



PARLAMENTARISCHER ABEND

AM 24. NOVEMBER 2015

1. AUSGANGSLAGE

Seite 2

2. AGENDA FÜR DIE VERKEHRSINFRASTRUKTUR IN DER METROPOLREGION MÜNCHEN

Seite 5

3. FAZIT

Seite 11

1. AUSGANGSLAGE

METROPOLREGION MÜNCHEN ALS WACHSTUMS- UND INNOVATIONSLOKOMOTIVE DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND UND ALS „TOR ZU EUROPA“

1.1 METROPOLREGION MÜNCHEN ALS WACHSTUMS- UND INNOVATIONSLOKOMOTIVE DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Status Quo

- ▶ Die Metropolregion München zeichnet sich durch eine hohe Wirtschaftskraft aus. Das verdankt die Metropolregion einer gesunden Mischung von Global Playern und erfolgreichen regionalen Betrieben, aufstrebenden innovativen Unternehmen verschiedenster Branchen sowie hervorragenden Forschungsinstituten, Universitäten und Hochschulen.
- ▶ Das Bruttoinlandsprodukt pro Einwohner in der Metropolregion München betrug im Jahr 2012 rund 43.500,00 Euro (zum Vergleich: BIP/Kopf in der BRD im Jahr 2012: rund 33.500,00 Euro).
- ▶ Die durchschnittliche Arbeitslosigkeit in der Metropolregion München lag im Jahr 2014 bei 3,7 % (zum Vergleich: 6,7 % in der BRD im Jahr 2014).
- ▶ Die Metropolregion München stellt einen der wichtigen Impulsräume der Bundesrepublik Deutschland und Europas dar. Die erfolgreichen Unternehmen an unserem Standort sorgen für positive „Branchen-, Wissens- und Wachstums- Spill-Over“ in andere Teile Bayerns, nach Deutschland und Europa. (Ergebnis IHK- Studie „München als Wachstumsmotor für Bayern“).

Entwicklung

Bereits heute leben 5,7 Millionen Einwohner in der Metropolregion München, d. h. jeder 14. Bundesbürger ist hier zu Hause. Die Metropolregion München gehört zu den Verdichtungsräumen Deutschlands, deren Bevölkerung am stärksten wächst. Bis 2032 wird ein Bevölkerungswachstum von rund einer halben Million Menschen prognostiziert. Dabei ist die aktuelle Zuwanderung von Flüchtlingen noch gar nicht berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass sich die bestehende Bevölkerungsentwicklungsprognose für die Metropolregion München aufgrund dessen noch erhöhen wird.

Chance

Die Zuwanderung von qualifizierten Fachkräften ist aufgrund der großen Nachfrage der Unternehmen wie auch der Auswirkungen des demographischen Wandels notwendig, um die Wirtschaftskraft des Standorts aufrechterhalten zu können. Bereits heute fehlen allein in Oberbayern 53.000 Fachkräfte (Quelle: IHK Fachkräftemonitor Bayern).

Herausforderungen

- ▶ Zuwanderung kann aber nur gelingen, wenn auch die Voraussetzungen geschaffen werden. Besonders wichtig in diesem Zusammenhang ist die Ausweitung des Angebots an bezahlbarem Wohnraum für Bezieher niedriger und mittlerer Einkommen und die Zurverfügungstellung von Gewerbeflächen zur Ansiedlung und Ausweitung von Unternehmen. Zugleich muss auch die Versorgung mit sozialer Infrastruktur und ausreichend Freiflächen sichergestellt werden.
- ▶ Aufgrund der Flächenknappheit in den Stadtgebieten und dem direkten Umland ist es dringend notwendig, auch Flächen im weiteren Umland als Bauland für Wohnraum, Gewerbe und soziale Infrastruktur zu qualifizieren und auszuweisen. Dies führt zu einem weiter ansteigenden Mobilitätsbedarf der Bevölkerung und der gewerblichen Wirtschaft.
- ▶ Die Instandhaltung, der Ausbau und der Neubau der Verkehrssysteme in der Metropolregion München ist unerlässlich. Derzeit stoßen die bestehenden Verkehrssysteme – Schiene und Straße – an ihre Grenzen. Im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs gibt es beispielsweise seit den 1970er Jahren trotz nahezu verdoppelter Fahrgastzahlen keine adäquate Entwicklung des ÖPNV-Netzes. Dies führt bereits jetzt dazu, dass kleinste Störungen das System massiv beeinträchtigen oder zum Erliegen bringen. Auch das Verkehrssystem Straße bedarf einer grundlegenden Verbesserung – dies gilt sowohl für den Zustand der Verkehrswege, als auch deren Kapazitäten. Sowohl die Instandhaltung als auch ein adäquater Aus- und Neubau der Schienen- und Straßeninfrastruktur sind hinter dem Notwendigen zurückgelassen. Die Produktivität und Wertschöpfung der Metropolregion München darf hierdurch nicht gefährdet werden.

1.2 METROPOLREGION MÜNCHEN ALS „TOR ZU EUROPA“

1.2.1 Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) – Verbindungen durch Deutschland

Das multimodale TEN-V Kernnetz mit den Kernnetzkorridoren leistet einen wichtigen Beitrag zum europäischen Zusammenhalt und stärkt den Binnenmarkt. Mehr Wettbewerbsfähigkeit in der Wirtschaft führt zu mehr Beschäftigung. Durch die Verbesserung der Multimodalität der Schienen-, Binnenwasserstraßen und Seeverkehrsinfrastruktur im Rahmen des multimodalen TEN-V sowie durch innovative Technologien im Verkehrsbereich wird eine Verlagerung des Verkehrs zur Entlastung der Straßen, zu einer Reduzierung der Treibhaus- und Schadstoffemissionen und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit angestrebt.

Sechs Korridore des Europäischen Kernnetzes verlaufen durch Deutschland, davon zwei durch die Metropolregion München:

- ▶ Skandinavien – Mittelmeer (... Halle – Leipzig – Nürnberg – München – Wörgl als Zubringer zum Brenner-Basistunnel ...)
- ▶ Rhein – Donau (... Karlsruhe – Stuttgart – München – Prag bzw. München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg ...)

Weitere zentrale Verkehrsachsen in der Metropolregion München sind:

- ▶ Bundesautobahn A 8 (Schengen – Pirmasens; Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Rosenheim – Salzburg)
- ▶ Bundesautobahn A 9 (Berlin – Leipzig – Nürnberg – München)
- ▶ Bundesautobahn A 92 (München – Landshut – Deggendorf)
- ▶ Bundesautobahn A 94 (München – Passau)
- ▶ Bundesautobahn A 96 (München – Lindau)
- ▶ Bundesautobahn A 99 (Autobahnring München)
- ▶ Bundesstraße B 15 neu (Hof – Regensburg – Landshut – Rosenheim)

1.2.2 Verkehrsaufkommen – Metropolregion München als Transitregion

Die zunehmende Globalisierung und die wirtschaftliche Dynamik haben in Bayern und hier insbesondere in der Metropolregion München in den letzten Jahren zu einem starken Anstieg des Transportaufkommens geführt. Bayern ist dabei nicht nur Exportland Nr. 1, sondern auch Transitland Nr. 1 in Europa. Die aktuelle Güterverkehrsprognose sagt für den Freistaat ein Wachstum der Verkehrsleistung von mehr als 50 Prozent bis 2025 voraus. Dieser Verkehr spielt sich aber nur zu einem Teil rein innerbayerisch ab: Fast 50 Prozent des Güterverkehrs macht der Transitverkehr aus mit steigenden Transportentfernungen. Nach aktuellen Prognosen wird sein Anteil bis 2025 weiter zunehmen – und zwar auf ca. 54 Prozent. Die stärksten Zuwächse wird dabei der Verkehr zwischen den europäischen Ländern verzeichnen aufgrund der sich immer weiter entwickelnden Verflechtung im Binnen- und Außenhandel und der Verlagerung und Vernetzung von Produktionsstandorten internationaler Konzerne in den verschiedensten europäischen Ländern.

2. AGENDA FÜR DIE VERKEHRSINFRASTRUKTUR IN DER METROPOLREGION MÜNCHEN

2.1 VERKEHRSFINANZIERUNG ALLGEMEIN

2.1.1 Bundesverkehrswege

- ▶ Die **Metropolregion München** fordert vom Bund eine **hohe Priorisierung** ihrer **angemeldeten Verkehrsprojekte im Bundesverkehrswegeplan (BVWP)**, da der BVWP in der Vergangenheit immer überzeichnet war.
- ▶ Die **Finanzierung** der Schienenprojekte soll über das **Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG)** sichergestellt werden. Hinsichtlich der **Straßenbauprojekte** soll das **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)** die Zustimmung zum Baubeginn erteilen.

2.1.2 Anschlussregelungen GVFG – Bundesprogramm und Entflechtungsgesetz

- ▶ Die Einigung zur ungekürzten Fortführung des GVFG-Bundesprogramms wird begrüßt. Jedoch ist eine **Erhöhung des GVFG-Bundesprogramms** erforderlich.
- ▶ Die **Entflechtungsmittel** sind bedarfsgerecht auf 1,96 Mrd. € **aufzustocken und müssen hinreichend dynamisiert** werden, um künftige Kostensteigerungen auszugleichen und Leistungsverbesserungen zu ermöglichen. Zudem muss – wie in der Vergangenheit – eine **Zweckbindung** erfolgen.

2.2 SCHIENENPROJEKTE IN DER METROPOLREGION MÜNCHEN

2.2.1 TEN-Korridor „Rhein-Donau“ („Magistrale für Europa“/„Technologieachse Süd“)

Die „Magistrale für Europa“ („Technologie-Achse Süd“) ist Teil des TEN-V-Kernetzes. Sie verknüpft mit dem Großraum Paris, Baden-Württemberg und Bayern die drei innovationsstärksten Regionen Europas und bildet somit das infrastrukturelle Rückgrat des neuen Korridors. Ihre Stärke liegt im Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Folgende Abschnitte in Bayern müssen zur Lückenschließung dringend ausgebaut werden:

Ulm – Augsburg:

Der Abschnitt zwischen Augsburg und Ulm stellt den letzten größeren Abschnitt der Achse München – Stuttgart – Paris dar, der im BVWP 2003 keine konkrete Ausbauperspektive hat. Erkennbar ist, dass es ohne eine Kapazitätserweiterung mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm von 2021 an zu Engpässen auf dem Abschnitt Ulm-Augsburg kommen wird. Nur eine Kapazitätserweiterung im Bereich westlich von Augsburg kann die Verbindung der Metropolregionen München und Stuttgart stärken und die hohen Investitionen in die „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ (siehe 2.2.5) in vollem Umfang nutzbar machen. Hierfür ist ein dreigleisiger Ausbau oder ein Neubau westlich von Augsburg erforderlich.

- ▶ Ein **Aus- oder Neubau** muss deshalb mit **hoher Priorität in den BVWP aufgenommen** und die **Finanzierung aus Bedarfsplanmitteln gemäß BSchWAG** sichergestellt werden.

München – Mühldorf – Freilassing/Burghausen (Ausbaustrecke 38/ABS 38):

Die ABS 38 beseitigt Engpässe für den Güterverkehr und gewährleistet einen attraktiven Personenverkehr. Sie ist darüber hinaus von großer strategischer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Bayerisches Chemiedreieck sowie für die Anbindung des Flughafens München. Hinzu kommt, dass mit diesem Projekt die Entlastung der Brennerzulaufstrecke München – Rosenheim – Kiefersfelden (ABS 36) möglich ist.

Langfristiges Ziel gemäß des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) ist ein durchgehender mehrgleisiger Ausbau (München Ost – Markt Schwaben viergleisig, Markt Schwaben – Freilassing zweigleisig, Freilassing – Grenze D/A: dreigleisig) und eine durchgehende Elektrifizierung, auch der Zweigstrecke nach Burghausen. Teil des Projekts ist auch eine eingleisige Verbindungsspanne zwischen München-Trudering und München-Riem („Truderinger Kurve“).

- Der Ausbau muss **wieder in den BVWP aufgenommen** und die **Finanzierung aus Bedarfsplanmitteln gemäß BSchWAG** sichergestellt werden.

2.2.2 TEN-Korridor „Skandinavien-Mittelmeer“ – Brennerordzulauf (ABS 36)

Der im Bau befindliche Brennerbasistunnel nimmt eine Schlüsselposition ein, um die wachsenden Verkehrsströme über den Brenner vorrangig über den nachhaltigen und klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene abzuwickeln. Die Schienenstrecke über den Brenner ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V, Korridor Skandinavien – Mittelmeer). Der Brenner-Zulauf München – Rosenheim – Kiefersfelden (ABS 36) ist damit als Korridorprojekt im Kernnetz enthalten und wird weiterhin auch von der EU als vorrangiges Projekt zur Schaffung eines europaweiten leistungsfähigen Verkehrsnetzes bewertet.

- Der Vollausbau muss **wieder in den BVWP mit einer hohen Priorität aufgenommen** und die **Finanzierung aus Bedarfsplanmitteln gemäß BSchWAG** sichergestellt werden. Die nunmehr aufgenommenen **Planungen** zum Streckenausbau sollen **zügig fortgeführt** werden. Parallel hierzu sind bei der Ertüchtigung der Bestandsstrecke für höhere Zugzahlen **verstärkt Lärmschutzmaßnahmen** vorzusehen.

2.2.3 Zweite Stammstrecke München

Die Verwirklichung der 2. Stammstrecke als zentraler Baustein des von der Bayerischen Staatsregierung beschlossenen Entwicklungskonzepts für den Bahnknoten München ist für die Zukunftsfähigkeit des Schienenpersonennahverkehrs in der gesamten Metropolregion München unerlässlich. Nur mit der 2. Stammstrecke einschließlich der netzergänzenden Maßnahmen kann das aus den Einwohner- und Arbeitsplatzzuwächsen in Stadt und Umland resultierende erhöhte Verkehrsaufkommen bewältigt werden. Die Ausbaumaßnahmen des Bahnknoten München Konzepts für den Schienenverkehr bauen auf der 2. Stammstrecke auf und erreichen nur durch das dadurch möglich werdende, bessere Verkehrsangebot den für die Finanzierung notwendigen volkswirtschaftlichen Nutzen. Mit Taktverdichtungen und Express-S-Bahnen kann der steigenden Nachfrage im Schienenpersonenverkehr auch künftig Rechnung getragen werden. Die 2. Stammstrecke ermöglicht auch Direktverbindungen aus der Region jenseits des heutigen S-Bahn-Systems in das Zentrum von München. Die 2. Stammstrecke stellt zudem eine wesentliche Voraussetzung für eine schnellere Anbindung des Flughafens dar.

- ▶ Der **Freistaat Bayern**, die **Landeshauptstadt München**, die **Deutsche Bahn AG** und der **Bund bekennen sich zum Bau der 2. Stammstrecke**. Auch die Verbundlandkreise im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund mit ca. 1,3 Mio. Einwohnern unterstützen die Forderung nach Realisierung der zentralen Infrastrukturmaßnahme.
- ▶ Die **Absicherung der Finanzierungsbeteiligung durch den Bund** ist eine Voraussetzung für die Realisierung der 2. Stammstrecke. Vom Bund wird erwartet, dass er seinen Verpflichtungen nachkommt und zeitnah eine verbindliche Finanzierungszusage erteilt.

2.2.4 Flughafenanbindung

a) Ausbau der Bahnstrecke von München zum Flughafen auf 140 km/h

Im Rahmen der netzergänzenden Maßnahmen soll die Bahnstrecke der S8 zum Flughafen für eine maximale Geschwindigkeit von 140 km/h ausgebaut werden, womit eine Beschleunigung der Zugfahrten möglich wird.

- ▶ Die **Absicherung der Finanzierungsbeteiligung durch den Bund an der 2. Stammstrecke** ist **Voraussetzung für die Realisierung** der netzergänzenden Maßnahme.

b) Viergleisiger Ausbau der Bahnstrecke Daglfing – Johanneskirchen

Der viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen zur Trennung des Personen- vom Güterverkehr ist Voraussetzung für eine schnelle Anbindung der Landeshauptstadt München und der Region Augsburg/Allgäu an den Flughafen, da das Angebot zum Flughafen ausgeweitet und Express-S-Bahnen aus der Landeshauptstadt München eingeführt werden können. Im Zielzustand kann der Weg vom Hauptbahnhof zum Flughafen in 23 Minuten statt bisher in 40 Minuten zurückgelegt werden.

- ▶ Die Kosten für den oberirdischen viergleisigen Ausbau werden auf rund **200 Mio. €** geschätzt. **Die Maßnahme soll vom Bund über das BSchWAG finanziert werden.**
- ▶ Der **Bund** muss bei DB Netze parallel zur laufenden Vorplanung der oberirdischen Lösung **auch noch die Vorplanung der Tunnellösung beauftragen**. Weiter ist eine **anteilige Finanzierung der vorzugswürdigen Tunnellösung durch Freistaat, Bund, DB und Landeshauptstadt München** erforderlich.

c) Erdinger Ringschluss

Mit dem sogenannten Erdinger Ringschluss soll die Flughafenanbindung aus Nordost- und Südostbayern verbessert werden. Die erste Ausbaustufe, die sog. Neufahrner Kurve, ist bereits im Bau. Nun muss zügig die zweite Ausbaustufe verwirklicht werden: Durch eine Schienenspanne zwischen dem Flughafen und dem heutigen Endbahnhof der S2 in Erding sollen zusätzliche S-Bahnen der S2 zum Flughafen geführt werden. Durch den Bau einer Station östlich des Flughafens kann die erforderliche Kapazität geschaffen werden, um zusätzliche Züge zum Flughafen zu führen.

- ▶ Die **Finanzierung (ca. 370 Mio. €)** dieser **zweiten Ausbaustufe** soll durch **Bund und Freistaat** über **Mittel des GVFG** sowie **durch die Flughafen München GmbH (FMG)** erfolgen.

d) Walpertskirchner Spange

Mit der Walpertskirchner Spange – einer Schienenspange zwischen dem Erdinger Ringchluss und der Bahnstrecke Richtung Mühldorf (ABS 38) – können in einer dritten Ausbaustufe direkte Züge aus dem Südosten Bayerns und aus Salzburg zum Flughafen München angeboten werden.

- ▶ Die Walpertskirchner Spange ist als Maßnahme des **BSchWAG** vollständig durch den **Bund** zu fördern. Die Kosten betragen laut Kostenschätzung aus der Vorplanung rund **150 Mio. €**.

2.2.5 Mobilitätsdrehscheibe Augsburg

Im Zusammenhang mit der „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ werden zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um am und unter dem Hauptbahnhof Augsburg einen zukunftsfähigen, barrierefreien, komfortableren Umstieg zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu schaffen. Gleichzeitig wird der Bahnhof um einen weiteren Bahnsteig erweitert, womit das Umsteigen erleichtert und ein Großteil des Regionalverkehrs abgewickelt werden kann.

Die Kosten für den Ausbau der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg betragen ca. 269 Mio. € und werden teilweise über die GVFG-Bundesförderung finanziert. Die Kosten für den zusätzlichen Bahnsteig beziffern sich auf 52 Mio. € und werden im Rahmen des BSchWAG finanziert.

- ▶ Der Bund soll die Finanzierung auch für jene Teile des Vorhabens sicherstellen, die erst in den Folgejahren bis 2022 fertiggestellt werden können.

2.2.6 Ausbau des U-Bahn- und Trambahnnetzes der Landeshauptstadt München

Die im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München enthaltenen **Tram- und U-Bahn-Maßnahmen sollen schnellstmöglichst umgesetzt werden.**

2.3 STRASSENBAUPROJEKTE IN DER METROPOLREGION MÜNCHEN

2.3.1 Ausbau A 8 (Rosenheim – Salzburg)

Die Bundesautobahn A 8 ist die wichtigste Ost-West Verbindung von Frankreich bis nach Österreich und führt in drei Teilstücken von der luxemburgischen Grenze bei Perl über Saarlouis, Pirmasens, Karlsruhe, Stuttgart, Augsburg und München bis an die österreichische Grenze bei Salzburg. Sie ist die maßgebende Straßenverbindung für den großräumigen und überregionalen Wirtschafts- und Urlaubsverkehr in Richtung Österreich und darüber hinaus nach Südosteuropa.

Die A 8 gilt – insbesondere im Osten ab München – als eine der unfall- und stauträchtesten Autobahnen in Deutschland: zum einen wegen des hohen Verkehrsaufkommens, zum anderen auf Grund ihres mangelhaften Ausbauszustandes sowie ihres hohen Alters.

- Es bedarf einer **zeitnahen Realisierung** der sich bereits im Planfeststellungsverfahren befindlichen **Abschnitte zwischen Rohrdorf und Bernauer Berg** (6-streifiger Ausbau). Die hierzu erforderliche **Zustimmung des BMVI zum Baubeginn soll erteilt werden.**

2.3.2 A 94 (Lückenschlüsse)

Die Bundesautobahn A 94 soll München mit Passau verbinden. Bisher sind allerdings nur die Teilstücke München–Pastetten, Heldenstein–Burghausen und bei Malching realisiert. Zwischen Burghausen und Simbach am Inn (14 Kilometer) ist ein Teilstück mit nur einer zweistreifigen Fahrbahn als Bundesstraße 12 in Betrieb. Vorleistungen für den weiteren Ausbau zur A 94 sind hier aber schon erbracht. Die Trassenführung zwischen Forstinning und Heldenstein ist Gegenstand einer seit über 30 Jahren währenden Debatte.

Der Bau der A 94 zwischen München und Pocking zählt zu den vordringlichsten Straßenbauprojekten in Bayern. Für den südostbayerischen Wirtschaftsraum stellt die A 94 die künftige verkehrliche „Lebensader“ dar - ohne eine Anbindung an das Fernstraßennetz könnte die Zukunft des Chiemdriedecks in Frage gestellt werden.

- Die noch **fehlenden Lückenschlüsse** sollen **schnellstmöglich errichtet werden.** Die hierzu erforderliche **Zustimmung des BMVI zum Baubeginn soll erteilt werden.**
- Für den verbleibenden **Abschnitt bei Simbach** wird bei der Fortschreibung des **Bundesverkehrswegeplans** eine **vorrangige Dringlichkeitseinstufung** angestrebt, um dann umgehend die Planungen fortführen zu können.

2.3.3 A 96 (Ausbau zwischen Oberpfaffenhofen und Germering)

Die Verkehrsbelastung auf der Bundesautobahn A 96 ist in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. Insbesondere die Anbindung A 99 West und anhaltendes Wachstum im Umland von München haben dazu beigetragen. Die A 96 erreicht daher ab der AS Oberpfaffenhofen bis zum Beginn der 6-Streifigkeit bei der AS Germering-Süd ihre Kapazitätsgrenze, häufige Stauungen sind die Folge. Mit dem Ausbau erfolgen auch umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohnerinnen und Anwohner.

- **Mit dem Ausbau soll zeitnah begonnen werden.** Die hierzu erforderliche **Zustimmung des BMVI zum Baubeginn soll erteilt werden.**

2.3.4 A 99 West und A 99 Nord

Vor dem Hintergrund der geplanten Siedlungsentwicklungen im Münchner Norden (z.B. FIZ Future, 15.000 Arbeitsplätze) und im Münchner Westen (z.B. Freiham, ca. 20.000 Einwohner/-innen) sind gemäß Verkehrsprognosen auf den bereits stark ausgelasteten (teilweise überlasteten) Autobahnabschnitten weitere Verkehrszunahmen zu erwarten. Daher befürwortet die Landeshauptstadt München grundsätzlich die beiden für den Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Ausbauprojekte A 99 West (Erweiterung von 4 auf 6 Spuren) und A 99 Nord (Erweiterung von 6 auf 8 Spuren), sofern die Landeshauptstadt München eng in die weiteren Planungen eingebunden wird und die Verkehrszunahmen im nachgeordneten Hauptstraßennetz verträglich sind.

- **Für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans wird beim Ausbau der A 99 West und A 99 Nord eine vorrangige Dringlichkeitseinstufung angestrebt.**

2.3.5 B 15 neu (südlich von Landshut bis Anschluss A 8)

Die Bundesstraße 15n (B 15 neu) ist eine seit 2006 im Bau befindliche und seit 2011 teilweise fertiggestellte Bundesstraße in Bayern mit einer Gesamtlänge von rund 130 km. Nach ihrer Fertigstellung soll sie von Regensburg über Landshut durch das Inntal bis nach Rosenheim führen.

Die B 15 neu stellt die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im östlichen Bayern und eine der bedeutendsten Entwicklungsachsen für den gesamten Wirtschaftsraum dar. Mit ihrer Erschließungsfunktion verbindet sie nicht nur Zentren in Oberbayern, Niederbayern und in der Oberpfalz, sie stellt vielmehr die dringend notwendige Anbindung an überregionale und internationale Verkehrsachsen dar. Die B 15 verknüpft zentral in Nord-Süd-Richtung die querlaufenden Autobahnen A 93, A 92, A 94 und A 8 und erschließt damit den zwischen den Autobahnen liegenden ländlichen Raum.

Die bestehende Bundesstraße mit vielen Ortsdurchfahrten genügt jedoch nicht den Anforderungen an eine moderne Infrastruktur. Um eine ausreichend leistungsstarke Nord-Süd-Verbindung auch im Osten Bayerns sicherzustellen, bedarf es zwingend des Ausbaus oder Neubaus der B 15 neu.

- Für den **Neubau der B 15 ist vordringlicher Bedarf im BVWP festzustellen**, damit umgehend die Planungen fortgeführt werden können.

3. FAZIT

Die Metropolregion München ist heute eine der Wachstums- und Innovationslokomotiven für Deutschland und Europa. Um diese Funktion beibehalten zu können, müssen schon heute die Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit sich die Region positiv weiterentwickeln kann.

Die Metropolregion München benötigt eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur,

- ▶ um das Bevölkerungswachstum der Region zu bewältigen und die daraus resultierenden Chancen für den Standort, für Deutschland und für Europa nutzen zu können
- ▶ und um die Rolle als „Tor zu Europa“ aufrechterhalten und ausbauen zu können.

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der Metropolregion München sind dringend notwendig. Die Planungen für die Verkehrsprojekte liegen vor; nun müssen sie finanziert und zügig umgesetzt werden!