

**Verkehrsinvestitionen sind Zukunftsinvestitionen**  
**Den Standort Schwaben sichern und stärken**  
**Verkehrsprojekte des Bundes in Bayerisch Schwaben**

Als Flächenregion braucht Bayerisch Schwaben eine umfassende und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Die Wirtschaft in Schwaben ist nicht an einem Schwerpunkt zentriert, ein großer Teil der Bevölkerung lebt in kleineren Orten, was ein umfangreiches Wegenetz erfordert. Schwaben benötigt gut ausgebaute Verkehrswege, um im internationalen Standortwettbewerb mithalten zu können und um mit den europäischen Zentren eng verbunden zu sein. Eine effiziente Verkehrsinfrastruktur zur Sicherung der Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil der Qualität des Wirtschaftsstandortes Bayerisch Schwaben und wesentliche Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Abgesehen vom bedarfsgerechten Ausbau des Straßennetzes wird mit einem modernen und leistungsfähigen Schienennetz ein wesentlicher Beitrag geleistet, dass Schwaben den immensen Herausforderungen der Zukunft gerecht werden kann.

**1. Schwaben benötigt eine attraktive Schieneninfrastruktur**

Ein zukunftsgerechter Ausbau seiner Schienenverkehrsbindung (großräumig und innerschwäbisch) ist für den Regierungsbezirk Schwaben unverzichtbar. Folgende Positionen müssen berücksichtigt werden:

- **Neubaustrecke / Ausbaustrecke (Stuttgart-) Ulm - Augsburg (Geschwindigkeitsverbesserung)**

Dieses Projekt, das bisher als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthalten war, sollte zunächst "im Windschatten" der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm verwirklicht werden. Bund und Bahn, aber auch der Freistaat, der 2001 hierfür noch eine Vorfinanzierung angeboten hatte, haben dieses Projekt aber zunächst zurückgestellt, unter anderem mit dem Argument, die Fahrzeitverkürzung auf der West-Ost-Magistrale werde hauptsächlich zwischen Stuttgart und Ulm auf der neuen Strecke über die Schwäbische Alb erzielt und nur zu geringem Anteil zwischen Ulm und Augsburg. Ziel muss es aber bleiben, auch bayerisch-schwäbische Abschnitte gleichzeitig mit der Strecke Stuttgart - Ulm fertigzustellen (ca. 2019). Einen ersten Schritt dazu könnte die "Begradigung" der Kurven bei Offingen, Jettingen und Dinkelscherben bilden, an denen die Züge bislang stark abbremsen müssen. Gleichwohl ist an dem Ziel festzuhalten, die Streckengeschwindigkeit auf dem Abschnitt Neu-Ulm - Dinkelscherben von heute 120 bis 160 km/h auf künftig 230 km/h anzuheben.

- **Ausbaustrecke Neu-Ulm - Augsburg (Kapazitätserweiterung)**

Dieses Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan lediglich im weiteren Bedarf (zweite Dringlichkeit) ausgewiesen: Neu-Ulm - Offingen: dreigleisiger Ausbau. Bei der Beschränkung der Kapazitätserweiterung auf nur dieses Teilstück darf es nicht bleiben. Erforderlich ist mittelfristig auch ein **durchgängig** zumindest dreigleisiger Ausbau zwischen Neu-Ulm und Augsburg sowie die Aufnahme dieser Maßnahme in die höchste Dringlichkeit, den Vordringlichen Bedarf. Ein besonderer Kapazitätsengpass mit Konflikten zwischen Fernverkehr und dem "Regio-Schienen-Takt" zeichnet sich im Bereich westlich von Augsburg ab; dort sollte ein abschnittsweise drittes Gleis, wie es bislang unstrittiger Teil dieses Nahverkehrskonzepts war, vorrangig verlegt werden.

- **Ausbaustrecke Augsburg - München**

Die Fertigstellung des durchgängig viergleisigen Ausbaus erfolgt Ende 2011.

- **Ausbaustrecke München - Lindau - Grenze D/A**

Nicht zuletzt mit Blick auf den (Güterverkehrs-)Zulauf zum künftigen Gotthard-Basis-Tunnel (Alpentransit) muss diese Strecke ertüchtigt werden. Wir müssen folgende Punkte erreichen:

- durchgängig zweigleisiger Ausbau München - Memmingen - Lindau
- Elektrifizierung München / Augsburg - Buchloe - Lindau
- Elektrifizierung des Zulaufs Ulm - Memmingen

Sachstand: Baubeginn Elektrifizierung ist für 2010 zwischen Bund, Bahn AG, Freistaat Bayern und der Schweiz vereinbart, allerdings nur auf vorhandener eingleisiger Strecke.

- **Ausbaustrecke Augsburg - Donauwörth**

Für diese Strecke ist eine Verbesserung des Fahrplanangebotes notwendig zur Sicherstellung hochwertiger Verkehre für Bayerisch Schwaben und zum Erhalt kurzer Reisezeiten. Hier zeichnet sich ein Kapazitätsengpass zwischen "Regio-Schienen-Takt" und Fernverkehr ab. Es sollte ein abschnittsweise drittes Gleis, wie es bislang unstrittiger Teil dieses Nahverkehrskonzeptes war, vorrangig verlegt werden.

- **Ausbaustrecke Ulm - Kempten - Oberstdorf**

Eine Leistungssteigerung der Illertal-Bahn ist notwendig. Dieses Projekt muss in Form eines zweigleisigen Ausbaus und Elektrifizierung der Strecke verwirklicht werden.

## 2. Für ein leistungsfähiges Bundesfernstraßennetz in Bayerisch Schwaben

### Bundesautobahnen

#### A 8 München - Augsburg sechsstreifiger Ausbau

Nach neuestem Sachstand liegen die Bauarbeiten im Plan, die Fertigstellung soll zum 31.12.2010 erfolgen.

#### A 8 Ulm - Augsburg sechsstreifiger Ausbau

Nach gegenwärtigem Stand wird im Frühjahr 2011 die Strecke in Form eines privatwirtschaftlichen PPP-Modells sechsstreifig ausgebaut.

### Bundesstraßen in den Landkreisen Augsburg und Aichach-Friedberg

#### B 300, Umfahrung Gessertshausen

Baulänge: 5,0 km  
 Gesamtkosten: Grobschätzung: 17,6 Mio. Euro (ohne Grundstückserwerb)  
 Bedarfsplan: gem. Entwurf des Bedarfsplans vom 02.07.2003 neu im Vordringlichen Bedarf.

Sachstand: Im Nahbereich von Augsburg soll auf der B 300 mit den Ortsumgehungen Diedorf/Vogelsang und Gessertshausen die Leistungsfähigkeit dieser Achse erhöht und die Ortsdurchfahrten entlastet werden. Das Raumordnungsverfahren für diese Planungen wurde 2003 abgeschlossen.  
 Das Staatliche Bauamt Augsburg hält an der landesplanerischen Beurteilung fest, wonach die Südumfahrung befürwortet wird und beide Nordvarianten sowohl unter naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten als auch wegen des Hochwassers nicht zu verwirklichen seien.

#### B 300, Umfahrung Diedorf/Vogelsang

Baulänge: 5,0 km  
 Gesamtkosten: 54 Mio. Euro  
 Bedarfsplan: Vordringlicher Bedarf wie bisher

Planungsstand: Voruntersuchung 1999 abgeschlossen.  
 Raumordnungsverfahren mit landesplanerischer Beurteilung vom 31. Januar 2002 abgeschlossen.  
 Ein Vorentwurf ist vorgelegt worden und liegt im Bundesverkehrsministerium in Bonn.  
 Die Stadt Neusäß lässt weitere Varianten untersuchen.

### **B 300, Nordumfahrung Friedberg**

Baulänge: 4,8 km  
 Gesamtkosten: 14,0 Mio. Euro  
 Bedarfsplan: Vorherige Einstufung: Vordringlicher Bedarf, gem. Entwurf des Bedarfsplans vom 02.07.2003: Weiterer Bedarf.  
 Ziel: Wieder Vordringlicher Bedarf.

Planungsstand: Verkehrsuntersuchung 1995 abgeschlossen. Nach der Verkehrsfreigabe der AIC 25 wurde eine neue Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Sie wird gegenwärtig in der Stadt Friedberg erörtert.

### **B 300, Anbau 2. Fahrbahn Dasing (A 8) - Aichach**

Baulänge: 5,0 km  
 Gesamtkosten: 24,7 Mio. Euro  
 Bedarfsplan: gem. Entwurf des Bedarfsplans vom 02.07.2003 - wie bisher - im Vordringlichen Bedarf.  
 Anmerkung: Der Vorentwurf für den besonders dringlichen Umbau nordöstlich der AS Dasing ist seit Juli 1999 genehmigt. Die Planung ist rechtsbeständig gesichert durch Bebauungsplan der Gemeinde Dasing (Satzungsbeschluss vom 17. Januar 2001).

Sachstand: Nördlich der A 8 wurde in den letzten Jahren abschnittsweise die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität durch den Anbau eines dritten Fahrstreifens erhöht. Im Abschnitt zwischen Dasing und Aichach soll die B 300 wegen der hohen Verkehrsbelastung vierstreifig ausgebaut werden.  
 Das Konzept mit 3 Fahrstreifen wurde im Herbst 2008 mit Abschnitt Aichach-Süd abgeschlossen und ist vollständig unter Verkehr. Für den zweibahnigen Ausbau zwischen Dasing und Aichach liegt seit Februar 2009 der Planfeststellungsbeschluss vor.  
 Es konnte erreicht werden, dass trotz einer schwierigen Haushaltssituation für einen vorgezogenen Neubau der Einmündung bei der Tränkmühle (Anschlussstelle Aichach-West) kurzfristig Mittel zur Verfügung gestellt werden. Im Herbst wird mit dem Bau begonnen.

### **B 2, Umfahrung Kissing**

Baulänge: 6,8 km  
 Gesamtkosten: 21,0 Mio. Euro  
 Bedarfsplan: gem. Entwurf des Bedarfsplan vom 02.07.2003 neu im Vordringlichen Bedarf.

Um eine bedarfs- und zukunftsgerichtete Verkehrsinfrastruktur wieder herzustellen und zu sichern, sind Investitionen in die Infrastruktur auch in Zeiten knapper Kassen unumgänglich. Das wird sich auszahlen, denn Investitionen in die Infrastruktur schaffen und stabilisieren Arbeitsplätze und eröffnen Chancen für Wohlstand und Wachstum.