

Auszug



Gremium: Kreisausschuss am Montag, den 26.09.2011

Öffentliche Sitzung:

TOP 3	ÖPNV - Reaktivierung der Staudenbahn; Sachstandsbericht Kostenteilung und Busverkehre Vorlage: 11/0199
--------------	---

Sachverhalt:

In der Sitzung des Kreisausschusses vom 30.05.2011 wurde die Verwaltung beauftragt, im Zusammenhang mit den Beratungen zur Reaktivierung der Staudenbahn die Aufteilung der Investitionskosten laut des vorliegenden Gutachtens auf die verschiedenen Kostenträger vorzunehmen. Zudem sollten Möglichkeiten zur Umorganisation der bestehenden Buskilometer in einen fahrplanorientierten Zubringerverkehr zur Staudenbahn geprüft werden.

1. Kostenaufteilung bei der Reaktivierung der Staudenbahn:

Die Reaktivierung der Staudenbahn wurde von den Unternehmen DB International GmbH und Intraplan Consult GmbH im Rahmen einer Machbarkeitsstudie analysiert und nach wirtschaftlichen Aspekten bewertet. Für die Beurteilung der Reaktivierung wurden Annahmen zu Grunde gelegt wie beispielsweise eine Verkehrsbestellung im „**Ein-Stunden-Takt**“, die **Verwendung von modernen Nahverkehrstriebwagen**, die **Höchstgeschwindigkeit mit 100 km/h**, die **Reaktivierung oder Neubau** von Haltepunkten oder die **Verwendung von altbrauchbaren Materialien**. Die getätigten Investitionen sollen dabei einen wartungsarmen Betrieb über 15 Jahre ermöglichen.

Im Rahmen der Studie wurden vier verschiedene Varianten erarbeitet. Gleichzeitig wurden beim Gewerk „Oberbau“ Kostenaufstellungen für eine „optimale“ sowie eine „minimale“ Ausführung erarbeitet. Des Weiteren stellt die **Leit- und Sicherheitstechnik** einen Kostenpunkt dar, der bei einem „Ein-Stunden-Takt“ nicht relevant ist, jedoch bei einer **Nachverdichtung** oder dem **parallelen Betrieb** beispielsweise von Ausflugsfahrten oder Güterverkehr unverzichtbar ist. Daraus ergeben sich unterschiedliche Ergebnisse, welche im Rahmen der Sitzung im Detail vorgestellt werden.

Kostenaufteilungen können im Rahmen der „Drittelregelung“ (Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, § 13) lediglich bei Bahnübergängen (BÜ) erfolgen. Wird keine Leit- und Sicherheitstechnik eingebaut, welche ein parallel zur Schiene verlaufendes Kabel benötigt, muss für die BÜ-Technik vor jedem Bahnübergang ein Kabel verlegt werden. In diesem Fall werden die BÜ-Kabeltiefbaukosten den Bahnübergängen zugeordnet und fallen unter die „Drittelregelung“. **Bei der „Drittelregelung“ werden die Kosten aufgeteilt zwischen der Bahn (oder entsprechender Betreibergesellschaft), dem Eigentümer der Straße und dem Freistaat.**

Diese drittelbaren Kosten belaufen sich auf insgesamt 1.845.300,-- €. Davon entfallen auf die Betreibergesellschaft (Bahn-Anteil) 615.100,-- €, auf den Freistaat als Kostenträger und

Straßenbaulastträger 703.800,-- € und auf die weiteren Baulastträger 526.421,-- €, davon auf den Landkreis Augsburg 42.346,-- €.

Weitere Ausführungen erfolgen im Rahmen der Präsentation!

2. Aufstellung der notwendigen Buskilometer zur Zuführung der Fahrgäste gemäß Variante 3 und 4 des Gutachtens unter Zugrundelegung eines „Ein-Studentakts“

Die momentanen Buslinien L604 (Gessertshausen – Markt Wald) und L706/707 (Schwabmünchen – Fischach – Gessertshausen) mit einer Jahreskilometerleistung von 315 Tausend Kilometer könnten im Zuge einer Reaktivierung der Staudenbahn in einen „Zubringerverkehr“ umorganisiert werden. Dabei würde die Linie 604, die derzeit bis Gessertshausen führt in Langenneufnach enden und auf die Abfahrtszeiten der Staudenbahn abgestimmt werden. Dies würde zu einer Reduzierung der Nutzwagenkilometer von ca. 215T auf 145T führen. Die Linie 706/707 die derzeit nur eine bedarfsorientierte Bedienung durchführt und sich insbesondere an den Schülerverkehren ausrichtet, könnte in eine Verbindung im Ein-Studentakt und abgestimmt auf die Abfahrtszeiten der Staudenbahn mit Zubringung auf den Bahnhof Fischach aufgewertet werden. Dabei würden die Nutzwagenkilometer von ca. 100T auf 157T anwachsen.

Die Fahrleistung bleibt dabei nahezu (-13T) unverändert.

Weitere Details werden im Rahmen der Präsentation vorgestellt.

Herr Gerhardt gibt einen Sachstandsbericht zur aktuellen Situation anhand der beiliegenden Präsentation. Er verweist außerdem auf eine E-Mail von Bgm. Böck an die Fraktionsvorsitzenden, wonach die Staudenbahnbetriebsgesellschaft vom Trägerverein beauftragt wurde, das Angebot nochmals konkret zu prüfen. Diese Zahlen sollen in der Sitzung am 24.10.2011 präsentiert werden.

Landrat Sailer stellt die Präsentation zur Aussprache.

Kreisrat Güller erklärt, der Vorschlag liege sehr nahe an den Vorstellungen der SPD-Fraktion. Entgegen der bisherigen Aussage, dass dadurch Buskilometer eingespart werden könnten, bewahrheite sich die Meinung der SPD-Fraktion, dass diese Buskilometer dann an anderer Stelle benötigt werden, um die Fahrgäste im Falle einer Reaktivierung der Schiene zuführen zu können. Kreisrat Güller erkundigt sich danach, bei welchem Trassenentgelt aus heutiger Sicht wohl mit einer „Zusage“ des Wirtschaftsministeriums gerechnet werden kann und stellt fest, dass damit jedoch noch nicht die Fahrleistung bestellt ist. Er möchte außerdem wissen, wie es sich mit den zu bestellenden Buskilometern und den Fahrgasteinnahmen verhält, u. a. bei der Weiterfahrt ab Gessertshausen.

Herr Gerhardt berichtet, dass gegenüber dem Landrat beim Gespräch im Wirtschaftsministerium ein Trassenentgelt von 4,70 € mitgeteilt wurde. Bei der letzten Besprechung wurde seitens des Landkreises ein Entgelt von 5,20 € genannt. Aufgrund der ab 01.01.2012 geänderten Rechtslage komme man nun auf ein Trassenentgelt von 5,65 €. Das Wirtschaftsministerium wurde gebeten, dem Landkreis eine schriftliche Aussage im Hinblick auf das Trassenentgelt zukommen zu lassen. Dies sei bisher nicht passiert, weshalb das Wirtschaftsministerium im August nochmals angeschrieben und um eine konkrete Aussage gebeten wurde. Diese habe man ebenfalls noch nicht erhalten.

Mit den Fahrgasteinnahmen verhalte es sich wie bei allen anderen Linien. Der Schienenverkehr werde durch den Freistaat Bayern bestellt. Der Freistaat Bayern bestelle also den Studentakt. Die erzielten Einnahmen kämen dem Betreiber zugute, der außerdem eine Ausgleichszahlung vom Freistaat Bayern erhalte. Dabei werde nur die Strecke von Langenneufnach bis Gessertshausen berücksichtigt.

Landrat Sailer teilt mit, man habe nach den Verhandlungen im Wirtschaftsministerium auch noch einmal Kontakt mit den Stadtwerken Ulm aufgenommen, die die Strecke Neu-Ulm – Senden reaktivieren. Bei diesen habe sich ein Trassenentgelt von 5,43 € errechnet, welches auch für den Landkreis erzielbar sein müsse. Dann komme es entscheidend darauf an, ob es gelinge, eine entsprechende Dynamisierung zu erhalten.

Kreisrat Güller stellt fest, dass die Buskilometer aus dem Staudengebiet in Richtung Augsburg somit nur für das Staudengebiet als Zuführung zur Bahn umgelegt werden sollen. Bei den Einnahmen im Busverkehr werde die Monatskarte als volle Einnahme gerechnet. Bei der Zuführung wäre dies in Zukunft hingegen nur noch ein verschwindend kleiner Anteil. Kreisrat Güller hinterfragt, ob deshalb eine starke Zunahme an Fahrgästen benötigt wird, um die Kilometer überhaupt bezahlen zu können.

Dies ist laut **Herrn Gerhardt** nicht erforderlich. Das Thema Einnahmen habe mit dem Landkreis und dem AVV nur am Rande zu tun. Vielmehr würden die Gesamteinnahmen im Bereich des AVV in einen Topf geworfen und diese nach entsprechenden Verhandlungen zwischen Busunternehmen und der Bahn aufgeteilt. Der AVV habe hierbei nur moderierende Funktion.

Landrat Sailer erklärt auf Anmerkung von **Kreisrat Güller**, man werde die Frage, ob die Betriebskosten ggf. steigen, im Nachgang zur heutigen Sitzung nochmals verdichten.

Kreisrat Hannemann bittet um Erläuterung des wesentlichen Unterschieds zwischen der optimalen und der minimalen Ausführung. Es müsse sichergestellt werden, dass die Probleme mit der Minimallösung nicht nur zeitlich verlagert werden und später hohe Reparaturleistungen anfallen, die auf Kosten der Betroffenen gingen. Die Frage des Risikos bei der Minimallösung sei noch zu klären.

Dazu berichtet **Herr Gerhardt**, die Zahlen seien zwischen den Fachleuten auf technischer Ebene abgesprochen und diskutiert worden. Bei der optimalen Lösung würde eine komplette Neuerrichtung des Oberbaus erfolgen. Beim minimalen Ansatz erfolge teilweise ein Einbau von gebrauchten Schienen. Der bestehende Schotter werde recycelt und zu 70 % wieder verwendet. Der Anteil des Neuschotters könne somit auf rd. 30 % reduziert werden.

Kreisrat Hannemann betont, man dürfe sich die Finanzierung jetzt nicht schön reden, nur um die Maßnahme schnell umsetzen zu können, wenn dann in einigen Jahren unter Umständen hohe Reparaturleistungen anfallen. Er fragt nach, ob ein Qualitätsunterschied beim Fahren auf neuen oder gebrauchten Schienen besteht.

Herr Gerhardt erklärt, er könne gerne nochmals hinterfragen, wie dies bis ins letzte technische Detail funktionieren soll. Voraussetzung sei bisher immer gewesen, dass der Betrieb für die Dauer von 15 Jahren gesichert sein müsse, und zwar unabhängig davon, welche Variante gewählt werde. Die Spezialisten hätten sich daraufhin zusammengesetzt und überlegt, wie eine Sparversion aussehen könnte.

Landrat Sailer teilt mit, dass der Oberbau nicht zwingend ausgetauscht werden muss. Bei den Schienen gebe es unterschiedliche Typen, die zum Einsatz kommen können. Je nachdem bewege man sich zwischen 12,5 und 18 Mio. €. Man werde aufgrund der heutigen Rückmeldungen versuchen, eine annähernd realistische Zahl zu ermitteln. Daneben sei noch das endgültige Trassenentgelt zu klären. Im Falle einer Mischkalkulation könnte sich noch etwas positiv verändern, wenn mit einer Preisgleitklausel kalkuliert würde. Man werde auch noch einmal bei den Kollegen in Neu-Ulm bezüglich der dortigen Aufteilung des Trassenentgelts nachfragen. Am Ende stünde dann die Frage, wie die Lücke eines ggf. noch vorhandenen Defizits geschlossen werden könne. Heute habe es sich lediglich um eine Bestandsaufnahme mit den jetzt vorliegenden Informationen gehandelt.

Herr Gerhardt informiert darüber, dass es Aufgabe des entsprechenden Betreibers und nicht des Landkreises wäre, falls nach z. B. 5 oder 7 Jahren Reparaturen anstünden. Über dieses Risiko müsse sich der Betreiber im Klaren sein.

Kreisrat Buhl wirft die Frage auf, was es dem Landkreis nützt, wenn der Betreiber das Risiko nicht verkraftet. Dies falle dann auf den Landkreis zurück. Laut Aussage von Herrn Gerhardt hätten Fachleute über die Qualität des Oberbaus diskutiert. Die Frage sei jedoch, ob es sich dabei um diejenigen handle, die den Wunsch nach Inbetriebnahme der Staudenbahn hätten oder um Fachleute, die das Ganze neutral angehen.

Die Zusatzkosten für die Leit- und Sicherungstechnik in Höhe von 1,8 Mio. € würden damit zusammenhängen, ob ein Güterverkehr auf der Strecke erfolge. Diesbezüglich sollte eine Umfrage gestartet werden, welche Betriebe auf der Staudenbahn einen Güterverkehr aufrecht erhalten würden. Die dabei zu erzielenden Einnahmen könnten dann in die Kalkulation mit einfließen. Kreisrat Buhl möchte wissen, ob dies inzwischen geprüft wurde.

Von **Herrn Gerhardt** wird mitgeteilt, dass man derzeit nicht verbindlich wisse, wer die Strecke zusätzlich nutzen werde. Die Empfehlung von Seiten der Verwaltung laute jedenfalls, die Leit- und Sicherungstechnik in jedem Fall einzubauen. Dies sei bei Verdichterverkehren ohnehin notwendig.

Kreisrat Buhl stellt fest, dass die Minimalrechnung in der vorgelegten Form somit auf eine falsche Spur führe und so eigentlich nicht veröffentlicht werden dürfe. **Herr Gerhardt** gibt zu verstehen, dies liege in der Entscheidung der Politik. Man wolle zum jetzigen Zeitpunkt nicht hergehen und nur eine Lösung betrachten.

Kreisrat Liebert führt an, man wolle die Staudenbahn nicht in Fischach enden lassen. Dies wäre zwar die billigste, aber auch unsinnigste Lösung. Deshalb habe sich der Kreisausschuss bereits unisono für die Variante 3 entschieden. Innerhalb dieser Variante gebe es nun Eckwerte, über die man reden müsse. Man wolle die Staudenbahn, allerdings nicht um jeden Preis. Es mache keinen Sinn, die Ausgaben herunter- und die Einnahmen hochzurechnen. Vielmehr müsse die Berechnung realistisch erfolgen. Durch Weglassung der Kosten für die Leit- und Sicherungstechnik würde man sich einen möglichen Weg verbauen. Dies müsse nochmals genau überprüft werden. Auch sei zu prüfen, ob man eine Elektrifizierung wolle oder nicht. Es müsse nun Klartext geredet und überlegt werden, ob das Ganze schulterbar sei oder nicht. Bei den im Moment auf 12 Mio. € abgespeckten Investitionskosten werde es wohl nicht bleiben.

Hinzu komme die Tatsache, dass die Staudenbahn das Problem der Mobilität auf dem flachen Land alleine nicht werde lösen können. Das Ganze mache nur dann Sinn, wenn die Seitenäste funktionieren. Auch hier müsse man den Gemeinden entlang der Staudenbahn ehrlicherweise sagen, dass es zur Verschlechterung beim Busverkehr kommen werde, da es keine Parallelverkehre geben dürfe. Dies sei die logische Konsequenz, wenn der Landkreis seinem Grundsatz treu bleiben wolle.

Wenn Einsparpotenziale im Vergleich zur Machbarkeitsstudie reklamiert werden, dann wäre es auch nicht gut, heute in Bezug auf die Kosten Pflöcke einzurammen. Dies alles müsse nochmals diskutiert und erst dann entschieden werden.

Kreisrätin Jung spricht sich für die Mitnahme der Sicherungs- und Leittechnik aus, und zwar nicht nur in Bezug auf den Güterverkehr, sondern auch wegen des Ausflugsverkehrs auf der Staudenbahn. Die Frage sei, ob man über eine Elektrifizierung in Zukunft nachdenken müsse. Würde man auf Dieselbetrieb setzen, wäre eine schnellere Inbetriebnahme bereits ab 2013 – nicht erst ab 2018 – möglich.

Kreisrat Liebert fragt nach, warum dies so sein soll, worauf **Kreisrätin Jung** auf eine entsprechende Aussage von Fachleuten verweist.

Landrat Sailer meint, dies sei wohl eher eine theoretische Aussage, da die Instandsetzung bis 2013 nicht abgeschlossen sein könne. Fahren könne die Staudenbahn auch nur dann, wenn das Problem mit der DB Regio gelöst werden könne.

Kreisrätin Jung betont, es sei das Ziel, dies zu regeln. Das Thema Elektrifizierung sei erst aufgetaucht, als der damalige Minister Wiesheu die Ausreichung von Zuschüssen hiervon abhängig gemacht habe. Im Falle eines Dieselbetriebs wäre mit niedrigeren Investitions- und Betriebskosten zu rechnen. Ein Umstieg auf Akkutriebswagen im Rahmen der erneuerbaren Energien sei dann später möglich, nicht jedoch im Falle einer Elektrifizierung. Man sollte sich den Weg in diese Richtung deshalb noch offen lassen.

Wichtig sei, dass es für die Stauden keine Verschlechterung der Verkehrsanbindung geben sollte. Der Stundentakt sei deshalb die Minimallösung, während es in der Verdichtung – zumindest bis Fischach – zu einem Halbstundentakt kommen müsse. Jeder Zug müsse durch Busse angebunden werden. Im Falle von Leerzeiten würde die Staudenbahn nicht angenommen.

Landrat Sailer gibt zu verstehen, dass niemand eine Verschlechterung wolle. Die Staudenbahn müsse deshalb mindestens im Stundentakt fahren und es müssten ausreichend Zubringerverkehre vorhanden sein. Das Thema Staudenbahn müsse jedoch vernünftig und tragfähig angegangen werden. Man dürfe weder den Betreiber noch den Landkreis in ein Abenteuer stürzen.

Die Elektrifizierung sei für den Freistaat als Auftraggeber nicht entscheidend. Wenn die Strecke nicht elektrifiziert sei, dann müsse man sehen, mit welchem Zugmaterial die Strecke bedient werden könne. Es komme dabei auch darauf an, welche Zeit die Trassenbelegung in Anspruch nehme.

Von **Kreisrat Güller** wird es aufgrund des Schreibens von Bgm. Böck als richtig erachtet, dass nochmals Preise eingeholt werden. Das Ganze sollte in bereits klare und in noch offene und ggf. noch zu klärende Punkte sortiert werden. Das Thema Variante sei geklärt, ebenso der Punkt Leit- und Sicherheitstechnik. Es wäre purer Wahnsinn, diese nicht umzusetzen. Wenn so viel in die Reaktivierung investiert werde, dann müsse die Strecke auch zukunftsfähig sein. Dies sei dann nicht der Fall, wenn kein Halbstundentakt gefahren und kein Güterverkehr auf die Strecke gebracht werden könne. In diesem Fall liege man allerdings schon bei über 14 Mio. €.

Die SPD unterscheide sich von den Grünen hingegen beim Thema Elektrifizierung. Es mache keinen Sinn, auf einer Teilstrecke Dieselloks einzusetzen, wenn ab Gessertshausen elektrifizierend gefahren werde. Die Umweltbilanz von Dieselloks sei zudem eindeutig schlechter. Bezüglich des Streckennetzes spricht sich Kreisrat Güller für eine Durchbindung in Richtung Aichach und in Richtung Buchloe aus.

Sollte bei Benutzung von Altschotter trotzdem eine Standfestigkeit für 15 Jahre gewährleistet sein, dann sehe er darin kein Problem, so Kreisrat Güller. Dies gelte auch für den teilweisen Einsatz gebrauchter Schienen, solange die Sicherheit gewährleistet bleibe.

Offen sei auch noch das Thema der drei Haltepunkte in Langenneufnach. Die Betriebskosten würden dadurch höher. Jeder Haltepunkt koste zudem Zeit und damit Geld bei der Bestellung. Letztendlich müsse die Kommune wissen, ob sie dies schultern könne. Der Landkreis werde hierfür nicht bezahlen, was auch bisher nicht Gegenstand der Diskussion gewesen sei.

Des Weiteren verweist Kreisrat Güller auf ein Schreiben von Herrn Teichmann, wonach möglichst viel bestellt werden soll, um möglichst viel Trassenentgelt zu erhalten. Die Rechnung mit den Buskilometern habe gezeigt, dass für jeden Zug ein Haufen Zubringer benötigt werden. Man werde an ein paar Stellen nicht darum herumkommen, zusätzlich zu bezahlen. Im Hinblick auf die Zu- und Abführung des Schülerverkehrs vom Gymnasium Diedorf meint Kreisrat Güller, dass man den Leuten nichts versprechen sollte, was man nicht halten könne.

Der Ball liege momentan in zweierlei Hinsicht in der Staudenregion. Alle Fraktionen hätten erklärt, dass sie bereit seien, bei den Investitionskosten etwas zu machen. Voraussetzung

sei, dass die sich jetzt abzeichnenden Systeme in diesen Bereichen angenommen werden. Verwundert zeigt sich Kreisrat Güller auch über ein Schreiben von Herrn Teichmann, wonach die direkt an der Trasse liegenden Kommunen befragt werden sollen. Dies sei nicht ausreichend. Es müssten vielmehr alle Kommunen, die am Busnetz liegen und davon betroffen wären, in diese Befragung einbezogen werden. Diese Bürgerinnen und Bürger brauche man, damit das Verkehrssystem angenommen werde.

Der zweite Punkt sei das Betreiberthema. Man dürfe nicht so tun, als wäre der Landkreis der Betreiber. Es werde ein Betreiber benötigt, der bereit sei, dies zu machen und zu investieren. Der Landkreis könne Rahmenbedingungen vorgeben und die Kommunen könnten Haltepunkte bauen. Ferner könne der Landkreis die Bereitschaft erklären, Busse zu bestellen und das Thema Bestellung zu regeln. Auf jeden Fall müsse man aufpassen, dass man jetzt keine Billiglösung mache, mit der man sich nur selbst in die Tasche lügen würde. Würden die 12 Mio. € nicht ausreichen, dann kämen die Betreiber ganz schnell nicht nur auf den Landkreis, sondern auf jede einzelne Kommune zu.

Bei der Betreiberfrage sieht Kreisrat Güller im Moment noch die größte Hürde. Es werde ein Betreiber benötigt, der seriös rechne und nicht seine privaten Interessen in den Vordergrund stelle.

Kreisrätin Jung entgegnet, es sei nicht richtig, dass unseriös gerechnet wurde.

Landrat Sailer führt an, er unterstreiche jeden Satz von Kreisrat Güller. Man brauche jemanden, der das Geschäft verstehe und dies entsprechend umsetze.

Zur nächsten Sitzung sollten die noch offenen Punkte hinterfragt und die Kostenseite nochmals überprüft werden. Außerdem werde vorgeschlagen, externen Sachverstand einzuholen. Es sei eine Darstellung erforderlich, wer am Ende welches Risiko zu tragen habe. Jede Gemeinde und auch der Landkreis müsse wissen, welcher finanzielle Anteil auf einen zukomme. Ferner müsse der Anteil auf der Einnahmenseite dargelegt sowie geklärt werden, welcher Anteil aus dem Trassenentgelt von 5,65 € für die Finanzierung verwendet werden könne. Sollte dies nicht reichen, sei zu klären, wie man die Lücke schließen könne. Bei den Fragen der Infrastruktur sei auch noch über die Zuschüsse zu diskutieren.

Von **Kreisrat Dr. Higl** wird das Thema Lärmschutz angesprochen. Er sei als Bürgermeister an einer Bahnlinie diesbezüglich leidgeplagt und möchte deshalb wissen, ob geklärt sei, dass keine zusätzlichen Kosten für Lärmschutzmaßnahmen aufgrund dieser Maßnahme entstehen werden.

Dazu verweist **Herr Gerhardt** auf die bereits in der letzten Sitzung erfolgte Information, wonach der Landkreis in den Gesprächen mit dem Wirtschaftsministerium die mündliche Aussage erhalten habe, dass ein zusätzlicher oder weiterer Lärmschutz nicht erforderlich sei. An dieser Aussage habe sich seitdem nichts geändert.

Kreisrat Hannemann erinnert daran, dass die Kommunen Ende Juli angeschrieben und um Stellungnahme gebeten werden sollten. Er fragt nach, ob es dazu bereits Rückäußerungen gibt. Alles stehe und falle mit der Auslastung, weshalb die Kommunen in den Stauden erklären müssten, dass die die Staudenbahn wollen. Eine Vertaktung nach Augsburg wolle man sicherstellen. Dies gehe aber nur mit der Elektrifizierung. Deshalb zeigt sich Kreisrat Hannemann verwundert über die neue Diskussion im Zusammenhang mit der Betriebsart.

Landrat Sailer erläutert, das Thema sei deshalb aufgekommen, weil nach Aussage der DB dadurch eine frühere Reaktivierung möglich wäre, und zwar mit der Ammerseebahn durchgehend bis Langenneufnach. Die DB Regio müsste dadurch allerdings auf Verkehre verzichten und anderweitig ein Kompensationsgeschäft haben. Landrat Sailer macht deutlich, eine vernünftige, finanzierbare und belastbare Reaktivierung zum Fahrplanwechsel 2018 sei auf jeden Fall der bessere Weg als nun ab 2013 für drei oder vier Jahre irgendetwas zu machen, was vielleicht nicht entsprechend angenommen werde.

Was die Frage der Beteiligung der Kommunen betrifft, so schlägt Landrat Sailer vor, die heute besprochenen Punkte aufzubereiten, die noch offenen Fragen zu klären und das Ergebnis den Kommunen sowie dem Kreisausschuss zukommen zu lassen. Damit wisse dann jeder, wie ein Reaktivierungsszenario aussehen könnte. Jeder Gemeinderat müsse dem Landkreis dann per Beschluss mitteilen, ob er dieses Konzept mittrage.

Kreisrat Buhl bittet die Umfrage dahingehend zu erweitern, als die Gemeinden auch über die Veränderungen im Busverkehr informiert werden. Zudem müsse in das Berechnungsmodell die Sicherheits- und Leittechnik mit einfließen.

Mit der von Landrat Sailer vorgetragenen Vorgehensweise erklärt sich der Kreisausschuss einverstanden.

Der Vorsitzende:

gez.

Martin Sailer
Landrat

Die Protokollführerin:

gez.

Ulla Berger
Verw.Angestellte