

Befürchtung, Erleichterung und freudige Erwartung? – Der Landkreis Augsburg und die Vorschlagsvariante

Die Bahnstrecke zwischen Augsburg und Ulm ist im Landkreis schon länger Thema als es das Bahnprojekt Ulm–Augsburg überhaupt gibt. Einer, der die Historie kennt, ist der Augsburger Landrat Martin Sailer. Ein Gespräch über den hohen Autofahreranteil im Landkreis, die Wichtigkeit von Schallschutz und was er von Bürgerinitiativen hält.

Intro:

Also erstens ist es tatsächlich verbesserungswürdig... Freudig und voller Erwartung... Bringt aus unserer Sicht keinen nennenswerten Mehrwert für die Region.

Andrea Morgenstern:

Im Landkreis Augsburg gibt es mehrere wichtige Bahnstrecken. Eine, die es noch gar nicht gibt, dürfte unseren heutigen Gast mehr beschäftigt haben als die bestehenden. Wir sprechen heute mit dem Landrat des Landkreises Augsburg, Martin Sailer. Hallo Herr Sailer.

Martin Sailer:

Herzlich willkommen!

Andrea Morgenstern:

Danke, dass wir bei Ihnen zu Gast sein dürfen.

Martin Sailer:

Sehr gerne.

Andrea Morgenstern:

Herr Sailer, das Bahnprojekt Ulm–Augsburg gibt es schon eine Weile. Gehen wir deshalb erst einmal ein paar Jahre zurück. Der Landkreis hatte sich früh positioniert, wie die Städte Augsburg und Ulm mit neuen Gleisen verbunden werden sollten. Und zwar mit einem Ausbau der Bestandsstrecke, zumindest im Landkreis Augsburg. Können Sie uns kurz erklären, wie es zu dieser Positionierung kam?

Martin Sailer:

Ja, seit vielen Jahren sehen wir die Notwendigkeit, dass die Strecke Augsburg–Ulm ertüchtigt werden muss. Und wir haben uns sehr früh positioniert, haben gesagt, wir müssen in der Region zusammenstehen, zusammenhalten, um ein starkes Signal nach Berlin an die Bahn zu richten, um hier wirklich auch in bestimmter Zeit zum Zug zu kommen – sprichwörtlich zum Zug zu kommen. Und da haben wir noch nicht zu wagen geträumt, auch über Neubaustrecken entlang der Autobahn zu diskutieren, sondern es gab früh schon Überlegungen in den 90er Jahren, die Bahnstrecke im Bestand viergleisig auszubauen. Und es war letztendlich immer unsere Motivation, auf der Grundlage unsere Forderungen zu formulieren und auch einzubringen. Und da sind wir heute, glaube ich, einen ganz guten Schritt weitergekommen.

Andrea Morgenstern:

Den Kommunen entlang der Bestandsstrecke ist verständlicherweise ein guter Schallschutz auch wichtig. Mit einem Ausbau hätte die Bahn diesen umsetzen müssen. War das damals auch Ihre Absicht?

Martin Sailer:

Also wir hatten von Anfang an immer eine Forderung klar formuliert, das war – egal was passiert – es muss einen Mehrwert für die Region bringen. Und gerade die leidgeprüften Anwohner entlang der Bestandsstrecke lagen uns da immer ganz besonders am Herzen. Deswegen war für uns wichtig – egal was passiert – wir müssen in den Lärmschutz investieren. Wir brauchen einen richtig guten Lärmschutz auf dem technisch neuesten Stand. Und auch das Thema barrierefreie Bahnhöfe, das war für uns immer eine der zentralen Forderungen, sollte es zum Ausbau und zur Ertüchtigung der Bestandsstrecke kommen.

Andrea Morgenstern:

Nachdem 2019 die Resolution verabschiedet wurde, im Landkreis Augsburg käme nur ein Bestandsausbau in Frage, kamen Vertreter aus dem gesamten Landkreis ein Jahr darauf in Neusäß zusammen. Auch solche, von denen eine Strecke Ulm–Augsburg eigentlich ganz schön weit weg ist. Wie haben Sie sie überzeugt, sich mit dem Thema zu beschäftigen?

Martin Sailer:

Für mich als Landrat war von Anfang an wichtig, den Landkreis zusammenzuhalten. Für mich war wichtig, wir werden nur dann gehört und auch wirklich ernsthaft wahrgenommen, wenn wir mit einer Stimme sprechen, wenn sich auch die Kommunen hinter uns scharen, uns unterstützen, die weder vom Ausbau des Bestandes noch von einer Neubaustrecke betroffen sind, die aber von einer Ertüchtigung als Wirtschaftsraum genauso profitieren, egal ob sie in der Nähe der Bahnstrecke sind oder weiter weg positioniert sind. Und das haben wir versucht von Anfang an, das habe ich versucht, auch durch die Resolutionen, durch Kreistagssitzungen, durch Bürgermeisterdienstbesprechungen. Und ich glaube, das ist auch so ein bisschen der Schlüssel des Erfolgs, dass wir allen Partnern gegenüber gezeigt haben, die Region spricht hier mit einer Sprache, sie hat ein gemeinsames Ziel, und dem sind wir ein gutes Stück näher gekommen.

Andrea Morgenstern:

Ende Mai, Sie sagen ein Stück nähergekommen, wurde unser Raumordnungsverfahren beendet. Die Regierung von Schwaben, die das Verfahren durchgeführt hat, kam zu dem Schluss, dass die Variante Blau-Grün landesplanerisch nicht realisierbar ist. Ist das denn nun eine gute oder eine schlechte Nachricht für den Landkreis Augsburg?

Martin Sailer:

Das ist dem Grunde nach eine zwiespältige Information. Denn auf der einen Seite hatten wir damit verknüpft, ursprünglich ja den Bestand zu ertüchtigen. Gleichwohl, und das ist für uns erfreulich, sind wir ja jetzt mit reingerutscht in das Programm zur Ertüchtigung der Hochleistungskorridore. Da kommt der Lärmschutz, da kommen die barrierefreien Bahnhöfe und damit werden wir auch weiterhin ein gutes Nahverkehrsangebot haben. Also insofern ist es eine gute und eine schlechte Nachricht. Aber das, was wir auch von Anfang an eingefordert haben: Lärmschutz, barrierefreie Bahnhöfe, auch diesem Ziel sind wir ein gutes Stück näher gekommen.

Andrea Morgenstern:

Sie haben die Generalsanierung angesprochen. Das haben Bund und Bahn beschlossen, dass 2030 die Strecke zwischen Ulm und Augsburg generalsaniert werden soll. Dabei geht es eben um die Barrierefreiheit, um den Schallschutz, wie Sie gesagt haben. Allerdings wird natürlich die Strecke auch mehrere Monate komplett gesperrt. Fahrgäste müssen auf Schienenersatzverkehr umsteigen oder auch Umwege in Kauf nehmen. Haben Sie sich trotzdem gefreut, als Sie damals die Nachrichten erhalten haben oder was

haben Sie sich gedacht?

Martin Sailer:

Ja, für uns ist wichtig, dass die Strecke ertüchtigt wird. Sie wird ja auch digitalisiert. Das heißt, dass auch in der Zeit, bis wir die Neubaustrecke haben, die Bestandsstrecke doch wesentlich leistungsfähiger wird. Dass wir die Zielkonflikte zwischen Nahverkehr und Fernverkehr auflösen können, dass der Güterverkehr entsprechend abgewickelt werden kann, dass das mit einer kurzzeitigen Sperrung der Infrastruktur verbunden ist, das müssen wir in Kauf nehmen. Das ist, glaube ich, auch für die Menschen, die den Zug nützen, durchaus vermittelbar, weil sie wissen, dass es dann auf Sicht – und ein halbes Jahr ist ja schnell vorbei – wenn man ehrlich ist, wenn es auf Sicht dann danach deutlich besser wird. Und ich glaube, da warten alle entlang der Strecke drauf und dann nimmt man sechs Monate Baustelle durchaus in Kauf.

Andrea Morgenstern:

Im März 2024 war der bayerische Verkehrsminister Christian Bernreiter zu Besuch in Zusmarshausen und hat sich über den möglichen Bahnhof informiert. Sie waren auch dabei damals. Was war Ihr Eindruck?

Martin Sailer:

Dass er a) gut informiert war und, ich glaube, b) jemand ist, der uns aktiv unterstützt. Wir brauchen ja da, wenn es um den Bahnhof Zusmarshausen geht, das Zusammenwirken von Bund, Bahn und Freistaat Bayern. Und da, glaube ich, hat er sehr überzeugend auch geschildert und dargelegt, dass auch der Freistaat Bayern hinter der Forderung der Region steht, diesen Bahnhof Zusmarshausen zu realisieren. Wir haben als Landkreis Augsburg uns auch ein Stück weit an der Potenzialabschätzung beteiligt. Wir haben sie mitfinanziert und damit auch möglich gemacht und waren überrascht, wie hoch das Fahrgastpotenzial tatsächlich für einen Bahnhof Zusmarshausen ist. Damit ist die Grundlage gelegt oder beziehungsweise die Tür geöffnet, sich mit dem Thema Bahnhof Zusmarshausen intensiver zu befassen. Und er ist für uns natürlich auch wichtig, weil er ein ganz wichtiger Mosaikstein in der Frage ist, welchen Mehrwert bringt diese Neubautrasse auch für die Region? Und da ist ein zusätzlicher Haltepunkt für uns natürlich wirklich ein idealer Glücksfall.

Andrea Morgenstern:

Bleiben wir noch kurz bei dem Thema. Der Landkreis hat im Sommer 2019 das Mobilitätsverhalten der Menschen im Landkreis untersucht. Und dabei kam heraus, dass 60 Prozent aller Wege mit dem Auto zurückgelegt werden, nur 8 Prozent mit dem ÖPNV, also dem öffentlichen Personennahverkehr. Wenn man jetzt sogar noch den Schülerverkehr herausrechnet, liegt der ÖPNV-Anteil bei weniger als 5 Prozent. Könnte sich das mit einem Regionalhalt in Zusmarshausen zugunsten des ÖPNV ändern?

Martin Sailer:

Also erstens ist es tatsächlich verbesserungswürdig, da glaube ich, können wir durchaus zustimmen. Und zum Zweiten bietet der Bahnhof Zusmarshausen tatsächlich die Möglichkeit, hier nachzusteuern. Denn es ist unser erklärter Wille, dass wir dann die Busverkehre, die im Moment in der Region stattfinden, also Verkehre beispielsweise Richtung Augsburg, dass wir die dann im Wesentlichen verknüpfen mit dem Schienenverkehr am Bahnhof Zusmarshausen. Und damit erzeugen wir in der Region um Zusmarshausen ein attraktives Nahverkehrsangebot, auf das, denke ich, dann viele Pendler, die bisher das Auto nutzen, dann umsteigen werden. Und das, glaube ich, hebt noch mal die Attraktivität auch des westlichen Landkreises.

Andrea Morgenstern:

Sie haben schon die Wirtschaft angesprochen, Herr Sailer, wenn Sie jetzt mit Unternehmerinnen und Unternehmern aus der Region sprechen, wie ist da die Stimmung der Wirtschaft im Landkreis Augsburg bezüglich unseres Projekts?

Martin Sailer:

Die ist freudig und voller Erwartung. Wir sind ein Wirtschaftsstandort, wir sind ein Wachstumslandkreis, der eine unglaubliche Dynamik hat. Wir sind ein Zuzugslandkreis. Das heißt, wir haben an vielen Stellen erhebliches Wachstum und auch entsprechendes Wachstumspotenzial. Und da spielt natürlich die Verkehrsinfrastruktur eine ganz gewichtige Rolle. Und die Schiene inzwischen auch eine ganz wichtige Rolle. Wir haben eine große Unterstützung auch der Regionalversammlung der IHK beispielsweise. Viele Unternehmen, auch vor Ort in Zusmarshausen, fordern ganz aktiv den Bahnhalt Zusmarshausen ein. Wir haben Unterstützung auch bei vielen anderen Schienenprojekten, wo große Unternehmen sagen, wir brauchen, um unsere Mitarbeiter überhaupt hierher zu lotsen, entsprechendes gutes Verkehrsangebot auch auf der Schiene, schienengebunden. Also, um auf Ihre Frage noch mal zu kommen: Die Wirtschaft steht geschlossen hinter dem Bahnprojekt.

Andrea Morgenstern:

Und wenn wir jetzt auf die Bürgerinnen und Bürger schauen, wenn die sie aufs Bahnprojekt ansprechen. Hand aufs Herz: Rollen Sie da eher mit den Augen oder beschäftigen Sie sich ganz gerne mit uns?

Martin Sailer:

Da gibt es natürlich das Pro und Kontra. Da gibt es diejenigen, die so ein großes Verkehrsprojekt durchaus kritisch sehen und fragen "Muss es denn unbedingt sein? Was bedeuten denn 20 Minuten Fahrzeit zwischen Augsburg und Ulm?" Da muss man die Menschen ernst nehmen, da muss man sie mitnehmen. Das haben wir von Anfang an getan. Das hat der Herr Baumann mit seinen Mitarbeitern getan. Das haben wir als Politik von Anfang an getan, weil wir immer versucht haben herauszustellen: Es muss einen Mehrwert für die Region geben. Und die, die sich aktiv mit uns auseinandersetzen, die sich mit dem Bahnprojekt auseinandersetzen, die stellen fest, dass es in der Tat unter Abwägung aller Vor- und Nachteile einen echten Mehrwert für die Region gibt. Und wir können dieses Land, auch diesen Landkreis, nur in eine gute Zukunft entwickeln, wenn wir eine gute Verkehrsinfrastruktur haben. Und da gehört die Bahnlinie Augsburg-Ulm ganz maßgeblich mit dazu.

Andrea Morgenstern:

Sie sind jetzt seit 2008 als Landrat im Amt. Gab es in Ihrer Amtszeit bereits Vorhaben von der Größenordnung unseres Bahnprojekts?

Martin Sailer:

Also vielleicht ist es vergleichbar mit dem Ausbau der Autobahn auf sechs Fahrspuren, die ja auch uns vor Ort einige Jahre beschäftigt hat, dieser Ausbau. Aber das Bahnprojekt toppt das sicher noch einmal ein Stückweit, weil es wirklich ein völliges Neubauprojekt ist. Man dockt nicht an eine bestehende Infrastruktur an, so wie das bei der Autobahn der Fall war, sondern es ist ein völlig neues Projekt und eines, auf das sich die Menschen, glaube ich, in der Region schon freuen. Auch vor allem die, die viel mit dem Zug unterwegs sind. Und wir sind ja dann eingebunden in den Deutschlandtakt. Also das ist wirklich ein echter Mehrwert. Aber um noch mal auf Ihre Frage zu kommen: So ein Projekt gab es im Landkreis noch nie und deswegen sprechen wir, glaube ich, alle auch von einem Jahrhundertprojekt.

Andrea Morgenstern:

In Ihrem Landkreis herrschen eben wie gesagt verschiedene Meinungen, welche unserer Varianten auch die beste sei. Beneiden Sie da manchmal die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, die nur die Interessen ihrer eigenen Kommune vertreten müssen?

Martin Sailer:

Ja, beneiden tue ich sie nicht. Aber es gehört zum politischen Geschäft, dass man abwägen muss, dass man Vor- und Nachteile gegeneinander abwägen muss und dass man sich am Ende dann auch nach Abwägung eine Meinung bilden muss und dann

aber auch zu einer Entscheidung stehen muss und sie auch mittragen muss. Sich wegducken geht nicht, wenn man politisch Verantwortung übernimmt, dann muss man sich der Verantwortung auch stellen. Das tun wir auch. Wir können es auch beim Bahnprojekt nicht jedem recht machen. Da wird es Menschen geben, die uns nicht verstehen werden, die es nicht nachvollziehen können. Aber da glaube ich, dass auch manch ein Kritiker dann überzeugt sein wird, wenn er das erste Mal selbst in den Zug einsteigt und vielleicht von Augsburg irgendwie nach Hamburg fährt und dann feststellt, in diesem wunderbaren Deutschlandtakt fährt man inzwischen ganz kommod bis Hamburg, dann werden auch die Kritiker vielleicht überzeugt sein. Aber es geht nicht darum, jeden zu überzeugen, sondern die Mehrheit zu überzeugen. Und ich glaube, das ist in den letzten Monaten und Jahren durchaus gelungen.

Andrea Morgenstern:

Kommen wir zu den aktuelleren Entwicklungen. In verschiedenen Medien war zu lesen, dass Sie im Landkreis Augsburg nur die Kombination aus Orange und Türkis für – ich zitiere – “wirklich sinnvoll” halten. Welche Gründe sprechen Ihrer Meinung nach dafür?

Martin Sailer:

Da geht es um zwei Aspekte. Einmal um das Landschaftsbild. Wir sind ja ein ländlich geprägter Landkreis mit dem Naturpark Augsburg Westliche Wälder, durch den die Trassenvarianten beide gehen würden. Die Violette bringt aus unserer Sicht keinen nennenswerten Mehrwert für die Region. Es zerplügt den Naturpark Augsburg Westliche Wälder mit einer ganz eigenen Trasse. Wir würden den Bahnhalt Zusmarshausen nicht realisiert bekommen und damit hätten wir zwei ganz gravierende Nachteile: Landschaftsbild und nicht den Bahnhalt. Und wir haben uns von Anfang an dann für die Bündelung der Verkehre ausgesprochen, also an der Autobahn entlang die Neubau-trasse zu realisieren, das halte ich für den zielführenderen Weg und deswegen hat sich die Region auch sehr nachdrücklich dann für eine Trasse entschieden aus der Kombination Orange und Türkis.

Andrea Morgenstern:

Bei der Überlagerung der Ergebnisse des Raumordnungs- und des Trassenauswahlverfahrens kam nun das Gleiche heraus. Sind Sie zufrieden mit unserer Vorschlagsvariante?

Martin Sailer:

Also dem Grunde nach sind wir zufrieden mit der Trassenentscheidung, aber gleichwohl gilt es jetzt, Hausaufgaben zu machen. Denn jetzt geht es in die Feinplanung. Da müssen wir uns auf die Hinterfüße stellen, wie die Trasse dann konkret im GVZ verlaufen soll, wie der Lärmschutz für die Ortsteile von Gersthofen aussehen soll, insbesondere wie die Trassenführung dann im Bereich von Adelsried verlaufen soll. Da gibt es im Moment noch große Fragezeichen, auch bei der Bürgerschaft, die müssen wir auch mitnehmen und dann natürlich der Bahnhalt Zusmarshausen. Diese Dinge werden wir noch einmal einsammeln bei den Kommunen. Wir wollen auch eine gemeinsame Erklärung im Kreistag dazu abgeben. Und jetzt ist es die spannende Aufgabe, auch im Schlussspurt, den Landkreis da hinter mich zu bringen, den Kreistag hinter mich zu bringen und mit einer Stimme auch in dieser Phase des Projekts zu sprechen. Und dann sind wir eigentlich in der Region gut aufgestellt. Wir haben den Bestand ertüchtigt mit Lärmschutz, mit Barrierefreiheit. Wir haben die Neubautrasse, die hoffentlich so gestaltet wird, dass die Bürger vor Ort auch einigermaßen zufrieden sein können damit. Und dann sind wir als Region wirklich richtig gut aufgestellt. Und Sie haben mich eingangs gefragt, warum es so wichtig ist, die Bürgerschaft, die Politik hinter sich zu einen. Wir sehen an anderen Stellen, dass da, wo verschiedenste Trassen in der Diskussion sind, man nicht weiterkommt. Und ich glaube, dass damit auch die Bahn dann Planungssicherheit hat, dass sie weiß, die Region akzeptiert diese Lösung, sie steht geschlossen dahinter. Und dann, glaube ich, kann eine Realisierung auch zeit-

nah erfolgen. Wir wissen – Stichwort Brennerzulauf – dass da die Diskussionen heftig sind und ich nicht weiß, wann da tatsächlich ein Baubeginn starten kann. Da wollten wir uns von Anfang an abheben. Da wollten wir von Anfang an den anderen Weg gehen und es ist uns – toi toi toi – bis heute auch so gelungen.

Andrea Morgenstern:

Der Mehrwert, den Sie angesprochen haben, den wünschen wir vom Bahnprojekt uns natürlich auch. Und ich denke, wenn wir mit dem Dialog so weiter verfahren, kommen wir da zu einem guten Ergebnis.

Herr Sailer, ich habe jetzt noch drei Begriffe für Sie mitgebracht. Sie dürfen erwidern, was Ihnen dazu einfällt. Das darf ein Begriff sein, ein Satz oder auch mehr. Ganz wie Sie mögen.

Der erste Begriff ist die “Bündelung”.

Martin Sailer:

Die war für uns immer ein ganz wichtiges Thema. Entweder beim Bestandsausbau oder entlang der Autobahn die Verkehre entsprechend zu bündeln.

Andrea Morgenstern:

Der zweite Begriff ist der “Modal Split”.

Martin Sailer:

Der ist verbesserungswürdig. Der Nahverkehr muss eine bedeutendere Rolle bei uns bekommen, er muss aber auch finanzierbar bleiben. Und letztendlich geht es um Attraktivität für eine Region, die einen hohen Pendleranteil hat.

Andrea Morgenstern:

Und drittens: “Bürgerinitiative”.

Martin Sailer:

War von Anfang an ein gleichberechtigter Partner in unserer Diskussion. Sie hat am Ende eine andere Meinung als die Politik. Das muss man aushalten in einer Demokratie. Aber auch ihr Beitrag war von Anfang an und ist bis heute sehr wertvoll.

Andrea Morgenstern:

Ganz lieben Dank, Herr Sailer, dass wir hier sein durften und für all die Antworten.

Martin Sailer:

Ich sag herzlichen Dank.