

Die Bundesautobahn A8

Für den durchgängigen Aus- und Neubau zwischen
München und Salzburg

Auf einen Blick

Die IHK fordert den Bund auf, die Bundesautobahn A8 zwischen München und der Bundesgrenze bei Salzburg auf acht bzw. sechs Fahrstreifen auszubauen und fehlende Seitenstreifen zu ergänzen. Der Lärmschutz soll erweitert und Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität errichtet werden.

Die Autobahn A8 ist eine zentrale Verkehrsachse in Bayern. Sie erschließt das südöstliche Oberbayern und verbindet die beiden Wirtschaftsräume von München und Salzburg. Sie ist Teil transeuropäischer Verkehrskorridore, die den hiesigen Standort an die Zuliefer- und Absatzmärkte der angrenzenden Nachbarstaaten und darüber hinaus anschließen. Sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr bündelt die Autobahn die Verkehre und entlastet somit das nachgelagerte Straßennetz im ländlichen Raum.

Wirtschaft für Zukunft

Gemeinsam unternehmen wir Verantwortung für die Wirtschaft in unserer Region und für die Zukunft unseres Standortes. Die regional und fachlich betroffenen IHK-Ausschüsse haben vorliegende Position zur Bundesautobahn A8 erarbeitet. Stellvertretend für alle Mitgliedsunternehmen wird sie von den Vorsitzenden unterzeichnet.

Georg Dettendorfer
Vizepräsident und Vorsitzender
des Verkehrsausschusses,
IHK für München und Oberbayern

Andreas Bensegger
Vorsitzender des Regionalausschusses
Rosenheim,
IHK für München und Oberbayern

Alexander Schmid
Vorsitzender des Regionalaus-
schusses Miesbach,
IHK für München und Oberbayern

Nikolaus Binder
Vorsitzender des Regionalaus-
schusses Traunstein,
IHK für München und Oberbayern

Irene Wagner
Vorsitzende des Regionalausschusses
Berchtesgadener Land,
IHK für München und Oberbayern

Status Quo



*Die A8 gilt als eine besonders stauanfällige Auto-
bahn. Von den zehn längsten Autobahn-Staus in
Bayern waren 2024 sechs auf der A8 München-
Salzburg. Der Ausbaustand ist insbesondere auf
dem östlichen Abschnitt unzureichend. Sowohl
Trassenverlauf als auch Fahrbahnquerschnitt
stammen aus den 1930er Jahren, ebenso manche
Brückenkonstruktionen. Es fehlen Seitenstreifen
und die bauliche Trennung der Richtungsfahr-
bahnen. Die hohe Stauneigung macht die verkehrliche
Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte für den
Personen- und Güterverkehr unzuverlässig und
ineffizient.*

Die Industrie- und Handelskammern



*Als Industrie- und Handelskammer vertreten wir
das Gesamtinteresse der gewerblichen Wirtschaft
vor Ort. Wir setzen uns ein für die Verbesserung von
Standortbedingungen, zu denen u. a. die Erreich-
barkeit von Unternehmen durch leistungsfähige
Verkehrswege und attraktive Verkehrsangebote
gehört. Sie sind das Rückgrat der Mobilität, sowohl
in der Personenbeförderung als auch dem Güter-
transport. Ziel- und Absatzmärkte müssen ebenso
erreicht werden wie Beschaffungsmärkte und
Produktionsstandorte. Nur so gelingt die arbeits-
teilige Wertschöpfung, die unsere Unternehmen
in der Welt wettbewerbsfähig hält.*

*Die IHK für München und Oberbayern vertritt
rund 400.000 Unternehmen aus Handel, Dienst-
leistung, Gewerbe und Industrie*

*Die Position „Aus- und Neubau der Bundesautobahn A8“ wurde von
der IHK-Vollversammlung am 01.07.2025 mit 49 Zustimmungen,
2 Enthaltungen und 1 Gegenstimme beschlossen.*



München und
Oberbayern

Die Bedeutung der Bundesautobahn A8 für den Wirtschaftsstandort Oberbayern

125 km

Länge zwischen München-Ramersdorf und Staatsgrenze Salzburg

10 Brücken

zwischen 50 und 365 Metern Länge, Baujahre 1936 bis 2023

14 %

Schwerlastverkehr am Gesamtaufkommen, gemessen am Autobahndreieck Inntal, 2022*

32 Mio.

Fahrzeuge pro Jahr (in beide Fahrtrichtungen), gemessen am Autobahndreieck Inntal, 2022*

*eigene Berechnungen nach Angaben der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen

Verkehr verbindet! Die Autobahn A8 verbindet die bayerische Landeshauptstadt München mit der Landeshauptstadt Salzburg des gleichnamigen Landes in Österreich und damit zwei wirtschaftsstarke Standorte. Sie sind eng miteinander verflochten und sie liegen beide an weiterführenden, transeuropäischen Verkehrskorridoren.

So ist die Autobahn A8 zwischen Kreuz München-Süd und dem Dreieck Inntal Teil des Scan-Med-Korridors, der die Hauptverbindungsachse zwischen Skandinavien im Norden und dem Mittelmeerraum im Süden darstellt. Über ihn laufen beispielsweise die bayerischen Italienverkehre, die weiter über die A93 die Brennerroute nehmen. Der östliche Abschnitt zwischen dem Dreieck Inntal und der Bundesgrenze bei Salzburg ist Teil der zweiten Route nach Italien, über die Tauern. Die A8 ist damit auch Teil des Rhein-Donau-Korridors, einer weiteren „Magistrale für Europa“ in west-östlicher Richtung.

In Oberbayern erschließt die A8 im Verlauf der 125 Kilometer langen Wegstrecke den gesamten südostbayerischen Raum und bindet diese Region an die Wirtschaftszentren von München und Salzburg an. Sie ist Lebensader und Tourismusdestination zugleich und sorgt dafür, dass Produkte aus der Region ihre Ziel- und Absatzmärkte erreichen und Südostbayern mit allem Notwendigen beliefert werden kann.

In Form der Autobahn A8 wird die nachbarschaftliche Verbundenheit in der Mitte Europas sichtbar. Im hiesigen Grenzraum zwischen Deutschland und Österreich ist der Binnenmarkt gelebte Praxis. Arbeitnehmer pendeln grenzübergreifend sowohl in die eine als auch in die andere Richtung. Ebenso verhält es sich beim Einkaufen oder dem Besuch von Kultur-, Traditions- und Brauchtumsveranstaltungen. Und immer ist es die A8, auf der ein Großteil der Mobilität stattfindet. Ja, und sie ist der Verkehrsträger im „Deutschen Eck“, auf dem innerösterreichische Straßenverkehre zwischen dem Salzburger und dem Tiroler Land abgewickelt werden. Verkehr verbindet, über Grenzen hinweg.

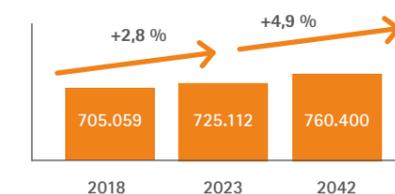
Die Region im Umgriff zur Bundesautobahn A8 und deren Anforderungen

Die A8 verbindet und erschließt mit der Stadt und dem Landkreis Rosenheim und den Landkreisen Miesbach, Traunstein und Berchtesgadener Land eine wirtschaftlich prosperierende Region. Einige statistische Daten unterstreichen die Bedeutung der Autobahn A8 gleichsam als Lebensader für das südöstliche Bayern.

Bevölkerung

Schon die Entwicklung der Einwohnerzahlen macht die Attraktivität des Standortes deutlich. Zwischen 2018 und 2023 ist die Bevölkerung um 2,8 % angestiegen. In der Vorausberechnung für das Jahr 2042 wird mit einem weiteren Anstieg um insgesamt 4,9 % gerechnet.

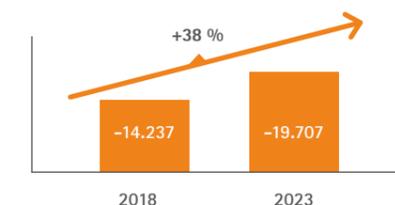
Entwicklung der Einwohnerzahl



Arbeitsmarkt

Arbeitsmarkt und Beschäftigung sind ebenfalls Faktoren, die sich auf die Verkehrsnachfrage auswirken. So verzeichnet sowohl jeder Landkreis für sich als auch die Region insgesamt ein negatives Pendlersaldo, d.h. die Bevölkerung pendelt nach außerhalb ihres Wohnortes zum jeweiligen Arbeitsplatz. Zwischen 2018 und 2023 ist ein erheblicher Anstieg von 38 % zu verzeichnen.

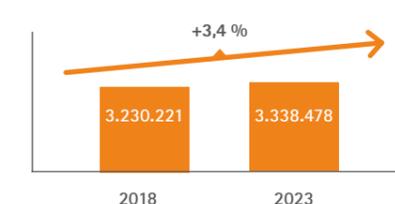
Entwicklung des Pendlersaldos



Tourismus

Die Region im Umgriff zur A8 ist darüber hinaus als Tourismusdestination geschätzt. Auch hier werden trotz der Pandemiejahre Wachstumszahlen verzeichnet. So ist die Zahl der Gästeankünfte zwischen 2018 und 2023 um 3,4 % gestiegen. Und auch ohne Übernachtung nutzen viele Bewohner des Großraums München die A8 für einen (Tages-)Ausflug in die ländliche Region. Das zeigt sich an den Verkehrsspitzen am Wochenende und an Feiertagen.

Entwicklung der Gästeankünfte



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Kurzgeschichte der Autobahn A8



Es ist eines der ersten Fernstraßenprojekte in Deutschland. Bereits 1933 beginnen die Arbeiten zum Bau der Reichsautobahn zwischen München und der Staatsgrenze bei Salzburg. Die Nationalsozialisten nutzen den Autobahnbau als Instrument zur Arbeitsbeschaffung und zur Propaganda. Man möchte die besonderen Leistungen im „deutschen“ Straßenbau vorführen und die „Deutsche Heimat“ inszenieren. Der Trassenverlauf der so genannten „Panorama-Autobahn“ wird daher nach ästhetischen Gesichtspunkten festgelegt. Im Fokus der Erbauer steht das „Autowandern“. Starke Steigungen und enge Radien prägen den Straßenverlauf, der bis heute unverändert geblieben ist. Die Mangfallbrücke zwischen den Autobahnanschlussstellen Holzkirchen und Weyarn gilt als die zweite Großbrücke entlang von Reichsautobahnen in Deutschland. 1941 wird die gesamte Strecke zwischen München und Salzburg für den Verkehr frei gegeben. Zuvor war Österreich dem nationalsozialistischen Deutschen Reich eingegliedert worden.

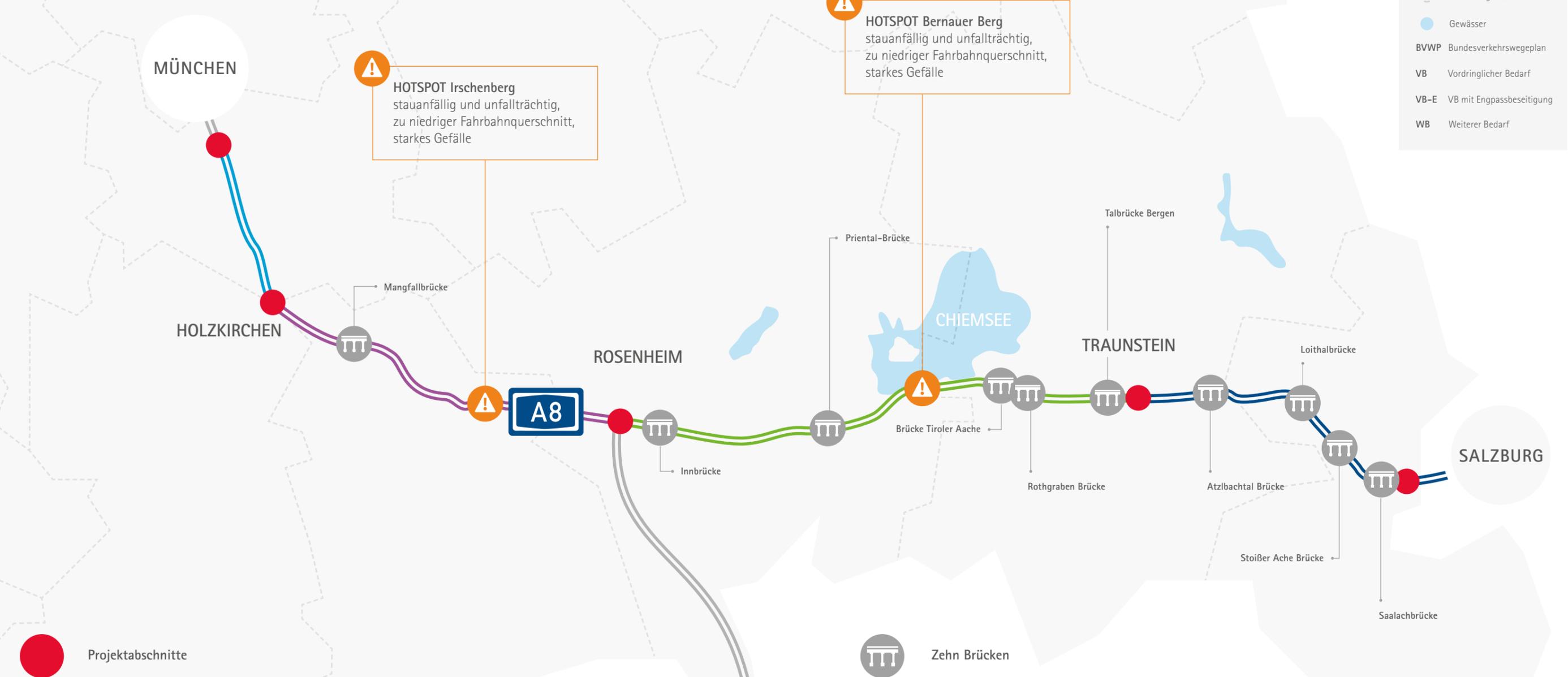
Appell an die Infrastrukturbetreiber

Die Betreiber der Autobahn und die Betreiber der Eisenbahn sind aufgefordert, sich bei Planung und Durchführung von Baustellen abzusprechen. Einer der beiden Verkehrsträger zwischen München, Rosenheim und Salzburg muss stets ohne Einschränkungen zur Verfügung stehen. Hintergrund sind die Pläne der DB InfraGO, die Schienenverbindung auf den Abschnitten München-Rosenheim und Rosenheim-Salzburg grundhaft zu erneuern. Das Konzept sieht eine halbjährige Vollsperrung vor, in der kein einziger Zug, weder im Personen- noch im Güterverkehr, fahren kann.

Die Maßnahmen

im Verlauf der Bundesautobahn A8 zwischen München und Salzburg

 Landkreisgrenzen
● Gewässer
BVWP Bundesverkehrswegeplan
VB Vordringlicher Bedarf
VB-E VB mit Engpassbeseitigung
WB Weiterer Bedarf



- Projektabschnitte**
- == Autobahndreieck München-Süd bis Anschlussstelle Holzkirchen
Einstufung BVWP: VB-E
Maßnahme: Erweiterung auf 8 Fahrstreifen
Länge: 15,8 km
 - == Anschlussstelle Holzkirchen bis Autobahndreieck Inntal
Einstufung BVWP: VB-E
Maßnahme: Erweiterung auf 8 Fahrstreifen
Länge: 29,8 km

- == Autobahndreieck Inntal bis Anschlussstelle Traunstein/Siegsdorf
Einstufung BVWP: VB-E
Maßnahme: Erweiterung auf 8 bzw. 6 Fahrstreifen
Länge: 44,9 km
- == Anschlussstelle Traunstein/Siegsdorf bis Bundesgrenze D/A
Einstufung BVWP: WB mit Planungsrecht
Maßnahme: Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
Länge: 25,5 km

- Zehn Brücken**
- **Mangfallbrücke:** Baujahr: 1978/1979, Bauwerkslänge: 296,5 m, Zustandsnoten: 1,8/2,8
 - **Innbrücke:** Baujahr: 1984, Bauwerkslänge: 287,5 m, Zustandsnoten: 2,2/2,0/2,0/2,4/2,5/2,9/2,4
 - **Prientalbrücke:** Baujahr: 1936/1936, Bauwerkslänge: 168/168 m, Zustandsnoten: 3,0/3,0
 - **Tiroler Ache:** Baujahr: 1999, Bauwerkslänge: 105,7 m, Zustandsnote: 2,9
 - **Rothgrabenbrücke:** Baujahr: 1998/1998, Bauwerkslänge: 59,5/59,5 m, Zustandsnoten: 2,4/2,5
 - **Talbrücke Bergen:** Baujahr: 2012/2014, Bauwerkslänge: 364/364 m, Zustandsnoten: 2,3/2,4
 - **Atzlachtalbrücke:** Baujahr: 1937/1937, Bauwerkslänge: 190/190 m, Zustandsnoten 3,2/3,2
 - **Loithalbrücke:** Baujahr: 1957, Bauwerkslänge: 285,6 m, Zustandsnote: 2,5
 - **Stoiber Ache:** Baujahr: 2024/2024, Bauwerkslänge: 58/58 m, Zustandsnoten: 1,8/2,9
 - **Saalachbrücke:** Baujahr: 1950/1950, Bauwerkslänge: 90/90 m, Zustandsnoten: 3,4/3,4

Die Brücken bestehen vielfach aus getrennten Teilbauwerken, die unterschiedliche Zustandsnoten haben können.

Der Beschluss

zur Bundesautobahn A8 im Einzelnen

Die IHK für München und Oberbayern und ihre Gremien beziehen Position zur Bundesautobahn A8. Sie plädieren für den durchgängigen 8- bzw. 6-streifigen Ausbau von München bis zur Bundesgrenze bei Salzburg. Gemeinsam rufen Sie gegenüber der Bundespolitik und der Betreibergesellschaft die „Autobahn GmbH des Bundes“ zu folgenden Maßnahmen auf.

Ausbaumaßnahmen realisieren

Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgeführten Ausbaumaßnahmen sind zügig umzusetzen. Dabei ist auch der bedarfsgerechte Ausbau der Kapazitäten für Lkw-Stellplätze besonders zu berücksichtigen. Die dafür erforderlichen Planungskapazitäten sind bereitzustellen. Da erst eine durchgängig ausgebaute Autobahn die Grundlage einer zuverlässigen und berechenbaren Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte schafft, ist die Höherstufung der im „Weiteren Bedarf“ aufgeführten Projektabschnitte vorzunehmen. Wir ermutigen, den Aus- und Neubau in einem Gesamtprojekt zu verwirklichen.

Lärmschutz ertüchtigen

Straßenverbindungen bringen Lärmemissionen mit sich. Es sind alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um die Beeinträchtigungen der Anrainer so gering wie möglich zu halten. Wir ermutigen auch deshalb zum Ausbau, da nur bei „wesentlichen baulichen Änderungen“ ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht. So weit wie möglich sind emissionsreduzierende Bauweisen und Materialien zu wählen, beispielsweise Flüsterasphalt. Angemessene Lösungen dürfen am finanziellen Aufwand nicht scheitern.

Entlang der A8 stehen eine Fülle von Erhaltungsmaßnahmen an. Sie müssen rechtzeitig in Angriff genommen werden, um die Befahrbarkeit der Autobahn generell zu gewährleisten. Ansonsten droht etwa die Einspurigkeit auf Bauwerken, eine Tonnagebeschränkung oder sogar ein Fahrverbot für schwere Lkw. Die Bündelung von Einzelmaßnahmen wird angeregt. Darüber hinaus sollten die Vorhaben zeitgleich für eine verkehrliche Verbesserung genutzt werden, um Seitenstreifen anzubauen oder Maßnahmen für den Lärmschutz umzusetzen.

Seitenstreifen freigeben

Bis zum erfolgten Ausbau soll zwischen dem Autobahndreieck München-Süd und dem Inntaldreieck der Seitenstreifen für den fließenden Verkehr freigegeben werden. So können Nachfragespitzen, etwa durch Ausflugs- und Reiseverkehr, kurzfristig bewältigt und die vorhandene Infrastruktur bestmöglich genutzt werden. Die Ausstattung der Autobahn A8 mit dynamischen Verkehrszeichen ist bis zum Inntaldreieck zu ergänzen (Streckenbeeinflussungsanlagen). Die Anschlussstellen sind entsprechend zu ertüchtigen.

Ladeinfrastruktur schaffen

Beim Aus- und Neubau der Autobahn A8 ist die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität mit zu berücksichtigen. Sowohl für E-Pkws als auch für E-Lkws und E-Busse sind an geeigneten Park- und Rastanlagen eine ausreichende Zahl an Ladepunkten vorzusehen. Nur so kann der Umstieg auf emissionsarme Mobilität gelingen, von der u. a. auch die von der A8 erschlossene Tourismusregion profitiert.

Die Abwägung

der Forderungen in der wirtschaftspolitischen Gesamtinteressenvertretung

In der Beurteilung des Vorhabens eines durchgängigen Aus- und Neubaus der Bundesautobahn A8 zwischen München und der Bundesgrenze bei Salzburg stellen die beteiligten IHK-Gremien die verkehrs- und volkswirtschaftlichen Vor- und Nachteile gegenüber. Sie kommen zu dem Schluss, dass der daraus resultierende Nutzen die Aufwendungen überwiegt.

Verkehrliche Erreichbarkeit sichern

Für eine funktionierende Wirtschaft müssen Marktplätze und Unternehmensstandorte verkehrlich gut angebunden sein. Gütertransporte müssen Produktionsstandorte bzw. Absatzmärkte erreichen, Berufspendler ihre Arbeitsplätze und Gäste ihre Urlaubsdestination – und das möglichst zuverlässig und ohne Hindernisse. Nicht ohne Grund ist das Potenzial zur Stauvermeidung ein Bewertungskriterium von Ausbaumaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan. Es wird gemessen in Kilometer der möglichen Staulängenentlastung. Die Region, Unternehmen wie Bewohner, profitieren von einer leistungsstarken Verkehrsachse, über die Pkws, Busse und Lkws sicher, flüssig und berechenbar ihr Ziel erreichen.

Vergabeverfahren überprüfen

Es bedarf innovativer Ideen und Herangehensweisen, um die Herausforderungen bei Erhalt, Aus- und Neubau der etwa 90 Jahre alten und gut 125 Kilometer langen Fernstraße zu bewältigen. Die Bauindustrie muss früher als bisher in Planungsprozesse eingebunden werden, um etwa Bauweisen wie Fertigteilösungen etc. mit zu berücksichtigen. Zudem braucht es einen Kulturwandel im Markt und den ganzheitlichen Ansatz über alle Leistungen im Lebenszyklus eines Verkehrsweges, um die Innovationskraft der Unternehmen für eine bessere Verkehrsinfrastruktur zu nutzen. Wir empfehlen, alternative Vergabeverfahren und Beschaffungsmethoden zu prüfen und die Industrie stärker in die Verantwortung zu nehmen.

Verkehre bündeln und Region entlasten

Straßenverkehr, Landwirtschaft oder Bebauung – alle denkbaren Nutzungsarten konkurrieren um die verfügbaren Flächen im Umgriff zur Autobahn A8. Als überörtliche Verkehrsverbindung, wie es die Bundesfernstraßen sind, sollen sie den weiträumigen Verkehr aufnehmen und bündeln, sodass der übrige ländliche Raum davon entlastet wird. Insbesondere die Ergänzung um einen Seitenstreifen gewährleistet, dass etwa bei Unfällen oder üblichen Arbeiten in Betrieb und Erhaltung die Verkehre nicht auf das nachgelagerte, kommunale Straßennetz ausweichen müssen. So erscheint uns die zusätzliche Inanspruchnahme überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen als gerechtfertigt. Auf einen effizienten und verantwortungsvollen Umgang mit der (neu) benötigten Fläche ist zu achten.

Finanzierung dauerhaft gewährleisten

Es bedarf der dauerhaft stabilen Finanzierung der notwendigen Vorhaben für den Erhalt und den Ausbau der Autobahn A8. Seit Jahren ist der Betreiber gezwungen, Vorhaben immer wieder aufzuschieben, weil das Budget für die geplanten Maßnahmen nicht zur Verfügung steht. Dadurch baut sich nicht nur ein immer größer werdender Investitionsstau auf, auch der Substanzwert sinkt und mit ihm die Belastbarkeit der Infrastruktur. Es drohen Einschränkungen in Form von geringerem Gewicht, niedrigerer Geschwindigkeit und weniger Fahrbahnen. Wir empfehlen die Etablierung eines Finanzierungskreislaufs aus Nutzungsentgelten, Haushaltsmitteln und ggf. privatem Kapital.

Der Beitrag Bayerns



Seit dem Jahr 2021 werden die Autobahnen in Deutschland von einer bundesweit tätigen Betreibergesellschaft verwaltet. Die Aufgaben der Planung, der Erhaltung, des Betriebs und des Aus- und Neubaus gingen auf die neu gegründete „Autobahn GmbH des Bundes“ über. Die Zuständigkeit der Länder, die bis dahin die Autobahnen im Auftrag des Bundes betrieben und verwaltet haben, endete damit.

Dennoch sind weiterhin Behörden der Länder und untere Gebietskörperschaften beteiligt, wenn es um die Realisierung von Baumaßnahmen an Autobahnen geht. So ist die Regierung von Oberbayern planfeststellende Behörde entlang der A8 auf oberbayerischem Hoheitsgebiet. Die IHK für München und Oberbayern fordert die zügige Handhabung der Planfeststellungsverfahren in Bayern.

Empfehlungen des Sachverständigenrats

In seiner Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung plädiert der Sachverständigenrat für eine umfangreiche Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur. „Der schlechte Zustand (...) führt zunehmend zu Staus auf Autobahnen (...) und beeinträchtigt so den Güterverkehr und die Wirtschaftsaktivität.“ Das verarbeitende Gewerbe in Deutschland ist auf einen verlässlichen und leistungsstarken Güterverkehr angewiesen. Die Modernisierung und der Ausbau der veralteten Verkehrsinfrastruktur ist daher von zentraler Bedeutung, so die Mitglieder des Sachverständigenrates in ihrem Jahresgutachten 24/25.

Fachlicher Ansprechpartner:

Dr. Korbinian Leitner

☎ 089 5116-1770

@ korbinian.leitner@muenchen.ihk.de

Quellen:

Automatische Dauerzählstellen auf Autobahnen und Bundesstraßen, Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen
Jahresgutachten 24/25, Fünftes Kapitel, Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung
Bericht zur Überprüfung der Bedarfspläne (BPÜ) für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße,
Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Verkehrsprognose für die Bundesautobahn A8 zwischen München und der
Bundesgrenze bei Salzburg, Intraplan, Bayerisches Landesamt für Statistik, ADAC Staubilanz 2024

www.autobahn.de; www.bmdv.bund.de; www.wikipedia.de

Gestaltung:

ideenmuehle.com

Bildnachweis:

Titel: AdobeStock © Philipp Chudalla; Seite 2: AdobeStock © Altmühlbild



ihk-muenchen.de



[/company/ihk-muenchen](https://www.linkedin.com/company/ihk-muenchen)



[/ihk.muenchen.oberbayern](https://www.facebook.com/ihk.muenchen.oberbayern)



ihk-muenchen.de/newsletter



[/company/ihk-muenchen](https://www.x.com/company/ihk-muenchen)



[@IHK_MUC](https://www.x.com/IHK_MUC)