



**Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann
bei der Verkehrskonferenz Oberbayern Süd in Rosenheim:
"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 Oberland und Südostoberbayern. "Eine leistungsfähige und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger ist Grundvoraussetzung für Mobilität. Nur wenn alle Verkehrsträger – Straße, Schiene, Wasserstraße 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 Rosenheim. +++

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, stellten herausragende Projekte in den Planungsregionen Oberland und Südostoberbayern vor.

Im Bereich Straßenbau hat in beiden Planungsregionen der sechs-beziehungsweise achtstreifige Ausbau der A 8 Ost größte Dringlichkeit. Der über 110 Kilometer lange Ausbau zwischen München und der Landesgrenze bei Salzburg ist eines der wichtigsten bayerischen Straßenbauprojekte. Für den 70 Kilometer langen Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck Inntal und der Landesgrenze wurde zwischen Mai 2009 und Februar 2011 ein umfangreicher Planungsdialog mit den betroffenen Landkreisen, Gemeinden und mehreren Bürgerinitiativen durchgeführt. Ziel war es, die Öffentlichkeit frühzeitig in den Planungsprozess einzubinden und so die Akzeptanz für das Projekt sicherzustellen. Für die ersten beiden Teilabschnitte zwischen Rosenheim und Bernau soll noch dieses Jahr die Planfeststellung beantragt werden.

Eine weitere wichtige Verkehrsader im südlichen Oberbayern ist die Bundesstraße 304. Durch den Bau von Ortsumgehungen und damit einer Verlegung von weiträumigen Durchgangsverkehren aus den Ortschaften soll den Bedürfnissen der Anwohner entsprechend Rechnung getragen werden. Aktuell läuft für die Ortsumfahrung von Obing das Planfeststellungsverfahren. Der Planfeststellungsbeschluss für den ersten Bauabschnitt der Ortsumgehung Altenmarkt wird beklagt. Für den zweiten Bauabschnitt werden die Planfeststellungsunterlagen erstellt. Weitere Ortsumfahrungen sind für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) angemeldet worden. Bei Mühlreit wird derzeit die B 304 bedarfsgerecht ausgebaut, einschließlich der Beseitigung eines Bahnübergangs. 2015 sollen die Arbeiten abgeschlossen werden.

Eine weitere wichtige Achse stellt die Bundesstraße 472 dar. Hier ist die Ortsumfahrung von Hohenpeißenberg in Bau. Auch entlang dieser Verkehrsachse sind weitere Ortsumgehungen für die Fortschreibung des BVWP angemeldet worden.

Mit dem Ausbau der Bundesstraße 20 zu einer ortsdurchfahrtsfreien Bundesstraße soll der südostoberbayerische Raum entlastet und die Erschließung der dortigen Chemiestandorte verbessert werden.

Die Westtangente Rosenheim im Zuge der Bundesstraße 15 wird die Stadt Rosenheim sowie die umliegenden Gemeinden vom weiträumigen Verkehr Richtung Kufstein und Italien entlasten. Seit 2012 ist der erste Bauabschnitt zwischen der A 8 und der Staatsstraße 2078 in Bau. Die Arbeiten sollen 2015 abgeschlossen werden. Parallel dazu bereitet das Staatliche Bauamt Rosenheim bereits die Bauarbeiten für die übrigen Bauabschnitte vor.

Im "Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern" sind 25 Projekte aus den Planungsregionen Oberland und Südostoberbayern mit einem Investitionsvolumen von mehr als 100 Millionen Euro in der höchsten Dringlichkeit enthalten. Der Ausbau der Staatsstraße 2105 bei Weibhausen sowie der erste Bauabschnitt des Ausbaus der Staatsstraße 2360 nördlich Prutting sind bereits fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Der Ausbau der Staatsstraße 2078 östlich von Pang soll heuer noch abgeschlossen werden. Für die beiden ebenfalls schon begonnen Maßnahmen Staatsstraße 2359 Ortsumfahrung Vogtareuth und Staatsstraße 2105 Ausbau nördlich Wiesmühl ist eine Fertigstellung im nächsten Jahr geplant.

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 Oberland und Südostoberbayern haben hier reges Interesse gezeigt. So konnte die Regierung von Oberbayern Projekte mit mehr als 24 Millionen Euro Förderzusagen zur Aufnahme in das Förderprogramm melden. Im Rahmen dieses Programmes wurde unter anderem die Ortsumgehung von Babensham im Zuge der Staatsstraße 2092 gebaut.

Im Bereich Schiene ist der zweigleisige Ausbau einschließlich der Elektrifizierung der Ausbaustrecke (ABS) 38 München – Mühldorf – Freilassing von größter verkehrspolitischer Bedeutung für die Bayerische Staatsregierung. Für den Gesamtausbau laufen die Vorplanungen. Der zweigleisige Ausbau zwischen Altmühldorf und Tüßling sowie der dreigleisige Ausbau zwischen Freilassing und der österreichischen Grenze sollen bereits bis 2017 abgeschlossen sein.

Ein weiteres bedeutsames Projekt ist der sogenannte Brennerzulauf (ABS 36 München – Kiefersfelden). Die Strecke soll mit Blick auf den Bau des Brennerbasistunnels leistungsgerecht und mit angemessenem Lärmschutz für die Anwohner ausgebaut werden.

Um das BAHNLAND BAYERN noch attraktiver zu machen, wurde das Angebot im Werdenfels weiter verbessert. Dafür wurde die Eisenbahninfrastruktur umfassend ausgebaut. Die erste Ausbaustufe wurde schon zur Ski-WM 2011 fertig gestellt. Die Gemeinde Farchant erhielt wieder einen Halt im Schienenverkehr, und zahlreiche Bahnhöfe, darunter Murnau und Garmisch-Partenkirchen, wurden barrierefrei ausgebaut. Die zweite Ausbaustufe ging im Dezember 2013 in Betrieb und ermöglichte die Einführung eines neuen Fahrplankonzeptes. Mit der Verkürzung der Reisezeiten, der Einführung von Expresszügen zwischen München und Mittenwald, einem Halbstundentakt zwischen München und Weilheim, stündlichen Direktzügen zwischen München und Kochel sowie dem Einsatz neuer Fahrzeuge steht ein attraktives Angebot zur Verfügung. Die anfänglichen Störungen an den Fahrzeugen wurden behoben. Noch fehlende Neufahrzeuge sollen Ende 2014 ausgeliefert werden. Dann wird auch der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Mittenwald abgeschlossen sein.

Im südlichen Oberbayern geht auch die Offensive zur Einrichtung neuer Bahn-Haltepunkte weiter. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 ist die Inbetriebnahme der Stationen Freilassing-Hofham und Bruckmühl-Hinrichsseggen geplant. 2015 soll ein Haltepunkt am Klinikum in Traunstein

eröffnet werden. An der Mangfalltal-Bahn zwischen Rosenheim und Holzkirchen sollen bis 2017 die Stationen Rosenheim-Aicherpark und Feldolling folgen. Ebenfalls angedacht ist ein Haltepunkt an der Realschule Tegernseer Tal in Gmund.

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 Daglfing und Johanneskirchen soll der Flughafen per Schiene aus nahezu allen Landesteilen erreicht werden können.