



**Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann
bei der Verkehrskonferenz in Schwaben:
"Leistungsfähige und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur
aller Verkehrsträger ist Grundvoraussetzung für Mobilität –
Dauerhafte, auskömmliche Finanzierung unerlässlich"**

+++ Im Rahmen einer Verkehrskonferenz informierte Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann die Bundes- und Landtagsabgeordneten sowie kommunalen Mandatsträger und Vertreter von Institutionen, Behörden, Verbänden und Kammern über Verkehrsprojekte in Schwaben. "Eine leistungsfähige und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger ist Grundvoraussetzung für Mobilität. Nur wenn alle Verkehrsträger – Straßen, Schienen, Wasserwege und Luftverkehr – optimal zusammenwirken, erreichen wir größtmögliche Flexibilität. Deshalb setzen wir in der Bayerischen Verkehrspolitik auf Vernetzung. Da Mobilität Geld kostet, brauchen wir aber eine dauerhafte und auskömmliche Finanzierung für unsere Verkehrsinfrastruktur. Ich begrüße es daher, dass im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung zusätzliche fünf Milliarden Euro für die Verkehrsinfrastruktur vorgesehen sind. Neben der beschlossenen Erweiterung der LKW-Maut brauchen wir auch eine PKW-Maut. Denn es ist nur gerecht, wenn auch ausländische Fahrer den Straßenbau in Deutschland mitfinanzieren", so Herrmann in Augsburg. +++

Verkehrsträger Nummer eins ist und bleibt laut Herrmann die Straße. Im vergangenen Jahr wurden in Bayern rund 1,2 Milliarden Euro in den Ausbau und Erhalt der Bundesfernstraßen und Staatsstraßen investiert. Die Straße allein könne aber den prognostizierten Verkehrszuwachs nicht bewältigen. Deshalb müsse man auch in Zukunft eine Verlagerung des

./.

Gütertransports auf Schiene und Wasserstraßen voranbringen. Für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 durch den Bund habe Bayern 184 Projekte aus dem Bereich Straßenbau, 30 Bahnprojekte und zwei Projekte aus dem Bereich der Wasserstraßen angemeldet.

Zur Entlastung der Straßen im Personenverkehr setzt Herrmann außerdem auf ein attraktives Nahverkehrsangebot. Auch hier müsse das prognostizierte Wachstum durch bessere Vernetzung der Verkehrsträger wie eine Ausweitung des Angebotes bewältigt werden. Herrmann: "Unser Nahverkehrsangebot muss durch seine Attraktivität überzeugen. Seit der Bahnreform haben wir hier einiges erreicht. Es wurden mehr als 50 neue Haltepunkte errichtet, das Nahverkehrsangebot um rund 50 Prozent ausgeweitet, dichtere Takte, längere Betriebszeiten und optimierte Anschlussverbindungen durch den "Bayern-Takt" geschaffen". In Bayern seien täglich rund 1,3 Millionen Menschen in Regionalzügen und S-Bahnen unterwegs. Diese seien neben den guten Nahverkehrsangeboten darauf angewiesen, dass die Verkehrsmittel gut ineinandergreifen. Deshalb will Herrmann auch das Verkehrsmittel Fahrrad noch stärker fördern. "Der Radverkehr liegt mir persönlich sehr am Herzen. Die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Radverkehr müssen zwar primär die Kommunen schaffen, aber wir unterstützen die Initiativen dabei finanziell."

Beim Schienenpersonennahverkehr spielt der barrierefreie Ausbau der Stationen eine wichtige Rolle. Als Eigentümerin der Stationen ist die Deutsche Bahn für den barrierefreien Ausbau verantwortlich. Die Finanzierung erfolgt durch den Bund. "Wir sind aber bereit, Landesmittel zuzuschießen, damit bei den Investitionen von Deutscher Bahn und Bund etwas vorangeht. Deshalb haben wir im "Bayern-Paket 2013-2018" 60 Millionen Euro für den barrierefreien Ausbau bereitgestellt."

Der Abteilungsleiter Straßenbau in der Obersten Baubehörde, Ministerialdirigent Karl Wiebel und der Abteilungsleiter Verkehr, Leitender Ministerialrat Hans-Peter Böhner, stellten herausragende Projekte in Schwaben vor.

Im Bereich Straßenbau ist die europäische Magistrale A 8 München – Augsburg – Ulm für die schwäbische Wirtschaft von größter Bedeutung. Der Ausbau zwischen Augsburg und München erfolgte nach dem sogenannten A-Modell durch ein privates Betreiberkonsortium und wurde Ende 2010 abgeschlossen. Ebenfalls seit Ende 2010 ist der Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen und Günzburg durchgehend ausgebaut. Der noch fehlende Abschnitt Günzburg - Augsburg wird nun auch im Rahmen eines A-Modells ausgebaut. Konzessionsbeginn für den 58 Kilometer langen Abschnitt Ulm – Augsburg war am 1. Juni 2011, im Herbst 2015 soll er fertiggestellt sein.

Bei der Ergänzung des Autobahnnetzes durch leistungsfähige Bundesstraßen konnten in Schwaben wichtige Verbesserungen erzielt werden. Für den Großraum Augsburg und Nordschwaben war dies insbesondere die weitgehende Fertigstellung des Ausbaus der Bundesstraßen 2 und 17 von Donauwörth über Augsburg (A 8) bis Landsberg (A 96). Für die B 25 gibt es ein Konzept für den abschnittswisen dreistreifigen Ausbau zwischen dem Bereich nördlich von Donauwörth und Harburg sowie zwischen Möttingen und Nördlingen. Der Abschnitt zwischen Donauwörth und Harburg wurde Ende 2012 fertiggestellt. Im weiteren Verlauf der B 25 Richtung Norden ist die Ortsumfahrung von Wallerstein seit Mai 2013 in Bau und soll im dritten Quartal 2014 fertiggestellt werden. Der Bau der Verlegung bei Fremdingen im Zuge der B 25 soll noch 2014 beginnen. So besteht im Zuge der Bundesstraßen 25, 2 und 17 eine gut ausgebaute Nord-Süd-Magistrale aus Nordschwaben über den Großraum Augsburg nach Landsberg am Lech und Füssen und weiter zum Fernpass, die schrittweise noch weiter verbessert wird.

Im September 2007 fiel der Startschuss für den weiteren Ausbau der B 12. Zwischen der A 7 bei Kempten und der A 96 bei Buchloe wird die B 12 seitdem abschnittsweise dreistreifig ausgebaut. Seit Herbst 2012 ist Kaufbeuren durchgehend dreistreifig an die A 96 angebunden. 2013 erfolgte die Ertüchtigung der Anschlussstelle Jengen, heuer startete der

Ausbau zwischen Obereiberg und Geisenried. Langfristiges Ziel ist der vierstreifige Ausbau der B 12.

Im Bereich der Staatsstraßen ist die 7,8 Millionen Euro teure Ortsumfahrung Röfingen im Zuge der St 2025 in Bau. Sie soll Ende 2015 fertiggestellt werden. Perspektiven für Gemeinden tun sich durch die 1999 geschaffene Möglichkeit zur Förderung von Staatsstraßenumfahrungen in gemeindlicher Sonderbaulast auf. Von den inzwischen bayernweit 70 in gemeindlicher Sonderbaulast finanzierten Staatsstraßenumfahrungen liegen allein 22 in Schwaben, so zum Beispiel die derzeit in Bau befindliche Ortsumfahrung Burtenbach im Zuge der St 2025.

2009/2010 wurden erstmals die Förderung von Radwegen an Staatsstraßen sowie der Umbau von bestehenden Kreuzungen von Staatsstraßen mit Kreis- und Gemeindestraßen möglich, wenn eine Gemeinde oder ein Landkreis die Baulast übernimmt. Gerade die schwäbischen Gemeinden haben hier reges Interesse gezeigt. Die Regierung von Schwaben konnte hier Projekte mit mehr als 22 Millionen Euro Förderzusagen zur Aufnahme in das Förderprogramm melden.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die gebaute Verkehrssicherheit auf Landstraßen im Rahmen des Bayerischen Verkehrssicherheitsprogramms 'Bayern mobil – sicher ans Ziel'. Mit einem umfangreichen Maßnahmenpaket will Bayern bis zum Jahr 2020 die Unfallzahlen weiter reduzieren und insbesondere die Zahl der Verkehrstoten um 30 Prozent senken. In Schwaben wird in diesem Jahr aus dem Programm 'Sichere Landstraße' zum Beispiel die St 2027 nördlich Zusmarshausen ausgebaut.

Auch der Kommunalstraßenbau in Schwaben profitiert seit jeher sehr stark von den staatlichen Fördermitteln. In den vergangenen zehn Jahren flossen mehr als 400 Millionen Euro an Fördermitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG/BayGVFG) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) an die schwäbischen Kommunen zur Förderung von Straßenbauvorhaben. Als eines der großen kommunalen Straßenbauprojekte in Schwaben ist derzeit der Neubau der Nordspange Kempten zwischen der St 2009 und der B 19 in Bau. Als verlässlicher

Partner hat der Freistaat Bayern die Stadt Kempten mit sieben Millionen Euro Fördermitteln (Gesamtkosten 13,1 Millionen Euro) kräftig unterstützt. Weitere größere Förderprojekte in Schwaben sind der Neubau der Südumfahrung Leipheim, der Kreuzungsumbau der B 10 mit der Reuttier Straße in Neu-Ulm sowie der Ausbau der Kreisstraße OA 5 zwischen Ofterschwang und Westerhofen.

Im Bereich der Schieneninfrastruktur hat der Freistaat Bayern eine Reihe von Projekten für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) angemeldet. Dazu gehört die Elektrifizierung auf den Strecken Augsburg – Buchloe, Buchloe – Kempten – Hergatz und Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf. Ein weiteres großes verkehrspolitisches Anliegen des Freistaats ist der Ausbau der Strecke Augsburg – Ulm. Neben den schon im noch geltenden BVWP enthaltenen, noch nicht umgesetzten Maßnahmen, wie zum Beispiel die Geschwindigkeitserhöhung und der dreigleisige Ausbau Neu-Ulm – Neuoffingen, wurde auch der dreigleisige Ausbau Augsburg – Gessertshausen angemeldet. Weiterhin wurde der Ausbau Augsburg – Meitingen für die Fortschreibung angemeldet, denn auf der im Personenverkehr stark genutzten Strecke Augsburg – Donauwörth zukünftig eine deutlich höhere Trassennachfrage durch den Schienengüterverkehr absehbar ist.

Für die Strecke München – Lindau läuft momentan die Entwurfsplanung für eine durchgehende Elektrifizierung und eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit. Auch die Signaltechnik soll im Zuge des Ausbauprojektes erneuert werden. Die Fertigstellung ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vorgesehen. Ab dann soll der Fernverkehr zwischen München und Zürich auf einen 2-Stunden-Takt verdichtet und um etwa eine Stunde beschleunigt werden.

Auch im Schienenpersonennahverkehr sind umfassende Verbesserungen geplant. Unter anderem soll in Lindau ein zusätzlicher Bahnhof auf dem Festland gebaut werden.

Mit der Bahnlinie Senden – Weißenhorn gelang ein Musterbeispiel für eine Streckenreaktivierung in optimaler Zusammenarbeit aller Beteiligten. Erstmals wurde der Betrieb auf einer Reaktivierungsstrecke im Wettbewerb vergeben. Die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) wurde mit stündlichen Zugfahrten beauftragt, die umsteigefrei über Neu-Ulm bis Ulm verkehren.

Die Oberste Baubehörde unterstützt auch die Einführung des Systems "FLEXIBUS" im gesamten Landkreis Günzburg aus Mitteln des 2012 aufgenommenen Förderinstruments zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum. Das Projekt "FLEXIBUS" ist ein Anrufbus-System, das der Erschließung des ländlichen Raums durch neue flexible Bedienungsformen dient. Mit einem dichten Netz an Haltestellen wird eine wohnortnahe Abholung nach vorhergehender telefonischer Anmeldung in der Leitzentrale erreicht. Damit kann gerade im ländlichen Raum der klassische Buslinienverkehr sinnvoll ergänzt werden.

Der Allgäu Airport Memmingen ist der dritte Verkehrsflughafen in Bayern neben München und Nürnberg. Er dient der direkten Anbindung des Wirtschaftsstandortes Allgäu an den nationalen und internationalen Luftverkehr. Die positiven Fluggastergebnisse mit rund 840.000 Fluggästen im Jahr 2013 belegen ein Musterprojekt für die erfolgreiche Umwandlung eines ehemaligen Militärflugplatzes in einen Zivilflughafen.