güterverkehrszüge. Auch wenn man beim Güterverkehr heute noch nicht die Massen, Längen oder Beschleunigungswerte wisse, so habe man doch Erfahrungswerte und sei hier nach bestem Wissen und Gewissen vorgegangen. Die absolute Sicherheit habe man bei einer Fahrplangestaltung aber nie. Es könne neue Anbieter, neue Zugtypen und damit neue Randbedingungen geben. Man habe hier nach dem Stand der Dinge geplant. Nach diesen Simulationen bekomme man im Westen Ausbaunotwendigkeiten, im Norden nicht.

Nicht berücksichtigt habe man das Thema Barrierefreiheit der Bahnhöfe. Dies sei in keinen Punkt eingegangen, auch wenn einige Sätze so interpretiert wurden. Diese seien auf die Gleisinfrastruktur gemünzt, nicht auf die Stationsinfrastruktur. Bei der Barrierefreiheit sei man dabei. Man habe es bis heute mit Unterstützung des Freistaates Bayern geschafft, dass ein Drittel der Stationen barrierefrei seien. 80 % der Reisenden könnten heute schon barrierefrei reisen, weil man zunächst die großen Bahnhöfe angepackt habe. Man sei im Dialog mit dem Freistaat Bayern und wolle auch in künftigen Jahren hier weiter anpacken und die Barrierefreiheit weiter verbessern. Man habe aber noch 660 Bahnhöfe vor der Brust. Dies dauere noch etwas.

Zum Hinweis, dass die Züge voll sind, legt Herr Josel dar, es gehe hier um die Kapazität der Infrastruktur. Wie die Züge darauf gestaltet würden, wie lang, hoch oder breit diese seien, sei Sache des Bestellers und des Verkehrsunternehmens, nicht Sache dieser Kapazitätsstudie für die Gleisinfrastruktur.

**Kreisrat Hannemann** teilt mit, er könne seinen Vortrag um 90 % verkürzen, nachdem bereits zwei qualifizierte Vorredner gesprochen hätten. Er werde versuchen, die Dinge herauszuarbeiten, die letztlich noch nicht gesagt worden seien. Er habe mit Interesse das Gutachten und die Stellungnahme gelesen, wobei ihm schon im Einleitungssatz aufgefallen sei, dass der Auftrag im Jahr 2009 erteilt worden sei. Im Jahr 2013 – sechs Wochen vor Anmeldeschluss – kämen dann 14 Seiten, davon die Hälfte mit Übersichten. Kreisrat Hannemann stellt die Frage, ob diese letzten Jahre sehr intensiv genutzt wurden bzw. wie sie hätten genutzt werden müssen, um ein so schwieriges Thema aufzuarbeiten. Er sei persönlich etwas enttäuscht von dem Umfang dieses Gutachtens. Er hätte sich persönlich wesentlich mehr versprochen. Es würden mehr Fragen offen bleiben, als beantwortet werden. Die Grundaussagen wisse jeder Kommunalpolitiker schon. Diese seien nicht überraschend. Dass bestimmte Engpässe nur in Richtung Gessertshausen bestünden und die Dinge in anderen Bereichen etwas einfacher funktionieren, seien keine neuen Erkenntnisse, die er bekommen habe. Insofern zeigt sich Kreisrat Hannemann überrascht über den Umfang und die Zeitdauer der Untersuchung. Auf der anderen Seite erkläre sich dadurch für ihn durchaus, wieso bei Großprojekten in Deutschland manche Dinge nicht so vorgehen, wie man es sich vorstelle.

Es sei natürlich einfach, die Referenten für Dinge verantwortlich zu machen, für die sie nicht verantwortlich seien. Man müsse nur einmal in das LEP hineinschauen, das zunächst in einem programmatischen Vorsatz aufgreife, dass man gleiche Bedingungen in Stadt und Land schaffen wolle. Der Ministerpräsident sage voller Inbrunst, so solle dies geschehen. Wenn man aber versuche, im LEP die Themen Bahn und Bahnverkehr zu analysieren, werde man überraschend feststellen, dass das Thema Bahn an zwei Stellen behandelt werde, zum einen in der Region München und zum anderen beim Thema Rodelbahnen im Allgäu. Dies sei aber nicht ausreichend, wenn man einen Flächenstaat wie Bayern entwickeln wolle. Insofern müsse man auch den Appell an den Bayer. Landtag richten. Auch da seien Hausaufgaben zu machen. Wenn in den Landesentwicklungsplänen das Thema nicht bearbeitet werde,

dann müsse man sich nicht wundern, wenn auf der unteren Kommunalebene das Thema auch nicht umgesetzt werden könne.

Der gebremste Minimalausbau, wie man ihn jetzt vorgestellt bekommen habe, stehe in krassem Widerspruch zu einem anderen Ziel, das man vorgegeben bekommen habe, nämlich die Energiewende. Die ganzen Prognosen, die man gehört habe, würden davon ausgehen, dass man zunächst eine Stagnation habe, die nicht gewünscht und vom Landkreis nicht gewollt werde und die man so auch nicht akzeptieren dürfe. Der Landkreis habe die Riesenaufgabe bekommen, die Energiewende zu gestalten. Dies wüssten alle diejenigen, die damit zu tun hätten. Der erste Ansatz sei eine Energieeinsparung, sowohl im privaten Bereich, aber natürlich auch im Nahverkehr. Das heiÙe, man müsse eine Situation schaffen, dass die Leute auch auf den Nahverkehr umsteigen, und zwar mit der Konsequenz, dass dieser erheblich forciert und erheblich mehr Bedarf da sein werde. Diese Idee, die man sich auf der einen Seite politisch auf die Fahnen geschrieben habe, bleibe bei den ganzen Untersuchungen außen vor. Die Untersuchungen würden von einer statischen Darstellung ausgehen.

Kreisrat Hannemann stellt fest, dass anhand von alten Gesetzen neue Herausforderungen gelöst werden müssten. Dies funktioniere schlichtweg nicht. Der Faktor 1,0 sei vorhin angesprochen worden. Er verstehe, dass sich Herr Josel als Gutachter und Analyst an die Vorgaben halten müsse. Der Faktor sei aber vollkommen verkehrt. Wenn über allem immer nur die Prämisse stünde, ob es sich nach den jetzigen Erkenntnissen rechne, werde man immer nur den Status quo erhalten, aber nicht vorwärts kommen. Man müsste auch noch andere Prämissen hineinbekommen. Diese könne aber nur derjenige hineinschreiben, der für den Bundesverkehrswegeplan verantwortlich sei. Insofern habe ihm der Vergleich, was Deutschland und was das europäische Ausland ausbebe, sehr gut gefallen, so Kreisrat Hannemann. Denn darin liege das Hauptproblem. Dass er mit dem Ergebnis nicht zufrieden sei und man meine, dass es mit einem Ausbau nur nach Gessertshausen noch schlechter werde, weil dadurch die Vertaktung nach Dinkelscherben obsolet werde, sei klar. Deswegen appelliere auch er mit dem Kreistag zusammen an die Verantwortlichen, dass dies ein Rückschritt wäre. Man würde dadurch die Anbindung des gesamten westlichen Landkreises erheblich gefährden. Das flache Land würde dadurch verlieren. Dies stünde im krassen Widerspruch zu den bereits erwähnten politischen Programmsätzen, wonach man gleiche Lebensbedingungen für Stadt und Land wolle und das Land nicht verloren gehen dürfe.

Wenn die Gutachter zu dem Ergebnis kommen, dass das Land verloren gehe, müsse man aktiv etwas dagegen tun. Dies sei eben der optimale Ausbau des Nahverkehrs. Wenn man immer nur mit dem Faktor 1,0 rechne, dann werde man das flache Land abschreiben müssen. Wenn dies politisch so gewollt werde, nehme man dies zur Kenntnis. Hier auf Kreistagebene werde man sich damit aber nicht abfinden. Kreisrat Hannemann teilt mit, dass er deswegen die Resolution unterstützen werde. Man müsse sich aber auch der Verantwortung bewusst sein. Das Dilemma, das man hier habe, und die Zahlen im europäischen Vergleich seien ein Thema, das man nicht hier zu verantworten habe, sondern etwas, was die politische Führung auf Bundes- und Landesebene in den letzten Jahrzehnten verpasst habe.

Nicht nachvollziehen kann Kreisrat Hannemann am Vortrag die Bedeutung der Entwicklung des Güterverkehrs für die Nord-Süd-Schiene. Wenn die ihm bekannten Prognosen richtig seien, dann gebe es ein exorbitantes Anwachsen des Güterverkehrs, der bezahlt und offensichtlich auch nachgefragt werde. Wenn die Zustände zutreffend seien, dann gehe er davon aus, dass dies im Hinblick auf den zahlungskräftigen und vielleicht dadurch auch in einem gewissen Umfang privilegierten Güterverkehr noch schlimmer und die Auslastung dann noch erheblicher sein werde. In ein oder zwei Punkten komme zwar der Begriff Güterverkehr vor. Es gebe offensichtlich schon Zahlen für den Güterverkehr. Es hätte in den letzten Jahren doch möglich sein müssen, diese Zahlen zu analysieren und zu überlegen, was dies letztendlich bedeute.

Dass der beschriebene Status quo und der „Ausbau light“ nicht das Einverständnis des Kreistages finden, sei von den Vorrednern bereits gesagt worden. Kreisrat Hannemann geht deshalb davon aus, dass dies in der Resolution auch deutlich gemacht wird. Letztendlich dürfe man aber nicht nur schimpfen, sondern müsse einen Schritt weiter gehen. Dies betreffe die gesamte Region. Der Freistaat Bayern müsse sich der Verantwortung gegenüber dieser Region bewusst sein. Kreisrat Hannemann gibt zu verstehen, dies vermisse er in der ganzen LEP-Diskussion. Er vermisse die Stärkung der Region Augsburg und begrüße es außerordentlich, dass heute auch Augsburger anwesend seien, die ebenfalls politische Verantwortung tragen. Es gehe eben nicht nur um die Anbindung des ländlichen Raums. Die Region lebe davon, dass man ein Gebilde aus Stadt und Land sei. Wenn dies unterbrochen werde, weil man nicht ausbaue, dann werde die Region vernachlässigt, die so innovativ und fortschrittlich sei und dies mit Sicherheit nicht verdient habe. Der Kreistag müsse massiv dafür eintreten, dass diese Linien ausgebaut werden und dass man auf Bundes- und Landesebene deutlich mache, dass sich diese Infrastrukturmaßnahmen seit Jahrzehnten auf einem absoluten Irrweg befinden. Mit dieser Einstellung werde man die Energiewende nicht schaffen.

**Kreisrätin Jung** schließt sich in der Kritik ihren Vorrednern an. Seit der Diedorfer Erklärung 1996 seien jetzt 17 Jahre vergangen. Bis die jetzt vorliegenden Pläne umgesetzt würden, vergehe noch einmal die gleiche Zeit. Man müsse sich also nicht wundern, wenn sich das flache Land ausdünnere und die Leute abwandern, weil die Anbindungen total schlecht seien. Der ländliche Raum solle gestärkt werden. Deshalb wolle ihre Fraktion eine optimale Lösung und werde die Resolution unterstützen.

**Kreisrat Buhl** führt aus, er sei dankbar, dass heute diese unendliche Geschichte etwas weiter konkret diskutiert werde. Der Bahngipfel Bayern 2009 sei als Auslöser der heutigen Debatte schon weit hergeholt. Die Region Augsburg sei im Bahngipfel seit Jahrzehnten nie vorgesehen. Es gehe und ging immer allein um den Bau der zweiten Stammstrecke in München, in die nicht mal die jetzigen Fugger-Züge passen, wie mittlerweile schon bekannt geworden sei.

Dass über Augsburg jetzt einmal ernsthaft gesprochen und das unsägliche Ping-Pong-Spiel beendet werde, dürfe er in aller Bescheidenheit auf die Bemühungen seiner Fraktion im Kreistag zurückführen, so Kreisrat Buhl, und dies wüssten auch alle hier. In persönlichen Gesprächen sei es seinerzeit gelungen, Herrn Minister Zeil in den Augsburger Kreistag zu bringen. Hier zeigte er Flagge und sei nicht davon gefahren wie seine Vorgänger, sondern richtete dann die Arbeitsgruppe ein. Deshalb habe man heute einen Bericht vorliegen und könne über ein Ergebnis dieser Arbeitsgruppe diskutieren. Kreisrat Buhl erklärt, bereits damals habe er ins Feld führen können, dass es seit Mitte der 90er Jahre ein SMA-Gutachten gebe. Dies sei die gleiche Firma, die Herr Josel vorher strapaziert habe und auch jetzt wieder für ihn tätig sei. Dieses Gutachten sei immer unter Verschluss gehalten worden, weil es damals schon – Mitte der 90er Jahre – bestätigt habe, dass der Augsburger Raum die sog. 3. Gleise oder Verbesserungen der Infrastruktur dringend benötige. So nebenbei möchte Kreisrat Buhl persönlich anmerken, dass es schon ein starkes Stück sei, aus Steuermitteln bezahlte Gutachten wegzusperrern, weil das Ergebnis manchen Leuten nicht passe.

Nun habe sich wenigstens im Wirtschaftsministerium, obwohl fast die gleichen Mitarbeiter wie früher dort tätig seien, die dies eigentlich weiter verhindern wollten, durch die Gründung der Arbeitsgruppe eine neue Betrachtungsweise herauskristallisiert. Diese bringe klar die Notwendigkeit zum Ausdruck, im Augsburger Raum deutliche Nachsteuerungen anzugehen. Doch nach dieser Einschätzung komme es nach dem heutigen Vortrag zur grausamen Ernüchterung.

Die Ausgangslage habe Herr Josel bereits vorgestellt, aber die Probleme seien mehr nur an der Oberfläche angekratzt worden. In der heutigen Presse seien zum heutigen Thema schon wortreiche Meinungen der Politik veröffentlicht. Kreisrat Buhl merkt für seine Fraktion an, dass das Hauptaugenmerk seiner Fraktion stets der RegioSchieneTakt gewesen und deshalb auch dieser Nahverkehr als bedeutsame Stütze der Menschen für Arbeit und Dasein

hier in der Region immens wichtig sei. Sicher wolle auch seine Fraktion, dass die Region nicht vom Fernverkehr abgehängt werde. Die tägliche Abhängigkeit vom ÖPNV habe aber doch einen ganz besonderen Stellenwert, wofür die Fraktion gerne Lobbyist sein wolle. Hier würden weise Worte aus Berlin nichts helfen, sondern es sei klares Profil gefordert, wie der Landrat heute zitiert werde: „Sonst gebe es erheblichen politischen Ärger“. Dies möchte Kreisrat Buhl an dieser Stelle mit Nachdruck unterstützen.

Was dazu heute vorgetragen werde, reiche bei weitem nicht aus. Es gebe kein klares Wort zum RegioSchienenTakt, wie, wo und vor allem wann. Der Viertelstundentakt, seit unendlichen Zeiten dem Landkreis versprochen, sei das erklärte Ziel, das es nun kurzfristig – man kenne die Verschiebebahnhöfe – umzusetzen gelte. Einen Schienenrhythmus, wie er jetzt ständig mit wechselnden Fahrzeiten angeboten und diskutiert werde, lehne die FDP/ödp-Fraktion ab und verweise auf die Zusage des Freistaates, dass dieser Takt ohne Wenn und Aber kommen müsse. Die vorausgehenden Schritte zum RegioSchienenTakt, die der Freistaat verlangt habe, wie Brechung der Busse und andere Maßnahmen, habe man – zum Teil mit leidvollen Erfahrungen, wie jeder Pendler wisse – auf den Weg gebracht. Nun sei der Freistaat am Zug. Die Politik im Raum werde geschlossen aufgefordert, sich vehement gegen diese Benachteiligungen des Raums Augsburg zu wehren. Hier dürfe es keine Parteilinien geben. Die Solidarisierung aller sei das Gebot der Stunde.

Anschließend kommt Kreisrat Buhl auf die dem Kreistag überlassene Vorlage zu sprechen. Zu Seite 13 – Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans – stellt er fest, dass leider nur Augsburg-Gessertshausen aufgenommen sei. Weitere nötige Maßnahmen seien wohl wieder zugunsten der Landeshauptstadt zurückgepfiffen worden. Alle wüssten, dass es durchaus Gutachten geben solle, die sich auf das Wünschenswerte aus Sicht des Auftraggebers beschränken. Seine Fraktion beschleiche der Verdacht, dass dies auch hier so sein könnte bzw. so sei. In der Vorlage selbst werde zugegeben, dass im westlichen Bereich von Augsburg etwas passieren müsse. Man streite aber schon wieder darüber, was passieren müsse. Seit Jahren oder besser gesagt seit Jahrzehnten habe man gewusst, was der Region fehle. Die Gutachten – hier ist sich Kreisrat Buhl ebenfalls mit dem Kollegen Güller einig – hätte man sich alle sparen können. Das Geld wäre besser in konkrete Umsetzungsplanungen eingeflossen. Die Frage sei, was nun präsentiert werde. Dem Kreistag würden mehrere Varianten vorgelegt und keine werde priorisiert. Und der Treppenwitz sei, dass nun kein Geld vorhanden sei, um durch ein weiteres Gutachten wieder feststellen zu lassen, welche Variante die geeignete sei. Dies heiße, man sei beim Punkt Null und fange wieder von vorne an.

Zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes wirft Kreisrat Buhl weiter die Frage auf, was die Anmeldung der Verbesserungen bis Gessertshausen bedeutet. Man komme jetzt vielleicht mit Mühe und Not überhaupt in diese Fortschreibung hinein und müsse dann aufgrund der Finanzlöcher dort auf jeden Fall in den vordringlichen Bedarf eingestellt werden. Bei der Halbherzigkeit des bisherigen gesamten Vorgehens durch Bayern glaube man dies schon gar nicht. Alles, was aufgetischt werde, diene der Verzögerung und Besänftigung. Kreisrat Buhl verweist auf das zuvor Gesagte und fragt nach, welche Variante denn angemeldet wird. Ohne Klarheit gebe es keine exakte Kostenschätzung und, er glaube, ohne Kostenschätzung auch keine Aufnahme in die Fortschreibung. So einfach sei dies.

Wie es anderen gehe, zeige ein anderes Beispiel aus Bayern. Die Bahnlinie Regensburg-München sei kurzfristig mit Querverbindung zum Flughafen München beschlossen worden. Dort fahre pro Stunde genau ein Zug für Investitionen von 85 Mio. €, die Hälfte davon habe der Freistaat bezahlt.

Kreisrat Buhl kommt nun auf die derzeit laufende Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu sprechen. Eindeutige Zielvorgabe des Nahverkehrsplanes sei der RegioSchienenTakt. Dies werde aber durch alle Vorlagen durch die beschönigende Formel „Schienenrhythmus“ in Frage gestellt. Es möge sein, dass die Mitglieder des Kreistages vom Land seien. Blöd sei man deswegen aber nicht.

Aus der Vorlage der Bahn könne man erkennen, dass der heutige Verkehr im Augsburger Raum bleibe wie er sei. Man sei nicht einmal geneigt, den Verkehr in Richtung Norden weiter zu planen. Nur in Richtung Bobingen und Mering oder München seien mehr Züge geplant. Diese Feststellungen würden aber auch nicht dem zitierten SMA-Gutachten entsprechen. Für die FDP/ödp-Fraktion sei die klare Konsequenz, die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes auszusetzen, bis Klarheit darüber herrsche, wie es mit dem Schienentakt aussehe. Es mach keinen Sinn, hierin weiter Arbeit und Geld zu investieren. So sei der Nahverkehrsplan nicht fortschreibbar. Dies habe man teilweise anscheinend auch zwischenzeitlich in der Stadt Augsburg erkannt, wenn er die Presse richtig interpretiert habe, so Kreisrat Buhl. Unter diesem Aspekt seien die gewaltigen Anstrengungen der Stadt Augsburg mit einer Straßenbahnführung unter den Hauptbahnhof eigentlich nicht zu rechtfertigen, wenn es dann keinen Takt gebe, der alle diese Anschlüsse sichern könne. Letztlich würden diese Baumaßnahmen dann nur dazu dienen, mehr Kapazitäten für den Güterverkehr zu schaffen.

Die Nahverkehrsnutzer müssten ganz zum Ende des Tunnels laufen, während in der Mitte des Personenbahnhofs die Güterzüge nahezu unterbrochen durchrollen. Kreisrat Buhl wirft die Frage auf, wer so etwas akzeptieren und für gut heißen könne.

Zum Güterverkehr legt Kreisrat Buhl dar, es gebe Spekulationen bzw. ihm würden persönlich Vortragsfolien von der Seite der Deutschen Bahn vorliegen, die von Zahlen der täglichen Güterzüge über den Hauptbahnhof zwischen 350 und 400 Zügen pro Tag ausgehen. Die Vorgaben für die Fahrplangestaltung seien wohl nur konzipiert für Fahrten nach München. So müssten die Anschlussknoten Ulm und Ingolstadt sowie die Anschlüsse Hochzoll, Mering und Geltendorf in Richtung München gesichert werden. Augsburg selbst komme darin nicht vor.

An Landrat Sailer gerichtet erklärt Kreisrat Buhl, dass all diese Güterzüge von Nordendorf bis in den Süden und Westen des Landkreises fahren werden. Die betreffenden Orte seien alle sehr nahe und eng an der Bahnlinie bebaut und müssten Tag für Tag und Jahr für Jahr – mit wahrscheinlich noch steigender Tendenz – diese Verkehre aushalten. Was Schallschutzwände bei den Geräuschen und für das Ortsbild bringen, lasse sich treffend zwischen Augsburg und Kissing studieren. Die heute Vorlage sage aus: kein zusätzlicher Nahverkehr. Auch das spreche eindeutig gegen das SMA-Gutachten, gebe aber keine klaren Angaben über die wirklichen Güterverkehrszahlen, die gerade genannt wurden.

Dies dürfe und wolle man sich nicht bieten lassen. Für den politischen Streit, den der Landrat angekündigt habe, sei es nicht 5 vor 12, sondern schon nach 12. Man dürfte diesen durchaus führen.

Zur Strecke Augsburg-Meitingen erinnert Kreisrat Buhl daran, dass beim Besuch bei Herrn Josel in München vorausgesetzt wurde, dass es bei der Brechung der Buslinien mit dem Freistaat so vereinbart gewesen sei, dass auch in Richtung Augsburg-Nord ein 15-Minuten-Takt gefahren werde. Man wollte eine klare Angabe haben, ab wann und unter welchen Voraussetzungen dies möglich sei. Eine Beantwortung bis heute sehe man nicht.

Kreisrat Buhl teilt mit, er dürfe für seine Fraktion das Gesagte unter dem übergeordneten Gesichtspunkt in folgender Frage zusammenführen: „Wann wird der RegioSchienentakt (nicht Rhythmus), die Keimzelle unseres ÖPNV in der Region und zentraler Anknüpfungspunkt aller Verkehre, verbindlich eingeführt?“ Er kenne schon fast die Antwort von Herrn Josel. Dieser sage, dies sei nicht seine Zuständigkeit. Man habe ohnehin den Eindruck, dass der falsche Mann eingeladen wurde. Herr Josel sei nur für die DB-Unternehmen zuständig, also für Fern- und Güterzüge. Diese bräuchten erkennbar und wie dargelegt keine weiteren Gleise, nur mehr Platz im Augsburger Hauptbahnhof für Güterzüge. Doch die bezahle die Stadt ja bereits über ihren Tramtunnel.

Mehr Gleise und mehr Züge nach Westen und Norden würde der Regiotakt benötigen. Doch diese seien gar nicht vorgesehen, sprich vom Besteller der Bahn gegenüber angemeldet. Also sollte im Kreistag zunächst die BEG berichten, worauf man hoffen dürfe, anscheinend

nicht mehr auf den Viertelstunden-Takt, wie er bisher versprochen gewesen sei. Die Reihenfolge für die Information des Kreistages hätte eigentlich richtigerweise lauten müssen:

1. BEG/Wirtschaftsministerium
2. DB Netz
3. Herr Josel

Man habe in die Einrichtung der Arbeitsgruppe hohe Erwartungen gestellt. Wenn man jetzt aber sehe, wie Probleme heruntergerechnet und dann kommentiert werden (wirtschaftlich nicht darstellbar), dann sei man maßlos enttäuscht. Die Region mit über 700.000 Menschen im Einzugsbereich werde wieder einmal – und dies sei nun die Nahtstelle zum Bahnbetrieb – aufs Abstellgleis geschoben.

**Herr Josel** geht auf die Äußerungen von Herrn Hannemann und Herrn Buhl ein. Im Bahngipfel 2009 – einer Diskussionsrunde zwischen Ministerpräsident Seehofer, Verkehrsminister Zeil und der DB – habe man über die Thematik gesprochen. In diesem Bahngipfel sei vorgeschlagen worden, diese Arbeitsgruppe zu initiieren. Dies habe Minister Zeil gerne aufgenommen und mit der Region auch so besprochen. Anfang 2010 habe man begonnen. Die Diskussions- und Abstimmungsunterlagen zwischen Fernverkehr und BEG habe man nicht in die Unterlagen getan, weil es immer wieder neue Ansatzpunkte gegeben habe, die sich größtenteils als nicht ziel- oder weiterführend herauskristallisiert hätten. Man habe hier einen Ergebnisbericht vorgelegt. Aus Sicht des Kreistags könne man daher über den Umfang der Untersuchung sicherlich reden. Man habe sich hierbei aber auf das Wesentliche beschränkt und die nicht realisierbaren Dinge im Aktenschrank gelassen.

Den Hinweis von Herrn Hannemann, dass dies ein Indiz dafür wäre, dass sich Großprojekte in Deutschland schwer tun, kann Herr Josel nicht akzeptieren. Das eine habe mit dem anderen überhaupt nichts zu tun.

Zum Kostenfaktor führt er an, dass man hier deutsches Förderrecht außer Kraft setzen müsste. Die Bundesrepublik Deutschland könne nur dort investieren, wo man auch mehr heraus bekomme. Sonst sei ein Einsatz von Fördergeldern volkswirtschaftlich unsinnig, weil die Nutzen kleiner seien als die Kosten. Herr Josel erklärt, er persönlich halte dies für sinnvoll. Alles andere wären Subventionen. Es sei gut, dass man sich angesichts knapper Mittel ein Regularium und auch Entscheidungskriterien schaffe, wie Gelder einzusetzen seien. Dies sei aber eher eine theoretische Diskussion. Man müsste im Nutzen-Kosten-Faktor für diese Vorhaben hier in der Region auf deutlich über 1 kommen, um eine Realisierungsfähigkeit zu sehen. Man müsse schon ein bisschen Pragmatismus an den Tag legen. Davon habe man sich bei der Studie leiten lassen. Aufgrund von Erfahrungen bei Verkehrsinfrastrukturinvestitionen und Erfahrungen bei der 2010 stattgefundenen Überprüfung des Bedarfsplanes wisse man, dass es klar darauf ankomme, solche Projekte realisierungsfähig zu gestalten und dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis deutlich über 1 sei.

Herr Josel wirft die Frage auf, was der Anstoß für diese Investition sei. Sei der Anstoß für die Investition ein Fernverkehrs- oder Güterverkehrsvorhaben, dann sei dies klar ein Thema des Bundesverkehrswegeplans. Dann habe man Chancen auf eine Förderung. Gehe es um eine Vertaktung im RegioSchienenTakt und damit um ein nahverkehrsindiziertes Thema, dann sei der Freistaat Bayern zuständig und man müsse Gelder nehmen, die aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung dem Freistaat in geringem Volumen zur Verfügung gestellt werden. Damit habe man dann möglicherweise wenig Chance auf Realisierung. Dies müsse man immer abwägen. Man habe angeregt, dass man hier lösungs- und umsetzungsorientiert an die Sache herangehe. Die DB sei auch bereit, dies aktiv mit dem Freistaat zu begleiten, um im Bundesverkehrswegeplan Realisierungsfähigkeit zu bekommen.

Zu den Hinweisen auf das LEP, gleiche Lebens- oder Umfeldbedingungen, erklärt Herr Josel, er nehme diese zur Kenntnis. Es sei aber nicht seine Sache, diese jetzt zu werten. Ein Hinweis sei ihm aber abschließend gestattet. In Bayern würden an einem Werktag etwa 1,2 Millionen Fahrgäste im Schienenpersonennahverkehr fahren, davon 800.000 – also 2/3 –

auf der S-Bahn München. Diese platze aus allen Nähten. Vor diesem Hintergrund betreibe die DB das Projekt „2. Stammstrecke“ mit, weil hier der Mobilitätsdruck weiter anhalte und man hier für 2/3 der bayerischen Nahverkehrskunden ein vernünftiges Angebot schaffen müsse. Dabei dürfe man andere Themen nicht ausblenden. Die DB wirke auch beim Thema Kapazitätsausbau in Augsburg voll mit. Herr Josel bittet aber immer auch um Abwägung, dass auch in anderen Regionen ein Bedarf vorhanden ist. Man könne von hier aus nicht ein Projekt in München schlecht reden, das für den bayerischen SPNV unbedingt notwendig sei und von dem auch die Europäische Metropolregion München insgesamt profitieren werde. Zur EMM gehöre auch Augsburg.

**Kreisrat Durz** erklärt, es sei heute aufgrund der Anwesenheit von Herrn Josel wichtig, konkrete Fragen zur Präsentation und zu den vorgelegten Papieren zu stellen. Die Studie könne man nicht ganz so gut verstehen, weil man eigentlich Fachmann sein müsste, um dies alles nachvollziehen zu können.

Zum Bereich Augsburg-Ulm hat Kreisrat Durz verschiedene Fragen, die er gerne in vier Themenbereichen stellen möchte. Er bittet Herrn Josel darum, nach dem einzelnen Themenbereich hierauf zu antworten.

Der erste Themenbereich sei der Bereich „Allgemeines“. Herr Josel habe erwähnt, zentraler Impuls für die Verdichtung sei der Fernverkehr und die 30-Minuten-Vertaktung. Kreisrat Durz möchte wissen, bis wann geplant ist, diese 30-Minuten-Vertaktung einzuführen. Wenn diese eingeführt werde, dann habe der RegioSchienenTakt tatsächlich ein größeres Problem. Beim Güterverkehr im Bereich Augsburg-Ulm sei laut Aussage von Herrn Josel wohl nur eine ganz geringe Entwicklung abzusehen, so dass dieses Thema auf dem Streckenabschnitt nicht zum Problem führen werde. Kreisrat Durz fragt nach, ob dies so richtig ist.

**Herr Josel** teilt mit, dies sei beim Güterverkehr so richtig. Herr Buhl habe die Leistungsfähigkeit des Knotens Hauptbahnhof Augsburg und angebliche DB-Papiere angesprochen, wonach hier 350 – 400 Züge durchfahren. Diese Papiere würde er gerne kennenlernen. Hierüber habe man schon in früheren Jahren diskutiert. Es gebe zusammen mit DB Netz auch einen Schriftwechsel mit der Stadt. Man habe klar gesagt, dass es ca. 200 Züge werden. Der Knoten Augsburg sei leistungsfähig. Dies sei kompatibel mit dieser Studie. Die Hauptmenge komme aus dem Norden. Basis sei der Bundesverkehrswegeplan. Man müsse aber auch werten, dass man perspektivisch die Strecke Hof-Regensburg elektrifizieren wolle. Dies sei ein Projekt, das wohl in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werde, weil man im Nord-Süd-Verkehr von den norddeutschen Seehäfen nach Südeuropa große Engpässe habe. Dabei werde diese Strecke eine Entlastung bringen, so dass aus Augsburg ein gewisser Druck weggenommen werden könne.

Zum Fernverkehr zurückkommend erklärt Herr Josel, die zusätzlichen 3 Züge pro Stunde, die der Fernverkehr zusätzlich plane, würden nach Fertigstellung von Stuttgart 21 – also nicht vor 2020 – vorgesehen. Eine Randbedingung sei, dass auch der Streckenabschnitt Mannheim-Frankfurt aufgeweitet werde. Erste Verbesserungen würden nach Inbetriebnahme des schnellen Alaufstiegs nach Ulm erfolgen.

Als zweiten Themenbereich spricht **Kreisrat Durz** daraufhin den Punkt Augsburg-Hirblinger Straße–Gessertshausen an. Es stehe in der Studie ganz klar, dass der Ausbau unvermeidbar sei. Herr Josel habe einen drei- oder gar viergleisigen Ausbau angesprochen. Dies sei für die weiteren Überlegungen, beispielsweise für das Gymnasium Diedorf und die Erschließung des Bahnhofs, nicht ganz unwesentlich. Damit könnte eine klare Trennung zwischen Fern- und Nahverkehr in Zusammenhang stehen. Die Frage sei, wie dann die Infrastruktur vor Ort aussehe. Die Frage sei auch, ob die aktuellen Trassen überhaupt einen viergleisigen Ausbau hergeben würden. Herr Josel habe auch die Bedienung neuer Haltepunkte erwähnt, die immer gefordert wurden. Ebenso habe Herr Josel die Staudenbahn erwähnt. Es sei wohl das Einschleifen vorgegeben. Es wäre wichtig zu erfahren, in welchem Planungsstadium



hierzu klare Aussagen möglich wären. Mehrere Kommunen in diesem Bereich würden entsprechende Entwicklungen planen. Dabei gehe es nicht nur um Gleisinfrastruktur, sondern auch um Stationsinfrastruktur, die aber nur realisierbar sei, wenn die Vorgaben zur Gleisinfrastruktur gemacht seien.

**Herr Josel** gibt Kreisrat Durz diesbezüglich Recht. Idealerweise müssten hier alle zusammenarbeiten, die Region, die Kommunen, die Bayer. Eisenbahngesellschaft und die DB Netz. Das Ganze solle dann auch zu vernünftigen, realistischen Kosten erstellbar sein, so dass der Nutzen größer den Kosten sei. Im Zuge der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans wolle die DB dieses Projekt aktiv begleiten. Alle Beteiligten müssten sich eng vernetzen und zusehen, dass man hier eine optimale Lösung finden könne. Es bedürfe noch weiterer, ergänzender Planungen. Wenn ein Projekt im Bundesverkehrswegeplan angemeldet sei, erfolge eine Bewertung durch den Bund. Ganz unsinnige Projekte würden aussortiert. Die übrigen Projekte würden dem Bewertungs- und Untersuchungsverfahren des Bundesverkehrswegeplanes unterzogen. In den folgenden zwei Jahren würden die Planungen vertieft. Dafür brauche man dann entsprechende Abstimmungsprozesse in der Region.

Zur Weiterentwicklung des Bahnhofs in Diedorf und die Differenzierung zwischen Regionalverkehr und Fernverkehr verweist **Kreisrätin Dr. Strohmayer** darauf, dass sie Herrn Josel schon im Landtag hierauf angesprochen und Herr Josel gemeint habe, dass er sich hierzu nochmals umfassend schriftlich äußern werde. Kreisrätin Dr. Strohmayer bittet Herrn Josel darum, dies im Blick zu behalten. Es gehe darum, dass die Kommune vielleicht auch eigene Planungen habe und geklärt werden müsse, inwieweit dies den Planungen entgegen stehe.

**Herr Josel** führt an, man müsse die Planungen zusammenlegen. Diese Dinge würden sich in weiteren Schritten ergeben. Wenn die DB kommunale Planungen und Randbedingungen kenne, dann könne man darauf auch Rücksicht nehmen.

**Kreisrat Durz** verweist auf den dritten Themenbereich, den Abschnitt Gessertshausen-Dinkelscherben. In der Studie heiße es, dass mit dieser großen Lösung ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht erreichbar sein dürfte. Dieses „dürfte“ sei noch nicht abschließend, weshalb Kreisrat Durz wissen möchte, welche Fragen noch offen sind, und ob es nicht doch ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis für den Ausbau bis nach Dinkelscherben gibt. Die weitere Frage sei, was die Konsequenz wäre, wenn nicht bis Dinkelscherben ausgebaut würde, ob man dann höhere Wartezeiten in gewissen Bereichen habe oder der RegioSchieneTakt hinten runterfalle.

**Herr Josel** erläutert unter Bezugnahme auf Seite 9 seiner Unterlagen, dass auf der Trasse in normalen Zeiten ab Dinkelscherben 8 Züge pro Stunde fahren. Er habe auch darauf aufmerksam gemacht, dass normalerweise auf einer zweigleisigen Strecke bis zu 10 Züge pro Stunde gut verarbeitet werden können. Hier habe man noch zusätzliche Anforderungen aus der Knotenbindung in Augsburg. Dies bedeute, dass man kurz vor Augsburg mehr Infrastruktur brauche, um im Knoten Augsburg flexibler sein zu können, damit ein Fernverkehrszug auch einmal kurz hinter einem Nahverkehrszug eintreffen könne und man schlanke Umsteigebeziehungen habe. Vor dem Hintergrund sei die Konzeption, dass man ab Gessertshausen mehr Gleise habe, sinnvoll, auch weil man ab Gessertshausen in der Hauptverkehrszeit dann mehr Züge fahren habe. Aus Sicht von Herrn Josel bedeutet dies keine Abwertung für Dinkelscherben. Die konkrete Fahrplangestaltung hänge dann aber auch immer von der Bestellung des Freistaates und der BEG sowie von der Situation im Fernverkehr ab. Man habe dort keine eigenen Gleise für den Nahverkehr. Man werde aber durchgehend keine eigenen Gleise haben. Es gebe nach dem heute präsentierten Vorschlag zusätzliche Kapazitäten nach Gessertshausen. Damit habe man mehr Gestaltungsfähigkeit im Zulauf auf den Knoten. Je näher man an diesen Knoten, den großen Hauptbahnhof, komme, desto mehr Infrastruktur brauche man, weil man im Sinne des integralen Taktfahrplanes kurze Umsteigezeiten realisieren wolle.

**Kreisrat Durz** kann die Aussage nicht nachvollziehen, wonach es ideal wäre, dies zu machen, dies aber keine Auswirkungen hätte.

**Herr Köppen** legt dar, dass der Ausbau der Strecke Augsburg-Dinkelscherben die Traumvorstellung wäre und man dann kein Problem mehr hätte. Dafür werde es aber nicht reichen. Die Nutzen-Kosten-Rechnung könnte negativ ausgehen. Dann habe man gar nichts. Also müsse man abwägen, was wichtiger sei: Dinkelscherben-Gessertshausen oder Gessertshausen-Augsburg. Es gebe zwei unterschiedliche Hauptrichtungen. Wenn man Dinkelscherben-Gessertshausen ausbaue, habe man die schnellere Reisezeit zwischen Ulm und Augsburg, weil man nicht überholen müsse. Allerdings habe man ein Problem zwischen Gessertshausen und Augsburg, weil es dort zu Verspätungen komme und weil man möglicherweise auch ein Problem habe, den Takt richtig zu gestalten. Deswegen schein es besser zu sein, zwischen Augsburg und Gessertshausen auszubauen. Man müsse eine Überholung für den Fugger-Express vorsehen. Dafür habe man dort die Möglichkeit, mit Qualität zu fahren und den Takt sauber zu gestalten. Dies sei die Abwägung. Es bleibe aber dabei, dass man die große Lösung anstreben sollte, wenn der Nutzen größer ausfalle, als man sich dies jetzt vorstelle und die Kosten vielleicht geringer seien, als man dies jetzt befürchte.

**Kreisrat Durz** kommt auf den vierten und damit letzten Themenbereich zu sprechen. In der Studie stehe, dass eine Finanzierung für die Vorentwurfsplanung nicht in Aussicht sei. Er möchte wissen, was dies bedeutet, in welchem Stadium des Prozesses die Finanzierung der Vorentwurfsplanung in Aussicht ist und ob man hier etwas beschleunigen kann. Ferner erkundigt sich Kreisrat Durz danach, wie dann die weiteren Schritte aussehen. Selbst wenn dies in den Bundesverkehrswegeplan eingestellt werde, habe man immer noch keine Garantie, dass irgendetwas gebaut werde. Es wäre daher ganz wichtig, nochmal darzustellen, wie diese Schritte weiter verlaufen.

Ideal wäre nach Mitteilung von **Herrn Josel** für die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan eine Bewertung mit einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis und die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf. Dann gehe es darum, in die Top-Liste der vordringlichen Projekte zu kommen. Herr Josel geht davon aus, dass diese Projekte finanzierungsfähig sind, die anderen vordringlichen Projekte jedoch nicht. Der Bund gebe der Bahn seit Oktober letzten Jahres ein gewisses Planungsbudget, um die Vorplanung übernehmen zu können. Es sei immer darüber diskutiert worden, ob die Bahn nicht selbst planen könne. Man habe schon einmal im Vertrauen darauf, dass aufgrund der vorhandenen Mittel viele Projekte realisiert werden können, geplant. Dann habe der Bund die Mittel für den Bundesverkehrswegeplan deutlich reduziert. Die Bahn habe keinen Kostenersatz bekommen. Nachdem die Bahn in Sachen Aus- und Neubau von Infrastruktur Dienstleister für den Bund sei, werde man nicht nochmal Hunderte von Millionen abschreiben können, sondern plane dann, wenn der Bund den Auftrag dazu gebe. Dies bedürfe einer gesonderten Planungsvereinbarung. Die jetzige Koalition habe sich zur Hausaufgabe gemacht, ein Planungsbudget für die Bahn zur Verfügung zu stellen. Dieses gebe es nun seit letzten Oktober. Momentan seien darin drei bayerische Themen vorgesehen. Es gelte dann, sich politisch dafür einzusetzen, dass auch für die Infrastruktur rund um Augsburg Planungsmittel vom Bund zur Verfügung gestellt werden.

**Kreisrat Dr. Higl** erklärt, er habe die Ausführungen so verstanden, dass hinsichtlich der Gleise in Richtung Norden mit ein paar Grundannahmen in die Simulationen gegangen werde. Einerseits stehe darin, dass der Fernverkehr so bleibe wie er sei. Zweitens bleibe auch der Nahverkehr, so wie er sei. Der Güterverkehr sei vage mit einer Erhöhung beziffert worden. Genauer habe man noch nicht gehört.

Wenn man jetzt über einen Verkehrswegeplan und über Zukunftsplanungen rede, dann stelle sich auch die Frage, welche Perspektiven der Nordzweig tatsächlich habe. Im Moment komme man mit 3 Zugverbindungen in der Hauptverkehrszeit gut zurecht, so Kreisrat Dr. Higl. Er wolle das jetzige Angebot nicht schlecht reden. Allerdings sei sein persönlicher Ein-

druck als Zugfahrer aber auch als Bürgermeister, auf den Anregungen von Bürgern aus einem Umkreis von 20 km zukommen, dass es in der Stoßzeit eng werde. Dann sei die berühmte Zugdurchsage, die mit Verzögerungen im Betriebsablauf zu tun habe, einfach sehr häufig. Wenn man als Perspektive vier Verbindungen vorgeben wolle, dann stelle sich die Frage, ob die Kapazität und die Infrastruktur tatsächlich noch ausreichend seien. Unabhängig von dieser eigenen Perspektive stelle sich die viel größere Frage, was passiere, wenn der Güterverkehr stark steigen werde und Augsburg es schaffen könnte, über Augsburg-Nürnberg die Verkehre im Fernverkehr zu stärken. Kreisrat Dr. Higl erkundigt sich danach, ob die Infrastruktur dann noch ausreicht und ob dies in den heute vorgestellten Überlegungen schon berücksichtigt oder schon in den Schranken abgelegt wurde. Für den Fall, dass es eng wird, möchte Kreisrat Dr. Higl wissen, ob es schon irgendwelche Überlegungen gibt, wer dann zuerst dran ist, ob der Güterverkehr, der Nahverkehr oder der Fernverkehr Vorrang haben. Dem entsprechend werde man dann schnell die Gruppen finden, die sagen, man sei stark negativ betroffen.

Die konkrete Frage laute, was bei der konkurrierenden Nutzung passieren würde, wie viel Perspektive diese Linie überhaupt hat und ob es auch für die nördliche Variante eine Kosten-Nutzen-Rechnung gibt oder diese schon bei erster Durchsicht auf rot gestellt wurde, wie man dies in der Präsentation gesehen habe.

Aufgrund dieser Bedenken regt Kreisrat Dr. Higl an, die soeben vorgestellte Resolution von Kreisrat Güller nicht als eine Resolution der zwei Geschwindigkeiten zu sehen. Es sollte auch der Norden weiter oben gesehen werden, damit auch diese Fragen geklärt und vorangetrieben werden können und man auch dort eine Perspektive habe.

**Herr Josel** legt dar, dass beim Güterverkehr die Prognosen des Bundesverkehrswegeplans unterstellt wurden. Dies sei eine Steigerung von heute 50 auf 66 Züge, wenngleich die neuen Prognosen des Bundesverkehrswegeplans etwas niedriger werden – vielleicht aus konjunkturellen Gesichtspunkten heraus, aber auch, weil man vielleicht ein anderes Nadelöhr beseitigen könne und es dann eine gewisse Verteilung gebe. Bei 4 anstatt 3 Zügen im Nahverkehr gebe es natürlich eine zusätzliche Anspannung. Dazu brauche man aber auch die Bestellung der Bayer. Eisenbahngesellschaft. Für die BEG werde es heute schon eng, wenn es an die Finanzierung der zusätzlichen Züge gehe. Die Regionalisierungsmittel seien aus Ländersicht endlich. Hier sollte man politisch auch darum kämpfen, dass die Regionalisierungsmittel steigen, damit der Freistaat überhaupt die Möglichkeit habe, zusätzliche Züge zu bestellen. Zur Strecke nach Norden gebe es keine Simulationen, ab welcher Zugzahl der kritische Punkt erreicht sei.

**Herr Köppen** verweist darauf, dass die zusätzlichen Verkehre im Güterverkehr zum Istzustand nicht in den Hauptverkehrszeiten, sondern zum Teil nachts und zum Teil in den übrigen Stunden fahren.

**Herr Josel** bestätigt, der Güterverkehr fahre überwiegend nachts. Wenn es Konflikte gebe, dann gebe es gewisse Dispositionsregularien, die von der Art der Verkehre abhängen. Hierzu könne heute keine allgemeingültige Aussage gemacht werden.

Den Kostenfaktor für diese Strecke habe man nicht errechnet, da man keine Kosten in dem Sinne habe. Außerdem sei der Kosten-Nutzen-Faktor eine Wissenschaft für sich. Dies könnten nur Gutachter berechnen.

**Kreisrätin Daßler** führt aus, sie habe die Ausführungen des Kollegen Buhl zunächst nicht ganz nachvollziehen können, da dieser zu Beginn gesagt habe, wie toll es sei, dass nun doch etwas passiert sei und die FDP mit ihrem Ministerium die Region wahnsinnig unterstützt habe. Am Schluss sei nichts davon übrig geblieben. Dem möchte sich Kreisrätin Daßler anschließen. Ihre Skepsis, als man sich bereit erklärt habe, diese Arbeitsgruppe abzuwarten, habe sich bestätigt. Sie habe keinerlei neuen Erkenntnisstand, außer dem, dass die Bayer. Staatsregierung wohl bereit sei, diesen bestimmten Abschnitt im Bundesverkehrswegeplan anzumelden. Dies erlöse aber nicht von der Frage, ob man in irgendeiner absehba-

ren Zeit die Umsetzung des 3. Gleises hinbekomme. Nach den Ausführungen sehe sie dies heute überhaupt nicht, so Kreisrätin Daßler, weshalb ihre Frage sei, was die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan für die nächsten 20 Jahre bringe.

Wenn man sich anschau, wie unterfinanziert die Projekte seien und was für Voraussetzungen nötig seien, um in einen vordringlichen Bedarf und dann in die Top-Liste zu kommen, dann habe sie das Gefühl, man habe drei Jahre damit vertan, den Druck auf die Staatsregierung zu erhöhen, den öffentlichen Personennahverkehr in der Region stärker zu unterstützen und zu fördern. Wenn dies nicht so sei, dann lasse sie sich gern eines Besseren belehren. Für sie sei überhaupt nicht ersichtlich, welche neuen Fakten diese Arbeitsgruppe, außer der Anmeldung im Bundesverkehrswegeplan, gebracht habe, wohl wissend, dass sich die nächsten Jahrzehnte dadurch nichts ändern werde.

Vielleicht bringe es den Kommunen an der Bahnlinie eine gewisse Planungssicherheit, um wenigstens ihr Bahnhofsumfeld nicht in den nächsten 40 Jahren bearbeiten zu können, sondern vielleicht in zehn Jahren Fortschritte zu erreichen. Viele Kommunen seien bereit, an den Bahnhöfen Verbesserungen voranzutreiben, was die Sicherheit an den Bahnsteigen und die Barrierefreiheit angehe. Diese seien aber davon abhängig, dass es eine gewisse Planungssicherheit über die zukünftigen Gleisführungen gebe. Die Antwort, ob man diese jetzt über die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan bekommt oder nicht, steht für Kreisrätin Daßler ebenfalls noch aus.

Zu den Nutzen-Kosten-Berechnungen merkt Kreisrätin Daßler an, es sei eine politische Aufgabe, festzulegen, was man als Nutzen betrachte, und dann zu entscheiden, was einem dies an Kosten wert sei. Hier sehe sie einen grundlegenden Fehler in der Arbeitsgruppe. Man hätte klipp und klar festlegen müssen, welchen Nutzen man haben möchte, was man erreichen möchte und wie man an dieses Ziel komme. Dies sei nicht passiert. Wenn jetzt gesagt werde, dass es besser erscheine, vorsorglich nur das kürzere Teilstück mit dem 3. Gleis anzumelden, dann sei dies so etwas wie vorausseilender Gehorsam. Es könnte gar nicht schaden, alles anzumelden, da dies sowieso die nächsten 20 Jahre nicht weiter bringe. Wenn man es jetzt nicht anmelde, dann schiebe sich dieser Teil noch einmal ein Stück weiter raus. Kreisrätin Daßler erklärt, sie müsse leider feststellen, dass sie heute nach Hause gehe und nicht so recht wisse, was die letzten drei Jahre passiert sei und was es dem Kreistag, der so lange hier gesessen sei, in der Weiterentwicklung seines Ziels bringe, einen RegioSchieneTakt zu erreichen.

**Herr Josel** erläutert, man habe Grundlagen für den Dialog mit den Planern und Gutachtern im Bundesverkehrsministerium geschaffen. Dadurch habe man die Realisierungschancen für das Projekt deutlich erhöht. Auch durch die heutige Diskussion wisse man, wo die Knackpunkte seien. Herr Josel sieht dies daher positiv. Zur Aussage, dass man dies schon vor drei Jahren hätte machen können, merkt er an, dass es vor drei Jahren noch keine Neuauflage des Bundesverkehrswegeplans gegeben hat. Jetzt bestehe die Chance hierzu, die man aktiv nutzen sollte. Vor gut drei Jahren habe es die Überprüfung des Bedarfsplanes durch die Gutachter des Bundes gegeben. Für die Strecke Neu-Ulm–Augsburg sei als Anmerkung zum dreigleisigen Abschnitt Neuoffingen–Neu-Ulm enthalten, dass man ggf. diesen Abschnitt an anderer Stelle als sinnvoller ansehen würde. Dieser Hinweis der Gutachter sei auf Veranlassung der DB erfolgt, weil man dies damals schon verkehrlich von der Auslastung und Kapazität her anders gesehen habe. Jetzt gelte es, das Thema mit den Gutachtern des Bundes weiter zu diskutieren. Von daher sei es keine vertane Zeit gewesen. Für den Kreistag möge sich dies alles jetzt sehr komprimiert darstellen. Man habe aber während dieser Zeit intern gute Grundlagen hergestellt.

Die Nutzen-Kosten-Rechnung sei eine klar definierte Rechnung, die immer wieder durch Experten im Auftrag des Bundes fortgeschrieben werde. Der Nutzen sei klar definiert. Diesen könne man hier nicht bestimmen. Es gehe dabei um Emissionsvermeidung und zusätzliche Kunden auf der Schiene. Dies sei eine klar geregelte Rechnung, damit alle Projekte in Deutschland gleichermaßen behandelt werden können.

**Stv. Landrat Häusler** bedankt sich für den Sachverhalt, den Herr Josel sehr nüchtern und aufgrund eigener Vorgaben und Ermittlungen dargestellt habe. Allerdings falle dies – wie alle miteinander festgestellt hätten – nicht zur Zufriedenheit des Kreistages aus und werde auch bei den wenigsten auf Verständnis stoßen. Er schließe sich dem Bundestagsvizepräsidenten Eduard Oswald, an, der in der heutigen Ausgabe der AZ erklärt habe, dass die Politik das Heft des Handelns in die Hand nehmen und die Entscheidungen treffen müsse. Stv. Landrat Häusler verweist darauf, dass am 28. Januar 2010 – also vor mehr als drei Jahren – Wirtschaftsminister Zeil hier gewesen sei und gesagt habe, dass er aus seiner Sicht keine Notwendigkeit für die dritten Gleise sehe bzw. er diese erst dann sehe, wenn diese Durchgängigkeit der 30-minütigen Fernverbindungen komme. Dies sei mit Sicherheit nicht vor 2020. Wirtschaftsminister Zeil habe auch gesagt, er sei kein Verkehrsminister der leeren Versprechungen. Er habe sein Versprechen gehalten. Der Kreistag sei genau an dem Punkt, wo man damals gewesen sei. Dies sei nicht im Interesse der Region.

Man müsse die Situation als Bürger oder als Pendler sehen, der täglich von Dinkelscherben nach Augsburg fahre. Die permanenten Verspätungen und insbesondere die Verschlechterungen von Dinkelscherben/Kutzenhausen nach Augsburg würden in diesem Kontext heute deshalb von niemandem verstanden, weil man dargestellt bekommen habe, dass in der Stunde eigentlich zehn Zugpaare möglich seien. Wenn man jetzt weniger habe und es nicht funktioniere, stelle sich die Frage wie dies dann funktionieren solle, wenn es mehr Züge werden. Man wolle mehr Fernverkehrszüge, man wolle die Magistrale über Augsburg geführt haben und man wolle am europäischen Fernverkehrsnetz angebunden bleiben. Es sei das dritte Gleis zwischen Neuoffingen und Neu-Ulm auf den Weg gebracht worden. Gerade habe man gehört, dass dies wahrscheinlich nicht finanzierbar sei. Die Frage sei, wo der Unterschied zwischen Neuoffingen–Neu-Ulm und Gessertshausen-Dinkelscherben liege. Von Dinkelscherben nach Augsburg seien es genauso viele Verbindungen wie von Neuoffingen nach Neu-Ulm. Hier sei also mit Sicherheit der gleiche Bedarf da. Dieser ganz wesentliche Punkt sei vielleicht aufgrund der wirtschaftlichen Bewertung anders dargestellt. Dies sei aber nicht vermittelbar und aufgrund der tatsächlichen Geschehnisse auch nicht nachvollziehbar. Dasselbe sei es, wenn man Richtung Norden gehe. Es komme immer die Durchsage, dass es Verspätungen gebe. Jeden dritten Tag stehe dies in der Presse. Auch von Vertretern der Bahn werde immer wieder bestätigt, dass die Verspätungen kapazitätsbedingt seien. Obwohl jetzt Fernverkehrsverbindungen von Augsburg reduziert worden seien, funktioniere es trotzdem im Nahverkehrsbereich nicht einmal mit drei Verbindungen pro Stunde. Stv. Landrat Häusler wirft die Frage auf, wie dies dann mit vier oder fünf Verbindungen in der Stunde funktionieren soll.

Vor ca. 3 Jahren hatte Eduard Oswald hier in diesem Raum eine Verkehrskonferenz. Damals sei gesagt worden, dass die Güterzüge auf der Strecke Augsburg-Donauwörth um 80 % zunehmen würden. Es gebe einen Pressebericht, in dem 48 % stehen, aber verstärkt in Richtung Norden, was also mehr als 48 % seien. Nun seien es bloß noch 30 %. Das Ganze müsse in eine Gesamtorganisation eingepasst werden. Es werde gesagt, diese Züge würden immer dann fahren, wenn man sonst nichts anderes zu fahren habe. Praktisch sehe dies aber ganz anders aus. Tatsache sei, dass dies derzeit nicht funktioniere. Stv. Landrat Häusler möchte wissen, wie man dies den Mitbürgerinnen und Mitbürgern verkaufen soll, wenn es derzeit bei weniger Verkehrsverbindungen nicht funktioniert bzw. warum man dies bisher nicht auf die Reihe gebracht hat.

**Herr Josel** verweist auf das Ergebnis der Untersuchung, dass das 3. Gleis Neuoffingen–Neu-Ulm nicht benötigt wird. Der Gutachter des Bundes habe bei der Bedarfsplanüberprüfung angedeutet, dass für ein solches Projekt die Tekturmöglichkeit bestehe, diesen Abschnitt in Richtung Augsburg zu verlegen. Aus der Kapazitätsuntersuchung brauche man die Ausbaumaßnahmen mindestens zwischen Hirblinger Straße und Gessertshausen, nicht jedoch zwischen Neuoffingen und Neu-Ulm. Die aktuelle Situation sollte noch an anderer Stel-

le diskutiert werden, so Herr Josel. Er sei heute hergekommen, um den strategischen Ansatz zu besprechen.

Bei den Güterverkehrszügen habe man sich an den Bundesverkehrswegezahlen orientiert. Hier habe man keine Widersprüche. Möglicherweise sei das aktuelle Niveau ein anderes gewesen. Es gebe ab und an Erwartungen der Industrie, den Gütertransport auf der Schiene besser in den Logistikprozess einzubringen. Hier komme die Bahn an die Grenzen, so dass man über jeden Einzelfall bzw. jeden Zug reden müsse. Hier sei das System Schiene nicht ganz so leistungsfähig wie der Lkw. Eventuell müsse man auch über eine Aufspaltung der Wegekette reden. Dies seien aber Ansätze, die den heutigen Rahmen sprengen würden. Herr Josel erklärt, er sei aber gerne bereit, darüber weiter zu diskutieren.

**Kreisrat Kolb** dankt Herr Josel für seine Ausführungen. Herr Josel erlebe heute einen sehr solidarischen Kreistag und habe im Vorfeld der heutigen Veranstaltung sicherlich nichts anderes erwartet, als dass man zusammenhalte und als eine Region kämpfe.

In Absprache mit dem Landrat möchte Kreisrat Kolb den Fokus weg von den dritten Gleisen lenken. Wenn man von Vertaktung und vom 15-Minuten-Takt spreche, würde ihn als Bürger aus dem südlichen Landkreis die künftige Situation im südlichen Landkreis interessieren. Auf Seite 3 der Unterlagen stehe, dass die BEG plane, Augsburg-Bobingen in der Zukunft deutlich höher zu frequentieren. Die Frage sei, wie es in Richtung Allgäu/Schwabmünchen aussehe. Kreisrat Kolb bittet die Fraktionsvorsitzenden darum, auch den südlichen Landkreis in die Resolution aufzunehmen.

**Landrat Sailer** legt dar, es gehe hierbei um die Fortsetzung der mit der DB Regio regelmäßig geführten Gespräche zu den Fahrplanwechseln. Anfang März werde die nächste Konferenz stattfinden.

Auch **Herr Josel** möchte auf diese Konferenzen und auf den Dialog mit der BEG verweisen. Man habe nur das eingestellt, was in der Studie enthalten sei. Die BEG habe der DB eine klare Maßgabe gegeben. Eine Ausweitung habe die BEG nur in Richtung München. Herr Josel erklärt, er wisse nicht, wie sich dies nun konkret darstelle und in welchem Zeithorizont welches Wagenmaterial eingesetzt werde.

**Kreisrat Steinbacher** geht auf die Strecke von Dinkelscherben nach Gessertshausen ein. Hier müsse die derzeitige Situation nochmals deutlich hervorgehoben werden. Der Fugger-Express, der derzeit diese Strecke befahre, sei ein permanenter Kritikpunkt. Es gebe derzeit erhebliche Probleme mit dieser Verbindung. Es verstehe kein Mensch, dass nur bis Gessertshausen ausgebaut werde und die Situation dann besser werden solle. Die Erhöhung des Güterverkehrs werde diese Strecke darüber hinaus mehr in Anspruch nehmen. Deswegen sei die dreigleisige Verbindung bis nach Dinkelscherben eine klare Forderung. Die Bürger in dieser Region würden alles andere nie und niemals verstehen, weil es heute schon nicht funktioniere. Deswegen könne es auch in Zukunft nicht besser funktionieren.

Man bemühe heute permanent das Thema Nutzen-Kosten-Rechnung. Der Kreistag des Landkreises Augsburg sei heute aufgerufen, die Zukunft zu gestalten und nicht eine letzte Wirtschaftlichkeitsrechnung zu machen. Dies sei nicht die Aufgabe des Landkreises Augsburg. Der Kreistag müsse klare Zielvorstellungen definieren, wie man sich die Zukunft dieses Raumes vorstelle. Diese Zukunft des Raumes brauche einen funktionierenden Nahverkehr. Diesen Nahverkehr stelle man sich anders vor, als dies teilweise heute präsentiert worden sei. Der Kreistag müsse das formulieren, was in der Resolution stehe bzw. teilweise sogar noch über diese Resolution hinausgehen. Für den Kreistag gehe es heute nicht um den letzten Euro, sondern darum, den Landkreis für die nächsten Jahrzehnte zu gestalten. Dazu brauche man den Nahverkehr. Dieser Nahverkehr müsse über das Bisherige hinaus gehen und könne nicht am letzten Euro ausgemacht werden. Hier müsse Herr Josel gerade auch die Region Augsburg verstehen, die durch die Strecke Ingolstadt komplett ausgebremst wurde. Dort hätten solche Zahlen keine Rolle gespielt. Kreisrat Steinbacher erklärt, er wolle heute keine weiteren Großprojekte bemühen, die mit Sicherheit auch nicht Kosten-Nutzen-

konform gewesen wären, wie z. B. der Transrapid zum Flughafen. Bei solchen Projekten würden Gelder keine Rolle spielen. Wenn es um den Nahverkehr im ländlichen Raum gehe, dann spiele der letzte Euro eine Rolle. Dagegen müsse man sich natürlich wehren.

**Herr Josel** teilt mit, es habe auch für den Transrapid eine Nutzen-Kosten-Rechnung gegeben. Er verstehe das politische Anliegen und würde ähnlich argumentieren, wenn er auf den Plätzen der Kreisräte sitzen würde. Der Kreistag kämpfe um das Wohl seines Landkreises und seiner Landkreisbürger und um die Verbesserung der Anbindung. Auch aus Sicht der DB wäre es ideal, wenn man genügend Mittel hätte und die Strecke bis Dinkelscherben und vielleicht auch bis Meitingen ausbauen könnte. Nur sei die DB nicht mehr die Bundesbahn, die vor 1994 alles selbst gestalten konnte oder gestalten musste, sondern seit 1994 die Deutsche Bahn AG mit klaren Spielregeln. Für die Infrastruktur sei der Bund verantwortlich, der knappe Gelder habe, diese Gelder priorisieren müsse und Regularien hierfür habe.

Es handle sich beim vorgelegten Papier um kein Papier dieser Region, sondern um eine Analyse, in der versucht werde, rein kapazitätsorientiert aufzuzeigen, wo man einen Mindestausbaubedarf habe. Es sei jetzt natürlich Sache des Kreistages, ein politisches Votum zu formulieren. Aus den Andeutungen höre er, dass es wohl schon eine Resolution im Entwurf gebe, so Herr Josel. Diese Diskussion müsse dann ohne ihn stattfinden. Herr Josel bittet darum, dies von Seiten der DB auch als Angebot anzusehen. Die DB habe den Stein ins Wasser geschmissen und gesagt, man müsse einen Lösungsweg finden, um das Ping-Pong-Spiel zwischen Bund und Freistaat in einen konstruktiven Weg ummünzen zu können.

Zunächst müsse man sehen, wo man Infrastruktur brauche. Man habe hier relativ klare Aussagen, die allerdings nicht ganz so eindeutig seien, wie dies die DB eigentlich selbst wollte. Man habe aber klare Richtungen, die es jetzt gelte, weiter voranzutreiben. Es bestehe jetzt die Chance, dass der Freistaat dies in den Bundesverkehrswegeplan einbringe. Die DB werde das Projekt aktiv begleiten und die Möglichkeit haben, mit den Gutachtern des Bundes konstruktiv zu reden. Dabei werde man sich für die Region Augsburg lösungsorientiert einsetzen, so dass man mehr Infrastruktur bekommen werde. Der Auslöser in den Westen sei der Fernverkehr. Herr Josel zeigt sich zuversichtlich, dass der Fernverkehr 2020/21 verstärkt fahren wird. Dann brauche man dort mehr Infrastruktur und müsse das Projekt mit Vorplanungen und weiteren Planungen rechtzeitig so „eintüten“, dass man dann auch die Infrastruktur zur Verfügung habe.

Herr Josel bittet um Verständnis dafür, dass sich die DB AG als Unternehmen nicht an politischen Diskussionen beteiligen kann. Man sei aber in einem guten Dialog.

**Kreisrätin Olbrich-Krakowitzer** interessiert sich dafür, ob das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Strecke Ingolstadt-Nürnberg in Ordnung gewesen ist oder dies realisiert wurde, obwohl es nicht gepasst hat. Bei Stuttgart 21 habe man beim Kosten-Nutzen-Verhältnis von Anfang bis Ende belogen und betrogen. Weil dort die Gelder noch gebunden seien, würden jetzt andere Projekte auf Eis liegen, wenn nicht noch der Verstand Platz greife und man das Projekt begrave.

Kreisrätin Olbrich-Krakowitzer erinnert daran, dass der Kreistag einmal im Rheinland-Pfalz gewesen ist und dort einen Vortrag hatte. Den ersten Satz dieses Vortrags werde sie nie vergessen, der lautete: „Am Anfang steht der politische Wille.“ Es sei jetzt an der Zeit, dass alle, die Parteikollegen in den Gremien des Bundes- oder Landtags haben, ihren Kollegen endlich „in den Hintern treten“, um diesen politischen Willen nach vorne zu bringen. Man wolle den Viertelstundentakt nicht 2020 oder 2030, sondern bräuchte ihn eigentlich heute schon. Wer heute pendeln müsse, wolle heute den Viertelstundentakt und nicht irgendwann in Zukunft, wenn er fast in Rente sei.

**Kreisrat Walter** merkt an, der Worte seien jetzt genug gewechselt. Der Kreistag sollte sich jetzt mit der Abstimmung über die vorgelegte Resolution beschäftigen.

**Herr Josel** erklärt, er sei noch eine Antwort zum Nutzen-Kosten-Verhältnis schuldig. Es seien Projekte aus dem Ruder gelaufen. Auch Ingolstadt-Nürnberg sei doppelt so teuer geworden, wie man dies geplant hatte, weil man dort geologische Überraschungen erlebt habe. Diese Kosten gingen nicht zu Lasten des Bundes, sondern mussten von der DB als Unternehmen getragen werden. Der Nutzen-Kosten-Faktor sei ein Regularium des Bundes, um Investitionsprojekte vergleichbar rechnen zu können und um eine Entscheidung treffen zu können, ob die Gelder des Bundes volkswirtschaftlich sinnvoll eingesetzt seien. Man könne sich hier die Köpfe heiß reden. Dies sei nun aber einmal so. Deshalb möchte er heute zu dem Thema nichts mehr sagen, so Herr Josel.

**Landrat Sailer** meint an Kreisrätin Daßler gerichtet, man sei heute schon ein Stück weitergekommen, wenngleich noch vieles zu klären sei. Er dankt Herrn Josel und Herrn Köppen sowie allen, die in den letzten drei Jahren in der Arbeitsgruppe mitgearbeitet haben. Heute habe er zum einen gelernt, dass das Ping-Pong-Spiel, das einen hier vor Ort jahrelang gelähmt habe, nun weg sei, so Landrat Sailer. Zum zweiten gebe es im Moment den Vorschlag, das 3. Gleis bis Gessertshausen anzumelden. Darüber müsse man jetzt gleich noch im Rahmen der Resolution diskutieren. Sowohl der Aussage von Herrn Josel als auch dem Zwischenruf von Herrn Köppen könne entnommen werden, dass eine Anmeldung bis Dinkelscherben noch besser wäre, weil man dann die Probleme noch besser lösen könnte. Diesen Ball sollte man aufgreifen. So könnte man alle Probleme vernünftig und in der Perspektive lösen. Man wolle nicht in zehn Jahren wieder darüber diskutieren, ob man noch einmal eine Ertüchtigung zwischen Gessertshausen und Dinkelscherben brauche. Auslöser dafür seien der Fernverkehr und die Vertaktung, der zusätzliche Fernverkehr und der Güterverkehr. Der Bund sei hierfür zuständig. Also brauche man die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan. Dies sei aber nur der erste Schritt.

Richtung Norden würde die vorhandene Infrastruktur laut Herrn Josel für die Vertaktung, zusätzlichen Fernverkehr und die Güterverkehre ausreichen. Auslöser für eine Verbesserung im Nahverkehr wäre dann der Nahverkehr, wofür der Freistaat aus den Regionalisierungsmitteln zuständig wäre.

Genau so sollte dies in der Resolution zusammengefasst werden, die Kollege Güller dankenswerterweise vorformuliert habe, die allerdings in zwei oder drei Punkten noch präzisiert werden sollte.

Der Kreistag befasst sich anschließend mit dem vorliegenden Vorschlag einer Resolution. Nachdem Einigkeit über die noch abzuändernden Punkte besteht, stellt Landrat Sailer die Resolution zur Abstimmung.



**Kapazitätsbedarf der Strecke Augsburg-Ulm unter Berücksichtigung von Augsburg Hbf, der Strecke Augsburg-Donauwörth und der Bedingungen des Bundesverkehrswegeplans**

Der Kreistag des Landkreises Augsburg beschließt folgende

**Resolution:**

1. Neben der Vertaktung und einem weiteren Ausbau des Fernverkehrs hat der Großraum Augsburg auch Anspruch auf ein S-Bahn-ähnliches Nahverkehrssystem, mit dem in Stoßzeiten ein zuverlässiger 15-Minuten-Takt flächendeckend gefahren wird. Die Region Augsburg gibt sich nicht mit einer Lösung 3. Klasse zufrieden. Auch die Fahrgäste im Großraum Augsburg haben Anspruch auf Qualität und Pünktlichkeit.
2. Deshalb fordert der Kreistag von Augsburg die Bayerische Staatsregierung auf, zum Bundesverkehrswegeplan 3. Gleise durchgehend zwischen Augsburg und mindestens Dinkelscherben als vordringlichen Bedarf jetzt anzumelden. Gleiches gilt für den Ausbau der Gleiskapazitäten von Augsburg in Richtung Norden bis Meitingen.
3. Der Kreistag von Augsburg bittet die Mitglieder des Bayerischen Landtags, in den verbleibenden fünf Wochen in dieser Richtung tätig zu werden, z. B. durch Dringlichkeitsanträge.
4. Zusätzlich hält es der Kreistag von Augsburg für notwendig, den „Südkopf“ des Hauptbahnhofes Augsburg zu ertüchtigen, so dass es insbesondere zu keinen Interessenskollisionen zwischen Nah- und Fernverkehr und den Interessen der Augsburger Localbahn kommt.
5. Daneben fordert der Kreistag die Verantwortlichen auf, nun endlich die unbefriedigende Situation an vielen Bahnhöfen im Landkreis Augsburg, z. B. zu enge Bahnsteige und fehlende Barrierefreiheit, konkret in Angriff zu nehmen.

**Abstimmungsergebnis:**

Ja-Stimmen:	56
Nein-Stimmen:	0

**TOP 3    Verschiedenes**

- keine Vorlagen -

**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

30. Sitzung des Kreistages 25.02.2013