



---

**Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann  
bei der Verkehrskonferenz Oberbayern Nord in Ingolstadt:  
"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 die Verkehrsprojekte in den Planungsregionen München und Ingolstadt. "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 die PKW-Maut. Denn es ist nur gerecht, wenn auch ausländische Fahrer den Straßenbau in Deutschland mitfinanzieren", so Herrmann in Ingolstadt. +++**

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 der Freistaat auch das Verkehrsmittel Fahrrad noch stärker fördern. "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,

Ministerialdirigent Hans-Peter Böhner, stellen herausragende Projekte in den Planungsregionen München und Ingolstadt vor.

Im Bereich Straßenbau hat in den beiden Planungsregionen der Weiterbau der A 94 größte Dringlichkeit. Der über 150 Kilometer lange Neubau zwischen München und der A 3 bei Pocking ist eines der wichtigsten bayerischen Straßenbauprojekte. 70 Kilometer sind schon vierstreifig unter Verkehr. Zwischen Pastetten und Heldenstein laufen auf weiteren 33 Kilometern bauvorbereitende Maßnahmen. Hier sollen die Hauptbauarbeiten 2015 im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP) vergeben werden und bis spätestens 2019 abgeschlossen sein. In den niederbayerischen Abschnitten zwischen Malching und Kirchham und der A 3 laufen derzeit die Planfeststellungsverfahren.

Eine weitere wichtige Verkehrsader im Raum Ingolstadt ist die Bundesstraße 16. Sowohl der Bereich zwischen der A 9 und Neuburg a. d. Donau wie auch östlich der A 9 sollen abschnittsweise ausgebaut und mit zusätzlichen Fahrstreifen versehen werden. Dieses Jahr beginnen die Arbeiten zum Anbau eines dritten Fahrstreifens sowohl östlich von Weichering als auch südlich von Ernsgaden.

Im Raum südlich von Landsberg a. Lech ist die Bundesstraße 17 von zentraler Bedeutung. Mit dem Beginn der Bauarbeiten zum Anbau eines 3. Fahrstreifens südlich von Mundraching wird die letzte Lücke in der dann durchgängig dreistreifig befahrbaren Bundesstraße 17 im Landkreis Landsberg a. Lech geschlossen.

Für die Ortsumgehung Freising im Zuge der Bundesstraße 301 ist seit Juni 2014 der Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig. Das Staatliche Bauamt Freising hat mit der Vorbereitungen für die Baudurchführung begonnen. Leider ist die Finanzierung der Maßnahme noch nicht gesichert.

Im "Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern" sind in den Planungsregionen München und Ingolstadt 24 Projekte mit einem Investitionsvolumen von 180 Millionen Euro in der höchsten Dringlichkeit enthalten. Die Ortsumgehung von Lenting und Kösching im Zuge der Staatsstraße 2035 wurde im Mai 2014 fertig gestellt. Bereits 2013 wurden

der Ausbau der Ortsdurchfahrt von Neufinsing im Zuge der Staatsstraße 2082 und die Verlegung der Staatsstraße 2085 nördlich von Langenpreising fertiggestellt. Die Ortsumgehung von Pfaffenhofen a. d. Glonn im Zuge der Staatsstraße 2052 ist seit 2013 im Bau und wird 2015 fertiggestellt.

Perspektiven für Gemeinden tun sich auch durch die 1999 geschaffene Möglichkeit zur Förderung von Staatsstraßenumfahrungen in gemeindlicher Sonderbaulast auf. 2009/2010 wurden erstmals auch 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, beim Umbau dieser Kreuzungen, die Baulast übernimmt. Die Gemeinden in den Planungsregionen München und Ingolstadt haben hier reges Interesse gezeigt. So konnte die Regierung von Oberbayern Projekte mit mehr als 30 Millionen Euro Förderzusagen zur Aufnahme in das Förderprogramm melden. Im Rahmen dieses Programmes wurde in den beiden Regionen unter anderem die Ortsumgehung von Unter- und Oberbrunn im Zuge der St 2069 gebaut.

Im Bereich der Schieneninfrastruktur hat der Freistaat Bayern eine Reihe von Projekten für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet. Dazu gehören der dreigleisige Ausbau München - Pasing - Buchenau und der Ausbau der Strecke München – Lindau, von dem auch der Landkreis Landsberg profitiert und für den momentan bereits die Entwurfsplanung für eine durchgehende Elektrifizierung und eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit läuft. Die Fertigstellung ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vorgesehen. Ab diesem Zeitpunkt soll der Fernverkehr zwischen München und Zürich auf einen 2-Stunden-Takt verdichtet und um etwa eine Stunde beschleunigt werden.

Im Bereich der Schiene von herausgehobener Bedeutung ist weiterhin das Bahnknoten-Konzept der Bayerischen Staatsregierung, mit ihrem zentralen Element, der 2. Stammstrecke. Die Münchener S-Bahn soll mit einem zweiten S-Bahntunnel leistungsfähiger und schneller werden. Davon

profitieren täglich bis zu 800.000 Pendler im gesamten Münchener Umland. Das Bahnknoten-Konzept verbessert aber auch die Schienenanbindung des Flughafens München. Durch die Neufahrner Kurve, den Ringschluss Erding - Flughafen München mit der Walpertskirchner Spange und dem Streckenausbau zwischen Dagfing und Johanneskirchen kann der Flughafen per Schiene aus nahezu allen Landesteilen erreicht werden.

Aktuell läuft der Streckenausbau zwischen Petershausen und Ingolstadt. Dort wird die Höchstgeschwindigkeit auf bis zu 190 km/h angehoben. Nach Abschluss aller Baumaßnahmen wird die Reisezeit im Fernverkehr zwischen München und Nürnberg erstmals unter einer Stunde liegen.

Ein Symbol für ein immer attraktiveres BAHNLAND BAYERN ist der modernisierte Filzen-Express. Aufgrund von Verbesserungen der Infrastruktur kann ab Dezember 2014 auf der Strecke Wasserburg – Grafing (– München) ein Stundentakt mit verkürzten Reisezeiten angeboten werden. Außerdem wird es mehr Direktverbindungen nach München geben. Auch die erneuerten Stationen tragen durch ihr gelungenes Erscheinungsbild dazu bei, dass Bahnfahren auf dieser Strecke immer attraktiver wird.

Ein internationaler Wirtschaftsstandort wie Bayern braucht eine moderne und leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur. In Zeiten weltweiter Vernetzung sind für die exportorientierte Wirtschaft gute nationale, internationale und interkontinentale Luftverkehrsverbindungen von entscheidender standortpolitischer Bedeutung. Der Flughafen München als internationales Drehkreuz verbindet Bayern mit der Welt, er ist Motor für Wohlstand und Arbeitsplätze in Bayern. Will er als Drehkreuz im internationalen Wettbewerb bestehen, braucht er in den nächsten Jahren dringend die Kapazitätserweiterung durch die dritte Start- und Landebahn.

Eine herausragende Bedeutung als Standort der Luft- und Raumfahrtindustrie und -forschung in Deutschland hat der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen. Dieser wird daher dauerhaft für den Werks- und

Forschungsflugverkehr für die Luft- und Raumfahrtindustrie und –forschung gesichert.