



Gemeinde Sigmarszell

Niederschrift

über die 28. öffentliche Sitzung des
Gemeinderates Sigmarszell am 10.05.2022 um 19.30 Uhr
In der Turnhalle im Haus des Gastes in Schlachters

Sämtliche Mitglieder des Gemeinderates sind ordnungsgemäß geladen.

Vorsitzender: Erster Bürgermeister Jörg Agthe

Anwesend sind: Breyer, Paul
 Ehrle, Nina
 Gsell, Theresia
 Hagen, Markus
 Kaeß, Ute
 Krepold, Bernhard (anwesend ab 19:34 Uhr)
 Kurzemann, Erich
 Kurzemann, Norbert
 Miller, Rene
 Rädler, Martin
 Seigerschmidt, Sebastian
 Stohr-Eberharter, Silke (anwesend ab 19:33 Uhr)

Entschuldigt sind: Hartmann, Jürgen (private Gründe)
 Herwig, Jan (berufliche Gründe)

Unentschuldigt sind: --

Schriftführerin:

Bianka Stiefenhofer

Sonstige Anwesende:

Frau Eberhardt (Presse), Bürger und Bürgerinnen der Gemeinde Sigmarszell

Anlagen:

Anlage 1 (zu TOP 4) Präsentation Ortsentwicklungskonzept Schlachters



Erster Bürgermeister Jörg Agthe eröffnet die Sitzung. Er stellt die ordnungsgemäße Ladung der Gemeinderatsmitglieder sowie die Beschlussfähigkeit des Gemeinderates fest. Die Tagesordnung wird einstimmig genehmigt.

Vor dem Einstieg in die Tagesordnung gibt BM Agthe bekannt, dass diese 28. öffentliche Sitzung des Gemeinderats Sigmarzell unter den aktuell geltenden Corona-Bestimmungen der Bayerischen Staatsregierung mit den entsprechenden Ergänzungen stattfindet und erläutert die Details. Weiter gelte für die gesamte Sitzung, dass die Abstandsregelungen in der geschaffenen Sitzordnung zu wahren sind und auf den Wegen im Haus des Gastes Begegnungsverkehr zu vermeiden und Abstand zu halten ist. Desinfektionstücher und -mittel sollen entsprechend den Vorschriften genutzt werden. Er weist die Zuhörer und die Mitglieder des Gemeinderats darauf hin, dass eine Mund- und Nasenbedeckung (FFP2-Maske) nicht mehr zwingend zu tragen ist. Sollte einer der anwesenden Personen Krankheitssymptome verspüren, bittet er, dass diese Person dann eigenverantwortlich die Sitzung verlässt.

Herr Agthe teilt weiter mit, dass die Sitzung des Gemeinderates Sigmarzell gemäß entsprechendem Passus` der Geschäftsordnung des Gemeinderates Sigmarzell für die Protokollführung tonaufgezeichnet werde. Er fragt, ob es Einwände von Seiten des Gemeinderates, der Presse oder der Bürgerschaft gegen eine Tonaufzeichnung der Sitzung gebe. Es werden keine Einwände erhoben.

Tagesordnung - öffentlicher Teil -:

1. Genehmigung der Niederschrift vom 20.01.2022
2. Sanierung der Leiblachstraße im Straßenabschnitt zwischen Egghaldersteig und dem Ortsteil Hangnach
 - a. Information über den aktuellen Sachstand der Bewerbung für das ELER-Förderprogramm
 - b. Beratung und Beschlussfassung über die Fassung eines Umsetzungsbeschlusses für den ELER-Förderantrag
3. Neugestaltung und Sanierung des Dorfplatzes in Sigmarzell-Kirchdorf
 - a. Information über den aktuellen Sachstand der Bewerbung für das ELER-Förderprogramm
 - b. Beratung und Beschlussfassung über die Fassung eines Umsetzungsbeschlusses für den ELER-Förderantrag
4. Förderinitiative „Innen statt Außen“: Ortsentwicklungskonzept mit Vertiefung Bahnhofsumfeld im Ortsteil Schlachters
 - a. Information über die vorgesehenen Maßnahmen zur infrastrukturellen Verbesserung und die Behebung städtebaulicher Missstände
 - b. Information über den aktuellen Sachstand bezüglich der im Rahmen der Stationsoffensive Bayern vorgesehenen Bahnhalte
 - c. Beratung und Beschlussfassung über das weitere Vorgehen
5. Bekanntgaben und Anfragen

Beschlussfähiges Gremium am Ratstisch zu Beginn der Sitzung: 11
Beginn der Sitzung: 19:30 Uhr



TOP 1 Genehmigung der Niederschrift vom 20.01.2022

BM Agthe erkundigt sich, ob es zur Niederschrift vom 20.01.2022 noch Fragen gibt.
Dies ist nicht der Fall.

Beschluss:

Der Gemeinderat Sigmarszell genehmigt die Niederschrift vom 20.01.2022.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 11

Nein-Stimmen: 0

TOP 2 Sanierung der Leiblachstraße im Straßenabschnitt zwischen Egghaldersteig und dem Ortsteil Hangnach

- a. Information über den aktuellen Sachstand der Bewerbung für das ELER-Förderprogramm**
- b. Beratung und Beschlussfassung über die Fassung eines Umsetzungsbeschlusses für den ELER-Förderantrag**

BM Agthe verliest den TOP und verweist auf die Sitzungsvorlage. Ihm sei es wichtig, dass die ELER-Förderantragsunterlagen, welche am 13. Mai 2022 beim Amt für Ländliche Entwicklung fristgerecht und lückenlos eingegangen sein müssen, formell und inhaltlich einwandfrei seien, damit sich die Mühe der Bewerbung am Ende auch lohne. Daher sei er gestern, am 09. Mai 2022 noch einmal persönlich im Krumbach beim Amt für Ländliche Entwicklung gewesen und habe zusammen mit dem zuständigen Mitarbeiter des Amtes für Ländliche Entwicklung, Herrn Braun, die Bewerbungsunterlagen der Gemeinde Sigmarszell für das Projekt der Leiblachstraße und Sigmarszell Kirchdorf, welche insgesamt 8 Ringbuch-Ordner umfassen, noch einmal Beleg für Beleg durchgesehen. Vorab hatte er schon mit Herrn Braun bzgl. der Vollständigkeit der Beschlüsse Rücksprache gehalten. Der Beschluss zur Umsetzung, welcher bereits in einer früheren Sitzung gefasst wurde, war nach Einschätzung des Amtes für Ländliche Entwicklung nicht ausreichend. Der erforderliche Beschluss müsse klar formuliert sein und darf keine Vorbehalte enthalten. Daher habe BM Agthe noch diese Sondersitzung des Gemeinderates vom 10. Mai 2022 eingeschoben, um einen formell fehlerlosen und inhaltlich lückenlosen Beschluss beim Amt für Ländliche Entwicklung vorlegen zu können. Dies sei auch deshalb wichtig, weil die Unterlagen nach dem 13. Mai 2022 zunächst zwei Wochen vom Amt für Ländliche Entwicklung geprüft würden, dann an das Bayerische Staatsministerium zur Prüfung weitergeleitet würden, welches diese dann vier Wochen auf formelle und inhaltliche Vollständigkeit und Richtigkeit prüfe, bevor die Unterlagen dann an die zuständige EU-Behörde weitergesendet würden, die dann die finale Prüfung durchführen würde. In diesem Prüfablauf gebe es keine Möglichkeit mehr Unterlage nachzureichen oder Korrekturen vorzunehmen. Was also bis zum 13. Mai 2022 nicht beim Amt für Ländliche Entwicklung vorliege, sei somit nicht korrigierbar und ein Fehler formeller oder inhaltlicher Art reiche aus, um aus dem Verfahren bei der Prüfung zur Vergabe der ELER-Fördermittel ausgeschlossen zu werden.

**Sachverhalt:**

Der Gemeinderat Sigmarszell hat bislang schon verschiedene Beschlüsse zur Untersuchung der Umsetzung und Förderbarkeit der Sanierung der Leiblachstraße gefasst. Für die Förderbarkeit prüft das Ministerium, ob ein klarer Umsetzungsbeschluss vorliegt. Der Gemeinderatsbeschluss vom 24.06.2021 war bislang der einschlägigste.

Beschluss vom 24.06.2021:

„Der Gemeinderat Sigmarszell beschließt, das Ingenieurbüro IWA Kempten zu beauftragen, eine Ausschreibung für die Sanierung der Leiblachstraße unter Beteiligung des Zweckverbands Wasserversorgung Handwerksgruppe und der Elektrizitätsgenossenschaft Schlachters zu veranlassen. Das Ingenieurbüro IWA Kempten und die Verwaltung werden beauftragt vorab Möglichkeiten für eine Förderung des Projektes zu prüfen und ggf. zu verfolgen.“

Abstimmungsergebnis:

„Ja-Stimmen: 13

Nein-Stimmen: 0“

BM Agthe erläutert nochmals, dass der Form halber noch einmal ein klarer Umsetzungsbeschluss gefasst werden müsse, wie er in der Sitzungsvorlage, welche den Gemeinderäten vorab zugegangen ist, formuliert ist. Dieser Textentwurf des Beschlussvorschlages wurde mit dem Amt für Ländliche Entwicklung am 03.05.2022 abgestimmt.

BM Agthe fragt, ob es hierzu noch Fragen aus dem Gremium gibt.

Da keine Fragen hierzu vorliegen, verliest BM Agthe den Beschlussvorschlag.

(Silke Stohr-Eberharter betritt den Saal um 19:33 Uhr.)

BM Agthe erkundigt sich, ob hierzu noch Fragen oder Unklarheiten vorliegen.

(Bernhard Krepold betritt den Saal um 19:34 Uhr.)

Im Anschluss kommt es zur Abstimmung.

Beschluss:

Der Gemeinderat Sigmarszell beschließt die Umsetzung bzw. Ausführung der Baumaßnahme „Sanierung der Leiblachstraße im Straßenabschnitt zwischen Egghaldersteig und dem Ortsteil Hangnach“ unter der Voraussetzung einer positiven Bewerbung für die ELER-Förderung mit anschließender Zusage der ELER-Fördermittel durch das ALE Schwaben.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 13

Nein-Stimmen: 0



TOP 3 Neugestaltung und Sanierung des Dorfplatzes in Sigmarzell-Kirchdorf
a. Information über den aktuellen Sachstand der Bewerbung für das ELER-Förderprogramm
b. Beratung und Beschlussfassung über die Fassung eines Umsetzungsbeschlusses für den ELER-Förderantrag

BM Agthe erläutert, dass bei TOP 3 der gleiche Hintergrund wie bei TOP 2 bestehe. Ein klarer Beschluss ohne Vorbehalte sei für den Förderantrag notwendig und mit den Förderantragsunterlagen beim Amt für Ländliche Entwicklung bis spätestens 13. Mai 2022 vorzulegen.

Sachverhalt:

Der Gemeinderat Sigmarzell hat bislang schon verschiedene Beschlüsse zur Untersuchung der Umsetzung und Förderbarkeit der Neugestaltung und Sanierung des Dorfplatzes in Sigmarzell-Kirchdorf gefasst. Für die Förderbarkeit prüft das Ministerium, ob ein klarer Umsetzungsbeschluss vorliegt. Die Gemeinderatsbeschlüsse vom 24.06.2021 und 25.11.2021 waren bislang die einschlägigsten.

Gemeinderatsbeschluss vom 24.06.2021:

„Der Gemeinderat Sigmarzell beschließt, in einem Grundsatzbeschluss, sich für das Programm der Dorferneuerung weiter zu bewerben, um nach Möglichkeit eine geförderte Erneuerung und Sanierung in Sigmarzell Kirchdorf herbeizuführen.“

Abstimmungsergebnis:

„Ja-Stimmen: 9

Nein-Stimmen: 4“

Gemeinderatsbeschluss vom 25.11.2021:

„Der Gemeinderat Sigmarzell beschließt, das Ingenieurbüro Daeges mit den weiteren Planungsleistungen für die Ausarbeitung der ELER-Förderantragsunterlagen und den Bauantrag (bis einschließlich Genehmigungsplanung) gemäß dem überarbeiteten Honorarangebot des IB Daeges vom 08.11.2021, welches entsprechend dem unter 6b beschlossenen Umfang der Maßnahme modifiziert wird, zu beauftragen. Die Beauftragung soll stufenweise erfolgen, d.h. zunächst nur bis einschließlich Leistungsphase 4. Eine weitere Beauftragung soll erfolgen, sofern der ELER-Förderantrag der Gemeinde Sigmarzell für die Maßnahme der Neugestaltung und Sanierung des Dorfplatzes in Sigmarzell-Kirchdorf vom Amt für Ländliche Entwicklung (ALE) und den zuständigen europäischen Institutionen positiv beschieden werden sollte. BM Agthe wird beauftragt mit dem Argument des gleichen planerischen Arbeitsaufwandes für den Einbau von Naturstein für das IB Daeges über einen Rabatt des Honorars zu verhandeln.“

Abstimmungsergebnis:

„Ja-Stimmen: 11

Nein-Stimmen: 0“



Diese Beschlüsse sind nach Einschätzung des Amtes für Ländliche Entwicklung (ALE) vom 03.05.2022 nicht ausreichend. Die Verwaltung empfiehlt daher einen klaren mit dem ALE abgestimmten Umsetzungsbeschluss zu fassen.

BM Agthe erläutert nochmals, dass der Form halber noch einmal ein klarer Umsetzungsbeschluss gefasst werden müsse, wie er in der Sitzungsvorlage, welche den Gemeinderäten vorab zugegangen ist, formuliert ist. Dieser Textentwurf des Beschlussvorschlages wurde mit dem Amt für Ländliche Entwicklung am 03.05.2022 abgestimmt.

BM Agthe fragt, ob es hierzu noch Fragen aus dem Gremium gibt.

Da keine Fragen hierzu gestellt werden, verliest BM Agthe den Beschlussvorschlag. Im Anschluss kommt es zur Abstimmung.

Beschluss:

Der Gemeinderat Sigmarzell beschließt die Umsetzung bzw. Ausführung der Baumaßnahme „Neugestaltung und Sanierung des Dorfplatzes in Sigmarzell-Kirchdorf“ unter der Voraussetzung einer positiven Bewerbung für die ELER-Förderung mit anschließender Zusage der ELER-Fördermittel durch das ALE Schwaben.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 12

Nein-Stimmen: 1

- TOP 4 Förderinitiative „Innen statt Außen“: Ortsentwicklungskonzept mit Vertiefung Bahnhofsumfeld im Ortsteil Schlachters**
- a. Information über die vorgesehenen Maßnahmen zur infrastrukturellen Verbesserung und die Behebung städtebaulicher Missstände**
 - b. Information über den aktuellen Sachstand bezüglich der im Rahmen der Stationsoffensive Bayern vorgesehenen Bahnhalte**
 - c. Beratung und Beschlussfassung über das weitere Vorgehen**

BM Agthe verliest den TOP und verweist auf die Präsentation an der Leinwand.

Zur weiteren Erläuterung übergibt er an Herrn May.

Herr May informiert über das Ortsentwicklungskonzept Schlachters den 2015 von Bund, Freistaat Bayern, DB Netz AG und Bayerischer Eisenbahngesellschaft zugesagten Bahnhof Schlachters und die damit verbundene Planung zur barrierefreien Ertüchtigung der Personen-Unter- oder Überführung.

Er berichtet von den Schlagzeilen bzgl. der Bahnhalte im Landkreis Lindau, welche zuletzt für einigen Trubel in der Bevölkerung und den kommunalen Gremien gesorgt haben. Teilweise wird davon berichtet, dass die Bahnhalte kommen oder nicht kommen, bzw. dass weitere Untersuchungen notwendig sind. Herr May schließt daraus, dass man derzeit noch nicht sagen kann, ob der Bahnhof in Schlachters kommt oder nicht. Der Bahnhof ist zwar nur ein Teil des Ortsentwicklungskonzepts Schlachters, aber ein wesentlicher Teil,



denn er bedingt eine neue Verkehrsführung. Ein anderer Punkt ist die Verkehrsführung, falls der Bahnhalt nicht kommt. Hierzu lassen sich laut Herr May, derzeit aber noch keine Aussagen treffen.

Anschließend zeigt Herr May Pläne vom IB Daeges zur Umgestaltung des Umfeldes des Haus des Gastes (Wertstoffhof, Parkplätze, Busbahnhof). Im Zuge der Schaffung des Bahnhaltes könnte das Umfeld des Haus des Gastes aufgewertet werden, der Spielplatz an eine günstigere Stelle verlagert werden, weiter könnte eine angrenzenden Grünanlage entstehen. Am Haus des Gastes könnten ebenfalls Änderungen erfolgen. Hier könnte geprüft werden, ob es saniert wird oder an anderer Stelle neu gebaut wird.

Die in die Jahre gekommene Bahnunterführung am Autohaus Birk soll entweder durch eine barrierefreie Überführung (Kosten ca. 1,4 Mio. €) oder Unterführung (Kosten ca. 1,5 Mio. €) ersetzt werden.

Eine Einzelhandelsansiedlung und eventuell auch ein Drogeriemarkt im Ort wären mit dem Bahnhalt denkbar. Hier gab es bereits Untersuchungen durch die Gemeinde mit dem Büro Sieber an verschiedenen Standorten. Eine Realisierung sei davon abhängig, ob die Eigentümer an geeigneten Standorten die Flächen für eine solche Entwicklung bereitstellen würden.

Aktuell müsse überlegt werden, wie es mit einem baufälligen Gebäude in der Nähe des Rathauses weitergehe. Sofern die Gemeinde dies erwerben könnte, könnte darauf ein Dorfplatz in der Ortsmitte entstehen oder das Grundstück könnte für Erweiterungsflächen des Rathauses genutzt werden. Voraussetzung sei, dass die Eigentümer hier mitspielen.

Das historische Bahnhofsgebäude in Schlachters sei besonders schön und erhaltenswert und deshalb auch Teil des Ortsentwicklungskonzeptes, weise jedoch erhebliche Mängel auf. Man sollte darüber nachdenken, ob ein Erwerb durch die Gemeinde möglich/sinnvoll sei. Als zukünftige Nutzung, wären z.B. ein Jugendzentrum, eine Heimatstube oder ein Café vorstellbar. 1954 hielten hier die „Helden von Bern“ nach Gewinn der Fußballweltmeisterschaft. Dadurch habe der Bahnhof eine besondere historische Bedeutung für die Gemeinde.

Sofern der Bahnhalt kommt, wäre eine Unterführung für die Kreisstraße Li 2 (Hauptstraße) sinnvoll. Die Schrankenschließzeiten betragen aktuell 30 Sekunden bis 1 Minute. Mit dem Bahnhalt werden diese auf 2 Minuten und 30 Sekunden oder bei zwei Zügen auf 5 Minuten steigen. Dann wäre die Unterführung der Hauptstraße notwendig, damit es nicht zu langen Staus kommt. Der Landkreis Lindau, das Staatliche Bauamt Kempten und die DB Netz AG hätte diesem Vorhaben in der Vergangenheit bereits zugestimmt. Bürgermeister Agthe habe mit Zustimmung des Gemeinderates die erforderlichen Grundstücke für die Unterführung im Jahr 2021 erwerben können, als das Kremsmüller-Areal verkauft wurde. Damit ergebe sich eine einmalige Chance für die Umsetzung der Unterführung, die auf der Straßenführung der Hauptstraße nicht realisierbar gewesen wäre, weil die Kosten hier doppelt so hoch gelegen hätten. Die Unterführung der Kreisstraße würde den Bahnübergang mit den meisten Querungen am Tag im gesamten Landkreis und Bezirk und damit dem höchsten Gefährdungspotential beseitigen.



Wünschenswert wäre der Erwerb einer Fläche in zentraler Lage von Schlachters für seniorengerechtes Wohnen (Ziel: betreutes Wohnen in Kombination mit normalen seniorengerechten Mietwohnungen). Ein solches Projekt sei ein Langzeitprojekt und werde sorgfältig geplant. Hier hat die Gemeinde schon intensive Verhandlungen zum Grunderwerb und zur Betreibersuche geführt. Herr May zeigte hierzu die architektonischen Entwürfe, welche für die Verhandlungen von Seiten der Gemeinde vorgelegt wurden. Die Gemeinde ist hier weiter in Verhandlungen, denn seniorengerechtes Wohnen mache in der Ortsmitte am meisten Sinn. Schlachters ist der infrastrukturell stärkste Ort und liegt in der Mitte der Gemeinde, ist also für alle Bürger am besten zu erreichen und die Senioren könnten dort am besten besucht werden.

Im Anschluss übergibt er an BM Agthe. Dieser erkundigt sich nach Fragen aus dem Gemeinderat.

Ein Ratsmitglied meldet sich zu Wort. Es hat zwar keine Fragen zur Präsentation, das Konzept der Gemeinde sei sehr gut und in den Leitlinien in der letzten Legislatur von Herrn Agthe vorgeschlagen worden, teilt aber mit, dass die Verwaltung dem Landkreis, der Bahn und der Landesregierung deutlich mitteilen sollte, dass der Bahnhof in Schlachters von der Bevölkerung gewünscht wird. Eine vergleichbare Anbindung per Bus ist nach Meinung des Gremiumsmitglieds nicht möglich. Der Bahnhof sei eine historisch einmalige Chance.

BM Agthe stimmt dem zu und erläutert, dass es sich bei der Bahnlinie über eine grundsätzlich andere Art von Infrastruktur handele, als jene, über die der Busverkehr verfügt. Die bestehenden Schienenwege könnten durch bessere Taktung intensiver genutzt werden ohne dass die bestehenden Linienverkehre darunter leiden und ohne dass zusätzliche Fläche für Verkehrswege benötigt würde. Das sei von der DB Netz AG und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft im Zuge der Stationsoffensive Bayern bereits geprüft worden. Somit wäre eine Anbindung von Schlachters und den anderen neuen Bahnhöfen im Stundentakt zwischen 5 Uhr und 22 Uhr möglich, ohne dass diese Nutzung mit der bestehenden Nutzung kollidieren würde. Außerdem ist der Schienenverkehr noch immer – wenn externe Kosten für z.B. Straßenerhalt und Ausbau, Ressourcen und Ökosysteminanspruchnahme, Verkehrssicherheit- und unfälle, etc. – berücksichtigt würden, das effizienteste Transportmittel. Auch in Bezug auf den Klimawandel, Flächenversiegelung, die Mobilitätswende und die Generationengerechtigkeit ist die Bahn die bessere Wahl. Eine Bedingung bei der Schaffung des Bahnhofs sei allerdings, dass der Schulbusverkehr auf die Bahn verlagert wäre. Diese Bedingung war Teil der Wirtschaftlichkeitsprüfung im Jahr 2014 auf deren Grundlage dann 2015 die Zusage für die Bahnhof im Rahmen der Stationsoffensive Bayern erfolgte.

Das Ratsmitglied stimmt dem zu. Man sehe es in anderen Städten, dass die stündliche Anbindung gut funktioniert. Das Ratsmitglied findet, dass die Anbindung derzeit unzureichend ist und dass man alles in der Macht stehende tun sollte, um den Bahnhof zu ermöglichen.

BM Agthe berichtet vom Münchner Umland. Dort sei zu beobachten, dass sobald ein neuer S-Bahn-Halt entstand, dies eine Belebung des Ortes/Stadt-



teils oder Dorfes bedeutete. Hier zog es vermehrt Familien hin, die im Ballungszentrum arbeiteten, aber auf dem Land leben wollten, hier siedelten sich verstärkt Dienstleister für den täglichen Bedarf, Ärzte, Einzelhändler, Gewerbetreibende, usw. an. Dieser Effekt hatte sich auch einst hier im Ortskern von Schlachters gezeigt, wie historische Karten belegen. Ursprünglich war der Kernort und infrastrukturell stärkste Ort der Gemarkung Sigmarszell, Sigmarszell-Kirchdorf. Mit dem Bau der Bahnlinie änderte sich dies. Die Ansiedlung von Gewerbe und Handel erfolgte nun zunehmend in Schlachters und Sigmarszell-Kirchdorf verlor an Bedeutung. Mit der Schließung des Bahnhalts in den 1980ern verlangsamte sich die Entwicklung in Schlachters. Grundlegende Strukturen, die einst die Bahn gebracht hatte, sind nicht mehr wiedergekommen.

Ein anderes Ratsmitglied merkt hierzu an, dass es keine Firma in Schlachters kenne, die die Bahn je genutzt habe.

BM Agthe ist anderer Meinung und nennt einige Beispiele wie das Edelweiß Milchwerk, die Obstbrennerei Nikolodi, die auch Trocknungsanlagen für Kartoffeln und Obst und andere Trockennahrung betrieb, welches ins gesamte Bundesgebiet verkauft wurde, die Produktion von medizinischen Geräten des Unternehmens Wohlmuth, die Umschlagstätten für Baustoffe und landwirtschaftliche Produkte von Raiffeisen und Baywa, etc.

Das Ratsmitglied korrigiert sich und fragt, welche Bürger vom Bahnhof Schlachters aus mit dem Zug gefahren seien.

BM Agthe erwidert, dass die Bahn sowohl für den Arbeitsweg als auch von Reisenden genutzt wurde, so lange sie existierte. Im Heimatmuseum gibt es noch hierfür Belege: z.B. haben selbst die Gasthäuser in Vorarlberg wie beispielsweise Bad Diezlings damit geworben, dass sie ihre Gäste vom Bahnhof in Schlachters abholen bzw. wie viele Gehminuten sie vom Bahnhof in Schlachters entfernt liegen. Ältere Bürger würden noch erzählen, wie sie mit der Bahn zur Ausbildung oder Arbeit nach Kempten, Memmingen und auch München gefahren sind. Erst mit dem günstigen Individualverkehr durch PKW und Motorrad habe sich dies im Laufe der Zeit verändert. Ein Grund hierfür waren sicherlich die sehr lange günstigen Kraftstoffpreise. BM Agthe verweist außerdem darauf, dass die Kosten für den Straßenerhalt ganz überwiegend vom Steuerzahler getragen werden, egal ob der Bus, der LKW oder der PKW der darüber rollt, aus einem nichteuropäischen oder europäischen Land oder aus Deutschland kommt. Für die Kosten würden alle Steuerzahler Deutschlands aufkommen, die Kosten würden oft nicht nach dem Verursacherprinzip getragen. Die erste Kostenbeteiligung der Verursacher sei mit der LKW-Maut geschaffen worden. Eine PKW-Maut gebe es bis heute nicht. Das verzerre den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße und habe gerade bis zur Einführung der LKW-Maut die Straße begünstigt.

BM Agthe teilt weiter mit, dass nahezu jede öffentliche Infrastruktur, nahezu jede Art von öffentlichem Personennahverkehr defizitär sei und gefördert werde und seltenst rentabel arbeite, weil sie ein politisch und gesellschaftlich gewünschtes Angebot schaffe, für das sich ohne die Aktivität des Staates auf eigene Kosten (insbesondere für die dünn besiedelte Struktur auf dem Land) in dem Umfang und dieser Art kein privater Anbieter finden würde. Private Anbieter bieten z.B. nur auf den Strecken und nur dann einen Flug oder eine Busfahrt an, wenn es sich für diese lohnt. Sie bieten i.d.R. ohne staatliche Engagement keinen Fahrplan in dünn besiedelten Gebieten, der den Bürgern die Freiheit bietet zu regelmäßigen Zeiten die Mobilität wahrzunehmen. Die 2015 zugesagte Bahnanbindung würde eine Nahversorgung für



den Ländlichen Raum bieten. Ist die Anbindung über das Schienensystem erst einmal geschaffen, ist diese unter Berücksichtigung der externalisierten Kosten im Unterhalt wesentlich günstiger als z.B. das Autobahnnetz, das jährlich Milliardensummen verschlinge.

Ein anderes Ratsmitglied meldet sich zu Wort. Es erkennt die Arbeit an, die BM Agthe und Herr May in diese Präsentation investiert haben. Es ist der Meinung, dass man darüber länger sprechen sollte als bei einem Tagesordnungspunkt auf einer Sitzung.

Dem schließt sich ein weiteres Ratsmitglied an. Es ist der Meinung, dass das Ortsentwicklungskonzept nur mit Bahnhof funktioniert, denkt aber, dass dieser nicht kommen wird, egal welche Anstrengung die Verwaltung unternimmt. Seiner Meinung nach ist die Planung zu kostenintensiv im Hinblick auf die derzeitige Entwicklung. Es denkt, dass dem Staat sonst Geld für andere Aufgaben fehlen wird. Das Ratsmitglied schlägt eine Klausurtagung vor um das Konzept mit Bahnhof zu finalisieren und ein Konzept ohne Bahnhof auszuarbeiten.

Im Hinblick auf den Bahnhof bittet BM Agthe optimistisch zu bleiben und begründet diese Position mit mehreren Argumenten und ergänzt, dass wenn nach außen das Signal der Geschlossenheit nicht mehr ausgesendet werde, der Bahnhof in den Zeiten knapper werdender Finanzen schnell zur Disposition stehen werde. Auf höheren politischen Ebenen werde genau darauf geachtet wie sehr die lokalen Verantwortlichen hinter einem Projekt stehen und die Bevölkerung dieses wünscht. Der Kreistag habe mit einem einstimmigen Beschluss ein Signal der Geschlossenheit an die Verantwortlichen gesandt, der Gemeinderat Hergensweiler hat am 21.04.2022 einen einstimmigen Beschluss gefasst, in welchem er die Einhaltung der Zusage zur Umsetzung der Bahnhalte fordert und auch der Stadtrat Lindau 05.05.2022 hat mit einem einstimmigen Beschluss ein starkes Signal an DB Netz AG, Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), den Bund und den Freistaat Bayern gesandt. Sigmarszell könne auch ein solches Zeichen setzen. Hier beeindrucke ihn auch, dass alle 19 Bürgermeister des Landkreises Lindau angekündigt haben, sich hinter die von ihm gestartete Initiative zur Schaffung der ursprünglich im Rahmen der Stationsoffensive Bayern zugesagten Bahnhalte im Landkreis Lindau zu stellen und bereit sind ein von BM Agthe in Abstimmung mit den Kollegen verfasstes gemeinsames Schreiben an das Bundesverkehrsministerium, den Bayerischen Ministerpräsidenten, den Bayerischen Verkehrsminister, die Verantwortlichen der Deutschen Bahn und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zu unterzeichnen. Wie hier die 19 Bürgermeister des Landkreises Lindau an einem Strang ziehen würden, sei einmalig und ein klares Signal an die Verantwortlichen, dass nicht nur die einzelnen Gemeinden, sondern auch die Kommunen im Landkreis Lindau die Bahnhalte wollten, denn die Kollegen hätten erkannt, dass mittelbar auch die Kommunen und deren Bürger von den zusätzlichen Bahnhalten profitieren, die nicht einen neuen Bahnhof erhalten, weil z.B. die Auszubildende aus Röthenbach dann direkt nach Schlachters fahren kann und hier zu Ihrem Ausbildungsunternehmen kann oder der Reisende, der zum Flughafen München will, auf kürzerer Strecke zum Bahnhof gelangen kann, von wo aus der dann zunächst mit dem regionalen und dann überregionalen Verkehr fahren kann.



Ein Ratsmitglied verweist auf einen Artikel im Westallgäuer. Diesem war zu entnehmen, dass der Freistaat die Planungskosten für die erneute Untersuchung der Wirtschaftlichkeit der Bahnhalte übernimmt. Das Ratsmitglied ist der Meinung, da man eine Zusage über eine 80prozentige Förderung für das Ortsentwicklungskonzept von der Regierung von Schwaben habe, solle man dieses mit professioneller Hilfe in Angriff nehmen und im nächsten Schritt, die Ingenieurbüros ins Gremium einladen, welche von der Regierung von Schwaben vorgeschlagen werden.

Ein Ratsmitglied erkundigt sich, ob es das richtig verstanden habe, dass die Planungskosten übernommen werden.

Das erste Ratsmitglied bejaht dies.

Das andere Ratsmitglied möchte wissen, wer dann die Kosten für die Ausführung trägt.

Dazu kann das erste Ratsmitglied keine Angaben machen.

Das andere Ratsmitglied ist der Meinung, dass man das schon wissen müsse.

Das erste Ratsmitglied ist der Meinung, dass man eben etwas dafür tun müsse, damit der Verkehr auf die Schiene kommt.

Das zweite Ratsmitglied ist der Meinung, dass sich zuerst die Bürgermeister beraten sollten.

Das erste Ratsmitglied widerspricht dem. In Schlachters sei man am meisten betroffen. Es schlägt vor, mit der Planung (evtl. zweigleisig) zu starten, da sich dieses Projekt über Jahre erstrecken wird und sonst wertvolle Zeit verloren ginge.

BM Agthe ergänzt zu der Diskussion, dass über die erfolgreiche Bewerbung für das Förderprogramm Innen statt Außen das Ortsentwicklungskonzept mit 80% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert würde. Das wäre nur die Planung. Die einzelnen baulichen Projekte habe die Gemeinde Sigmarzell mit Ihrer Bewerbung bei der Städtebauförderung eingereicht. Hier könnten im Falle der Förderzusage für die jeweilige Einzelbaumaßnahme 60% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden, von der Gesamtsumme aber maximal 50%.

Ein anderes Ratsmitglied ist optimistisch und sieht einen Bahnhof als „6er im Lotto“. Es ist der Meinung, dass man diese Entscheidung nicht allein treffen könne, da die Bahn zustimmen müsse. Dem Ratsmitglied fehlt jedoch der Bezug zum TOP. Man überlege wegen einer Unter-/Überführung, ohne zu wissen, wohin der Weg gehen soll. Es ist der Meinung, dass man heute nicht zu einem Ergebnis kommen kann.

BM Agthe ist anderer Meinung. Es komme sehr darauf an, wie man diskutiert und welche Signale man nach außen sende. Niemand könne mit letzter Gewissheit wissen, was kommt. Bei dem vorgestellten Ortsentwicklungskonzept handle es sich nicht um eine Detailplanung, sondern strategische Ausrichtungen und Planungen, wie im Ortsteil Schlachters und darüber hinaus im Gemeindegebiet städtebauliche Missstände behoben werden sollen, wie sich die Gemeinde infrastrukturell für die Zukunft aufstellen wolle und wie hierfür richtig die Weichen gestellt werden müssen. Der Sachverhalt wurde schon im alten Gremium beraten. Zu überlegen wäre, ob der Gemeinderat eine Leistungsbeschreibung z.B. auf einer Sitzung oder Klausurtagung erarbeitet oder die Verwaltung hiermit beauftragt, die dann bei der Regierung eingereicht werden könnte, um damit die von der Regierung zugesagten Fördermittel zu erhalten, womit dann die fachliche Expertise eines Fachbüros



mit ins Boot geholt werden könnte. Der Bahnhof wäre hierbei sicherlich im Plan A, weil er für die Gemeinde ein enormer Gewinn für die langfristige Entwicklung der Gemeinde wäre, alternativ hierzu könnte natürlich auch ein Plan B ohne Bahnhof entwickelt werden.

Das Ratsmitglied ist der Meinung, dass sich die Bürgermeister treffen und beratschlagen sollten.

BM Agthe teilt hierzu mit, dass er bereits Kontakt mit seinen Kollegen aus dem Landkreis aufgenommen habe und verweist hierzu auf den gemeinsamen Brief, den er entwerfen und dann seinen Kollegen zuleiten werde. BM Agthe hatte weiter die Gelegenheit mit zwei Abgeordneten des Landtages zu sprechen. Diese meinten ein gemeinsames Schreiben aller Bürgermeister des Landkreises wäre besser, als wenn sich jeder in eigenem Aktionismus verliere. Das Schreiben soll an die Verantwortlichen Entscheidungsträger der Politik, der DB und der BEG ergehen. Seine Kollegen haben ihm bestätigt, dass die Bürger den Bahnhof möchten, auch Bürger aus anderen Gemeinden, die dann mit der Bahn fahren und aufs Auto verzichten könnten zumal die nahen Bahnhalte auch mit dem Fahrrad gut für Pendler zu erreichen seien. Die massiv gestiegenen Treibstoffpreise hätten diesen Wunsch in der Bevölkerung nach einem nahe gelegenen Bahnhof noch verstärkt. Der Bahnhof würde eine große Verbesserung darstellen und müsse auch von regionalen Bussen erreichbar sein, da die Bahnhalte einen Anschluss an den überregionalen Verkehr bieten, anders als Buslinien, die regional enden.

Ein anderes Ratsmitglied teilt mit, dass der Landrat und der Kreistag schon aktiv geworden sind. Es bewege sich etwas in Punkto Bahnhalte im Landkreis.

BM Agthe möchte nun auf Buchstabe b des TOPs und die Schreiben der Ministerien zu der aktuellen Entwicklung eingehen und präsentiert diese an der Leinwand.

Sachverhalt:

- Schreiben des Bundesministeriums vom 19.04.2022
- Schreiben des Landesministeriums des Freistaates Bayern vom 28.04.2022
- Schreiben des Landesministeriums des Freistaates Bayern vom 02.05.2022



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



Bundesministerium für Digitales und Verkehr • Linienverkehr

Landrat des Landkreises Lindau
Herrn Elmar Stegmann
Landratsamt Lindau (Bodensee)
Stiftsplatz 4
88131 Lindau (Bodensee)

Hugo Glatz
Leiter der Abteilung Eisenbahnen

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Postanschrift
11030 Berlin

Tel. +49 30 18-300-4000
Fax +49 30 18-300-807 4099

ai-c@bmdv.bund.de
www.bmdv.bund.de

**Betreff: Beschluss des Landkreises Lindau (Bodensee) zur
Wiedereröffnung von Bahnhaltspunkten**

Bezug: Ihr Schreiben vom 18.02.2022
Aktenzeichen: E 22/5151.7/1-25/3659669
Datum: Berlin, 19.04.2022
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Landrat,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 18.02.2022 zum Beschluss des Landkreises Lindau (Bodensee) zur Wiedereröffnung der Bahnhaltspunkte Lindau-Aeschach in Richtung Allgäu, Lindau-Oberreitnau, Weißensberg, Schlachters und Hergensweiler.

Zuständig für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die Länder und Kommunen bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger. Dies umfasst Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV und beinhaltet auch die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Der Bund unterstützt die Länder bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vielfältig in finanzieller Hinsicht, insbesondere über das Regionalisierungsgesetz und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Über den Einsatz dieser Mittel entscheiden grundsätzlich die Länder, hier der Freistaat Bayern.

Durch die Novellierung des GVFG wurde eine Vielzahl neuer Fördertatbestände zur Verbesserung des schienengebundenen ÖPNV geschaffen, darunter auch der Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV. Zusätzlich wurde der Betrag der zur Verfügung gestellten Bundesfinanzhilfen stark erhöht, die Mindestvorhaben-größe abgesenkt und die Fördersätze für die einzelnen Fördertatbestände erhöht. Dadurch sind die Länder und Kommunen in die Lage versetzt worden, den ÖPNV noch umfassender zu verbessern und attraktiv zu gestalten.





Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



Seite 2 von 3

Eine anteilige Finanzierung von schienengebundenen Nahverkehrsinvestitionsmaßnahmen durch den Bund kann im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms erfolgen, sofern die Fördervoraussetzungen dafür gegeben sind. Dies gilt insbesondere für den Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit und die Mindestvorhabengröße des Gesamtvorhabens. Der Bund ist grundsätzlich bereit zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die von Ihnen aufgeführten Stationsmaßnahmen vorliegen. Die Initiative dafür muss allerdings vom Freistaat Bayern ausgehen.

Es ist Aufgabe des Freistaats Bayern, die Erfüllung der allgemeinen Voraussetzungen zu prüfen und in diesem Rahmen die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Vorhabens als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den betroffenen Gemeinden zu bestätigen. Auf dieser Grundlage kann eine Aufnahme des Vorhabens in das GVFG-Bundesprogramm und eine anteilige finanzielle Beteiligung des Bundes erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Hugo Gratza





Bayerischer Staatsminister für
Wohnen, Bau und Verkehr



Christian Bernreiter

Landrat des Landkreises Lindau (Bodensee)
Herr Elmar Stegmann
Postfach 33 22
88105 Lindau (Bodensee)

München, 28. APR. 2022
53-3544.4-14-1

**Beschluss des Landkreises Lindau (Bodensee) zur Wiedereröffnung von
Bahnhaltdepunkten**

Sehr geehrter Herr Landrat,
lieber Elmar,

vielen Dank für Dein Schreiben vom 18. Februar 2022 an meine Amtsvorgängerin
und Dein ergänzendes Schreiben vom 24. Februar 2022 direkt an mich. Nachfol-
gend möchte ich auch im Namen der in meinem Ressortbereich angesiedelten
BEG antworten, die Du ja gleichlautend parallel angeschrieben hast.

Zunächst einmal habe ich mich sehr gefreut, dass ich mit der nachgeholten offizi-
ellen Eröffnungsfahrt der S 7 von der Schweiz in den Freistaat bei einem nächsten
Meilenstein zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in diesem internationalen
Eck Bayern dabei sein durfte und es endlich wieder einen Präsenztermin zu einem
solch freudigen Anlass gab. Wie in kaum einer anderen Region des Freistaats ha-
ben sich im Raum Lindau in den letzten Monaten und Jahren die Verkehrsbe-
triebsmaßnahmen die Klinke in die Hand gegeben, nur das Feiern ging aus bekannten
Gründen leider nicht.

Telefon: 089 2192-02
Telefax: 089 2192-13350

ministerbuero@stm.bayern.de
www.stmb.bayern.de

Franz-Josef-Struß-Ring 4
80539 München



- 2 -

Gerne habe ich auch zugesagt, dass wir uns – wie von Dir gewünscht – vor dem feierlichen Teil noch mit den Lindauer Halten über ein weiteres Schieneninfrastrukturprojekt in der Region unterhalten, das uns alle vor einige Herausforderungen stellt. Die von Dir übermittelte Resolution Deines Kreistags zeigt mir, dass die Region sehr hinter dieser Maßnahme steht.

Die gute Nachricht gleich vomweg: Der Freistaat wird trotz der schon bisher bekannt gewordenen immensen Kostensteigerungen die Planung aller geplanten neuen Haltepunkte entlang der Strecke Lindau – Hergatz weiterführen und die DB Station&Service mit den Planungen für die Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurf- und Genehmigungsplanung) beauftragen. Die Finanzierung hierfür in siebenstelliger Höhe übernimmt mein Haus alleine, nachdem sich die DB aus der Finanzierung zurückgezogen hat. Die mittlerweile abgeschlossenen Leistungsphasen 1 und 2 waren im Zuge der gemeinsamen „Stationsoffensive“ noch jeweils hälftig gemeinsam von der DB und uns gestemmt worden.

Wir machen das, weil der Bund gerade dabei ist, die Kriterien für die Nutzen-Kosten-Untersuchungen bei SPNV-Infrastrukturprojekten auch mit dem Ziel zu ändern, dass mehr Projekte volkswirtschaftlich sinnvoll und damit förderfähig werden sollen. Nach der Entwurf- und Genehmigungsplanung sind zudem die Kosten noch einmal deutlich belastbarer. Es muss dann final in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung geklärt werden, ob eine Finanzierung des Baus durch die öffentliche Hand überhaupt möglich ist. Mit diesem Schritt rechne ich in frühestens zwei bis drei Jahren.

Mir ist bewusst, dass die Region noch lieber bereits eine Garantie für die Umsetzung der Lindau Halte gesehen hätte. Mit der nun verfolgten Lösung haben wir aber einen Weg eingeschlagen, der uns alle Optionen offenhält.

Bei den vom Landkreis gewünschten weiteren neuen Haltepunkten Lindau-Zech und Lindau-Gewerbegebiet handelt es sich um ein langfristiges Planungsziel. Im Rahmen der Studie BODANRAIL haben Gutachter aktuell untersucht, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen diese Stationen fahrplantechnisch machbar sein könnten. Demnach braucht es eine Zweigleisigkeit zwischen Lochau-Hörbranz und Bregenz und die dann mögliche Durchbindung der S-Bahn von Rorschach



- 3 -

über St. Margrethen und Bregenz bis nach Lindau. Wir werden hier die weitere Entwicklung auf österreichischer Seite beobachten.

Ich bekräftige abschließend, dass es der Staatsregierung ein großes Anliegen ist, den Schienenpersonennahverkehr im westlichen Allgäu und bayerischem Bodenseeraum weiter voranzubringen. Der Freistaat hat bereits vor allem in den letzten Jahren sehr große Investitionen getätigt, um den Schienenverkehr attraktiver zu machen. Beispielsweise betrifft dies die Elektrifizierung der Strecke nach München, den Bau des neuen zentralen Knotenbahnhofs in Lindau-Reutin und den Ausbau des Bahnhofs Nonnenhorn oder auch die kürzlich erfolgte provisorische Anhebung des Bahnsteigs am Haltepunkt Lindau-Aeschach, ohne die dort kein Zug mehr halten hätte können. Das ist eine starke Bilanz.

Mit freundlichen Grüßen



Bayerischer Staatsminister für
Wohnen, Bau und Verkehr



Christian Bernreiter

Per E-Mail (hlome@t-online.de)
Frau
Dr. Ulrike Lorenz-Meyer

München, - 2. MAI 2022
55-3544 4-14-1

Wiedereröffnung der alten Bahnhalte im Landkreis Lindau

Sehr geehrte Frau Dr. Lorenz-Meyer,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 13. März 2022, in der Sie sich für die Realisierung der fünf Halte zwischen Lindau und Hergatz einsetzen.

Neue Bahnstationen sind grundsätzlich ein wirksames Instrument, wie wir insbesondere im ländlichen Raum die Schiene noch attraktiver machen und mehr Verkehrsteilnehmer dazu bewegen können, statt des motorisierten Individualverkehrs den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Das ist letztendlich auch gut für die Umwelt und die Sicherheit.

Die Staatsregierung engagiert sich daher schon seit Jahren – auch mit freiwilliger finanzieller Unterstützung – um das bayerische Stationsnetz dort zu verdichten, wo es sinnvoll ist. Zuständig für den Ausbau der Schieneninfrastruktur, zu der eben auch Bahnhöfe und Haltepunkte gehören, ist gemäß Grundgesetz der Bund.

Telefon: 089 2192-02
Telefax: 089 2192-13340

ministerkuerse@smb.bayern.de
www.smb.bayern.de

Post-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München



- 2 -

Schieneinfrastrukturprojekte, auch kleinere Maßnahmen wie beispielsweise Haltepunkte für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), müssen aber auch volkswirtschaftlich sinnvoll sein. Das erfordert stets auch eine Überprüfung, solange sich die Projekte erst im Planungszustand befinden. Sie kennen das bestimmt auch analog aus vielen Bereichen der kommunalen Investitionstätigkeit.

Trotz der schon bisher bekannt gewordenen immensen Kostensteigerungen bei den Lindauer Halten und den schon absehbaren weiteren habe ich entschieden, dass zumindest deren Planung weitergeführt, die DB Station&Service AG von uns hierzu nun mit der Entwurf- und Genehmigungsplanung beauftragt wird und der Freistaat diese Kosten komplett übernimmt. Ich habe diese Zusage auch gegenüber dem Lindauer Landrat Elmar Stegmann im Rahmen meines kürzlichen Besuchs in Lindau kommuniziert.

Diese Entscheidung habe ich so getroffen, weil der Bund gerade dabei ist, die Kriterien für die Nutzen-Kosten-Untersuchungen bei SPNV-Infrastrukturprojekten zu überarbeiten und sich damit ggf. die Bewertung für die in Rede stehenden Projekte ändern könnte. Nach der Entwurfs- und Genehmigungsplanung sind zudem die Kosten noch einmal deutlich belastbarer. Es muss dann final in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung geklärt werden, ob eine Finanzierung der Realisierungskosten für die fünf Lindauer Halte durch die öffentliche Hand überhaupt möglich ist. Mit diesem Schritt rechne ich jedoch in frühestens zwei Jahren.

Mir ist bewusst, dass die Region es lieber gesehen hätte, wenn der Freistaat bereits aktuell eine Garantie für die Umsetzung der Lindau Halte gegeben hätte. Mit der nun verfolgten Lösung haben wir aber einen Weg eingeschlagen, der uns alle Optionen offenräumt.

Ich bekräftige abschließend, dass es der Staatsregierung ein großes Anliegen ist, den Schienenpersonennahverkehr im westlichen Allgäu und bayerischem Bodenseeraum weiter voranzubringen. Der Freistaat hat bereits vor allem in den letzten Jahren sehr große Investitionen getätigt, um dort den Schienenverkehr attraktiver zu machen. Beispielsweise betrifft dies die Elektrifizierung der Strecke nach München, den Bau des neuen zentralen Knotenbahnhofs in Lindau-Reutin und den Ausbau des Bahnhofs Nonnenhorn oder auch die kürzlich erfolgte provisorische

BM Agthe beginnt mit dem Schreiben des Bundesministeriums. Mit dem Regierungswechsel ist auch ein Richtungswechsel eingetreten. Die Kriterien für die Gewährung der Regionalisierungsmittel wurden geändert. Nun gilt plötzlich nicht mehr die 2014 erfolgte Wirtschaftlichkeitsprüfung, auf deren Grundlage die Zusage für die Bahnhalte im Rahmen der „Stationsoffensive Bayern“ 2015 erfolgte. Das Bundesministerium verweist in seinem Schreiben darauf, dass es für den ÖPNV nicht zuständig sei. Gleiches gelte auch für den SPNV, den Schienenpersonennahverkehr. Im Weiteren verweist der Brief darauf, dass der Bund die Länder bei der Förderung solcher Projekte unterstütze,



aber die Länder über den Einsatz der Mittel entschieden. Der „Schwarze Peter“ werde in diesem Fall an den Freistaat Bayern weitergegeben. Danach verweist das Schreiben darauf, dass die Novellierung der Förderkriterien die Länder und die Kommunen in die Lage versetzte „umfassender“ tätig zu werden. Eine anteilige Finanzierung durch den Bund sei möglich, wenn die Fördervoraussetzungen gegeben seien. In nächsten Abschnitt des Schreibens wird der „Schwarze Peter“ wieder an den Freistaat Bayern gegeben, denn hier heißt es, der Bund sei bereit zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Bahnhalte vorlägen, die Initiative müsse jedoch vom Freistaat Bayern ausgehen. Es sei „[...] Aufgabe des Freistaates Bayern die Erfüllung der allgemeinen Voraussetzungen zu prüfen und in diesem Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit des Vorhabens als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den betroffenen Gemeinden zu bestätigen.“

In dem Schreiben des Ministeriums des Freistaates Bayern werde der „Schwarze Peter“ an den Bund zurückgegeben. BM Agthe erläutert dies an dem Text des Schreibens mit verschiedenen Beispielen.

Als Fazit der Schreiben könne festgehalten werden, dass weder der Bund noch das Land Bayern für die „Rolle rückwärts“ bei den Bahnhalten die Verantwortung übernehmen wollen. Einig seien sich die Positionen der Schreiben letztlich nur darin, dass die Kommune ja in Eigenregie solche Projekte, eventuell gefördert umsetzen könnten. BM Agthe vergleicht diese Aussage mit dem Verhalten beim Breitbandausbau. Der Ausbau der Telekommunikationsinfrastruktur war ursprünglich keine Aufgabe der Kommunen, wurde aber an diese abgeschoben. Dann wurden attraktive Förderprogramme aufgelegt, welche die Kommunen kaum ablehnen konnten und schon waren die Kommunen defacto in der Umsetzungspflicht gegenüber ihren Bürgern.

Auch hier sieht BM Agthe Ähnlichkeiten zum Breitbandausbau. Durch die Abwälzung der Zuständigkeit an die Kommune, scheint das Problem erledigt. Das Bundesministerium verspricht Förderungen, sobald die Voraussetzungen (z.B. Prüfung der Wirtschaftlichkeit) geschaffen sind. Die Antwort auf die Frage, warum die Prüfung der Wirtschaftlichkeit aus dem Jahr 2014 plötzlich nicht mehr gelten solle, bleibt das Ministerium schuldig.

(Nina Ehrle verlässt den Saal um 20:10 Uhr.)

Ergänzend verliest BM Agthe auszugsweise das Schreiben des Freistaates. In diesem Brief heißt es unter anderem das neue Bahnhalte ein wirksames Instrument darstellen, um die Bahn attraktiver zu machen. Die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel anstelle des Autos ist gut für die Umwelt und Sicherheit. Auch der Freistaat spricht von Fördermöglichkeiten, weist eine Zuständigkeit aber ebenfalls von sich.

(Nina Ehrle betritt den Saal 20:13 Uhr.)

Im Schreiben heißt es, dass Haltepunkte wirtschaftlich sein sollen und dass die Kosten inzwischen gestiegen sind. Positiv bemerkenswert sei, laut BM Agthe, dass der Freistaat Bayern in diesem Schreiben zugesagt habe, die Kosten für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung komplett auf eigene Kosten zu übernehmen und damit bereits die DB Station & Service AG beauftragt habe. Die Entscheidung habe der Bayerische Verkehrsminister so getroffen, „[...] weil der Bund gerade dabei ist, die Kriterien für die Nutzen-Kosten-Untersuchungen bei SPNV-Infrastrukturprojekten zu überarbeiten



und sich damit ggf. die Bewertung für die in Rede stehenden Projekte ändern könnte.“ Der Minister schreibt, dass er mit einem Ergebnis in frühestens zwei Jahren rechne.

Ein Ratsmitglied möchte wissen, von wann das Schreiben des Freistaates ist.

Laut Herrn May ist das Schreiben an den Landkreis vom 28.04.2022. Das andere Schreiben ist vom 02.05.2022.

BM Agthe verliest weiter das Schreiben des Freistaates Bayern. In der Vergangenheit seien bereits Investitionen getätigt worden, wie z.B. beim Knotenbahnhof Lindau-Reutin, dem Haltepunkte in Nonnenhorn und der Anhebung des Haltepunkts Lindau-Aeschach.

Zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit stellt BM Agthe die Frage, ob den Anwesenden ein Projekt des öffentlichen Nahverkehrs bekannt ist, welches profitabel, gewinnbringend arbeitet. Er persönlich kenne keines. Manchmal gebe es einzelne Strecken, die gewinnbringend seien. Dann würden diese aber auch i.a.R. von privaten Anbietern bedient. Der Staat dürfe i.d.R. nur tätig werden, wenn er nicht in Konkurrenz zum privaten Anbieter trete. Das sei bei den ÖPNV-Angeboten der Fall, weil hier der Markt versage, weil sich kein privater Anbieter ohne staatliche Subvention finde, der die Verbindung anbiete, weil sie eben nicht profitabel zu betreiben sei. Wenn nun also Wirtschaftlichkeitskriterien an die angedachten Bahnhalte Lindau-Oberreitnau, Weißensberg, Schlachters und Hergensweiler angelegt würden, die entsprechend streng seien, dann würde die Realisierung und Förderbarkeit einer Realisierung in weite Ferne rücken. Daher sei es durchsichtig, warum eine neue Bewertung erfolgen soll, da es bisher hieß, die Bahnhalte Lindau-Oberreitnau, Weißensberg, Schlachters und Hergensweiler wären wirtschaftlich. Dass die Kosten für die bauliche Umsetzung der Bahnhalte zwischen 2014 und 2022 steigen würden, hätte jedes Kind voraussagen können. Dies sei ein denkbar schwaches Argument gegen die Bahnhalte. Die Kosten seien laut Angabe der DB von 14 auf 24 Millionen gestiegen. Deshalb würden die Bahnhalte in Frage gestellt. Quasi im gleichem Atemzug erfolge von der DB, Bund und Freistaat Bayern die Zusage für ein zusätzliches Gleis am Bahnhof München Pasing, welches 500 Millionen kosten soll. Das seien andere Kostendimensionen. Die Gefahr sei, dass der ländliche Raum, wenn er sich nicht zu Wort melde, vergessen werde. Seiner Meinung nach ist wichtig, dass so ein Projekt die Unterstützung seitens der Bevölkerung erfährt, von dieser gewünscht werde und von dieser angenommen werde. Die Bevölkerung wolle den Bahnhof, die Gemeinden hätte die Solidarität der anderen Kommunen des Landkreises, weil diese auch die Vorteilhaftigkeit für alle Bürger und Kommunen im Landkreis Lindau, für Wirtschaft und Tourismus sehen. BM Agthe ist der Meinung, dass ein Bahnhof die Infrastruktur immer positiv verändert, vor allem direkt dort, wo der Bahnhof entsteht. Politik sei die Kunst des Möglichen, man solle schauen, was möglich ist, das Bestmögliche versuchen und nicht nur an die Grenzen oder Gegenargumente denken. Diese müssten wohl gehört, aber sorgfältig abgewogen werden. Konzentrieren müssten sich die Gemeinden aber auf die positiven Argumente und alles Mögliche versuchen. Hergensweiler und Lindau haben sich für den Bahnhof ausgesprochen, weshalb auch Sigmarszell ein positives Signal setzen sollte.



Ein Ratsmitglied möchte wissen, worum es in der heutigen Abstimmung nun gehen sollte. Soll der Gemeinderat heute darüber abstimmen, ob ein Bahnhalt kommen soll?

Anschließend diskutieren mehrere Ratsmitglieder miteinander. Im Ergebnis möchten die Ratsmitglieder über den Bahnhalt abstimmen.

BM Agthe verfasst den entsprechenden Beschlussvorschlag und verliest diesen. Im Anschluss kommt es zur Abstimmung.

Beschluss:

Der Gemeinderat Sigmarzell beschließt, weiterhin eine Umsetzung des Bahnhaltes in Schlachters im Zuge der Stationsoffensive Bayern zu befürworten.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 13

Nein-Stimmen: 0

Anschließend möchte BM Agthe von den Ratsmitgliedern wissen, ob man wegen der „Innen statt Außen“-Förderung an die Regierung herantreten sollte.

Ein Ratsmitglied möchte wissen, wie lange die Zusage seitens der Regierung gilt.

BM Agthe denkt, dass sie in diesem Jahr in jedem Fall noch gelten wird.

Das Ratsmitglied schlägt vor, dass die Verwaltung der Regierung ihr Interesse signalisieren sollte, indem man ein entsprechendes Ingenieurbüro auswählt, bzw. entsprechende IBs sich vorstellen oder die Regierung gefragt wird, welche Büros geeignet wären. Des Weiteren ist es für eine Klausurtagung zu diesem Thema.

Ein anderes Ratsmitglied wäre dafür, die Auswahl/Vorstellung der IBs nicht in den Beschluss aufzunehmen.

Ein weiteres Ratsmitglied spricht sich für eine Klausurtagung zu diesem Thema aus. Es findet, dass die Vorschläge bzgl. der Ortsentwicklung mehr Struktur bedürfen und noch reifen müssten, bevor man damit an ein IB herantritt.

Parallel verfasst BM Agthe einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Ein Ratsmitglied schlägt für die Klausurtagung den Sommer 2022 vor, ein anderes meint bis Oktober 2022 sollte diese stattfinden. Mehrheitlich ist man der Meinung, dass man an der Sache dranbleiben solle.

BM Agthe erkundigt sich, ob der, an der Leinwand präsentierte, Beschlussvorschlag die Zustimmung der Räte findet.

Da keine Fragen oder Änderungswünsche vorliegen, erfolgt die Abstimmung.



Beschluss:

Der Gemeinderat Sigmarszell beschließt, dass das Ortsentwicklungskonzept Schlachters im Zuge einer Klausurtagung im Jahr 2022 vertieft beraten werden soll.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 13

Nein-Stimmen: 0

TOP 5 Bekanntgaben und Anfragen:

Laut BM Agthe stehen keine Bekanntgaben an. Auch seitens der Ratsmitglieder stehen keine Bekanntgaben oder Anfragen an.

Waldkindergarten Wiesenknopf

Herr May berichtet von einem Termin mit dem Waldkindergarten. Er hat erfahren, dass bei der Haushaltsplanung die Mittel für das Tipi bewilligt wurden und möchte wissen, ob er dieses schon beauftragen könne. Hintergrund ist, dass der Lieferant im Juni/Juli liefern könnte.

Herr May teilt mit, dass die besten Tipis aus Norwegen oder Schweden kommen.

BM Agthe ergänzt, dass es für die Stellung eines Bauantrages bedürfe. Das habe er bereits mit dem Kreisbauamt abgeklärt.

Ein Ratsmitglied möchte wissen, ob der Haushalt schon genehmigt ist.

BM Agthe verneint dies. Sobald die Genehmigung des Landkreises Lindau eingehe, werde er diese im Gemeinderat bekannt geben.

Das Ratsmitglied möchte wissen, ob dann trotzdem schon Anschaffungen getätigt werden könnten.

BM Agthe sagt, dass kleinere Anschaffungen im Rahmen der laufenden Verwaltung möglich wären.

Ein anderes Ratsmitglied schlägt ergänzend vor, bezüglich eines Erfahrungsaustausches mit dem Waldkindergarten Hohenweiler, Kontakt aufzunehmen.

Weitere Bekanntgaben oder Anfragen liegen nicht vor.

BM Agthe bedankt sich bei den Bürgern und bei Frau Eberhardt von der Presse und verabschiedet diese.

Die öffentliche Gemeinderats-Sitzung wird um 20:30 Uhr beendet.

gez.
Jörg Agthe
Erster Bürgermeister

gez.
Bianka Stiefenhofer
Schriftführerin