



München und
Oberbayern

Verkehrspolitische Agenda der IHK für München und Oberbayern

Präambel

Die Wirtschaftsregion München und Oberbayern ist eine überaus prosperierende Region und wächst rasant. Bis zum Jahr 2030 ist mit einem weiteren deutlichen Einwohnerzuwachs zu rechnen. Eine flexible Mobilität von Personen sowie die immer schnellere Versorgung der Bevölkerung mit Waren gewinnen an Bedeutung, der Bedarf an Beförderungsleistungen für Güter und Personen steigt gleichermaßen an. Ein weiteres Verkehrswachstum ist die Folge.

Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zeigt eine realistische Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Deutschland auf. Danach wird die Verkehrsleistung in diesem Zeitraum im Personenverkehr um 12 Prozent, im Güterverkehr um 38 Prozent und im Luftverkehr sogar um 64,8 Prozent wachsen.

Die Region Oberbayern benötigt als hoch entwickelter Wirtschaftsraum leistungsfähige Verkehrsträger, die gut miteinander vernetzt sind, sowie eine intakte Infrastruktur, um den Anforderungen in der Zukunft gerecht werden zu können. Dies trifft in der Realität auf einen stetig ansteigenden Substanzverlust und eine chronische Unterfinanzierung der Verkehrshaushalte.

Mit dieser Agenda setzen wir den Schwerpunkt auf die vordringlichen Herausforderungen bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Wasserstraße und Luft sowie auf die Problematik der Erreichbarkeit der Innenstädte für Güter und Personen und die künftigen Herausforderungen durch die zunehmende Digitalisierung sowie die Umwelanforderungen. Hier muss jetzt zügig und berechenbar gehandelt werden.

1. Infrastrukturausbau strategisch angehen

Die Belastungen für die Infrastruktur werden aufgrund des stetigen Verkehrswachstums deutlich zunehmen, die Pflege und Weiterentwicklung unserer Infrastrukturnetze hält schon lange nicht mehr damit Schritt.

Mit der bisherigen Verkehrswegeplanung auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene ist es nicht gelungen, die Verkehrswege an den wachsenden Bedarf von Wirtschaft und Bevölkerung anzupassen. Neubaumaßnahmen wurden auf Kosten

des Erhalts des Bestandsnetzes durchgeführt, was zu massivem Substanzverlust bzw. -verschlechterung führt.

Gute Infrastrukturelle Rahmenbedingungen schaffen und sichern

Für die Wirtschaft ist Berechenbarkeit beim Ausbau der Verkehrswege von zentraler Bedeutung. Die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung von mehr als 390.000 kammerzugehörigen Unternehmen hängt in erheblichem Maße auch von den infrastrukturellen Rahmenbedingungen ab. Wir brauchen dringend strategische Infrastrukturkonzepte sowie einen verbindlichen Ausbau- und Finanzierungsplan unter der Federführung des Bundes, der dem tatsächlichen Bedarf in den Bundesländern, insbesondere in wirtschaftsstarken Regionen Rechnung trägt.

Es wird zukünftig nur durch eine intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger funktionieren, den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten und gleichzeitig die Bewältigung der Verkehrszuwächse in den Griff zu bekommen. Daher müssen alle Verkehrsträger ideologiefrei, an ihrem Bedarf und ihrer tatsächlichen Bedeutung orientiert, gefördert werden.

Dabei ist der Grundsatz, dass der Erhalt der vorhandenen Infrastruktur Vorrang haben muss, anzuerkennen. Ein am Bedarf orientierter Ausbau vorhandener Infrastrukturprojekte darf aber genauso wenig vernachlässigt werden, wie der Neubau von strategisch wichtigen und damit notwendigen Infrastrukturprojekten. Bei der strategischen Infrastrukturplanung muss der Ausbau überlasteter Hauptverkehrsachsen Vorrang haben.

Breite Öffentlichkeitsbeteiligung rechtzeitig beginnen

Um die Akzeptanz von Infrastrukturprojekten in der Bevölkerung zu erhöhen, bedarf es eines engen und insbesondere frühzeitigen Dialogs mit der Öffentlichkeit. Hier ist die Politik gefordert, strategische Konzepte für eine solche Öffentlichkeitsbeteiligung zu entwickeln, die Chancen, aber auch die Grenzen eines solchen Verfahrens aufzuzeigen und in einen Dialog einzutreten. Die Politik darf sich aber nicht ihrer Verantwortung entziehen und wichtige Infrastrukturprojekte von der Interessenlage Einzelner abhängig machen.

2. Infrastrukturfinanzierung strategisch ausrichten

Die Bruttoinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind in den vergangenen Jahren stetig gesunken. Während im Jahr 2002 noch knapp 20 Mrd. Euro in die Verkehrswege investiert wurden, waren dies im Jahr 2012 real nur noch 13,6 Mrd. Euro. Das bedeutet einen Rückgang um 31 Prozent in 10 Jahren.

Neue Ansätze bei der Investitionsplanung umsetzen

Die Mittelverteilung erfolgt bis dato noch immer zu sehr nach Länderquoten, die Projektauswahl richtet sich zu stark nach politischen Kriterien, die Höhe der Mittel orientiert sich weniger am Bedarf als an der „Kassenlage“.

Bei der Infrastrukturfinanzierung werden seitens des Bundes zwar neue Wege beschritten: Überjährigkeit der Mittel, ein grundsätzliches Mehr an PPP-Projekten oder eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung sind Schritte in die richtige Richtung. Die Entwicklung muss aber weitergehen, weg von der „Finanzierung nach Kassenlage“ hin zu einer verlässlichen und auskömmlichen Finanzierungsgrundlage.

Der Erhalt der Infrastruktur sollte nach den Gesichtspunkten „Zustand“ sowie „Substanz- bzw. Werterhalt“ erfolgen. Ein weiterer Substanzverlust, wie es derzeit bei vielen Brückenbauwerken, Straßen und Schienenstrecken, aber auch Wasserstraßen der Fall ist, ist nicht akzeptabel.

Infrastruktur muss als Investitions- und Produktionsgut behandelt werden und dementsprechend „betriebswirtschaftlich“ geplant, gebaut und gewartet werden. Daher sollte es beim derzeitigen System der Auftragsverwaltung nicht nur um die Abgeltung der Bau- und Unterhaltungskosten gehen. Mindestens ebenso wichtig ist die Betrachtung der Lebenszykluskosten von Straßen, Schienen und Wasserstraßen.

PPP als Ergänzung nutzen

PPP (Public Private Partnership) bietet die Chance, unternehmerisches Know-how zur Minimierung der Lebenszykluskosten zu nutzen und gerade in Zeiten knapper Kassen schneller privates Kapital zur Infrastrukturfinanzierung zu mobilisieren als dies über öffentliche Haushalte möglich ist. Denn aus Nutzersicht macht es keinen Unterschied, ob Bau, Betrieb und Erhebung von Nutzungsentgelten durch den Staat oder einen privaten Betreiber erfolgen.

Wichtig für die Wirtschaft ist, dass PPP dabei nicht zu einer Verteuerung der Mobilität führt. PPP darf den Staat zudem nicht aus seiner Verantwortung für die Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur entlassen. Gelungene PPP-Projekte können als Vorbild dienen, diese Form der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten weiterzuentwickeln.

Eigenständigen Finanzierungskreislauf Straße sicherstellen

Die Einführung der Lkw-Maut 2005 hat gezeigt, dass sich die damalige Erwartung – die Einnahmen aus der Maut fließen auch direkt in die Ertüchtigung bzw. den Erhalt des Straßennetzes – de facto nicht bewahrheitet hat. Stattdessen wurden die allgemeinen Haushaltsmittel, welche eigentlich für den Verkehrshaushalt vor-

gesehen waren, jeweils um genau die zu erwartenden Einnahmen aus der Maut gekürzt, sodass die Mittel sich trotz direkter Einnahmen aus dem Verkehrsbereich selbst nicht erhöht haben.

Die Einnahmen aus der seit 2015 erhöhten Lkw-Maut und eventuellen späteren weiteren Nutzungsentgelten müssen zwingend direkt und ohne Kürzungen anderer Mittel im Gesamt-Verkehrshaushalt in die Infrastrukturfinanzierung fließen. Ziel ist die eigenständige haushaltsunabhängige Finanzierung eines bedarfs- und aufkommensgerechten Erhalts und Ausbaus der Straßeninfrastruktur.

Finanzierungskreislauf Schiene langfristig und verlässlich sicherstellen

Die Finanzierung der Schienenverkehrswege muss dauerhaft und langfristig gesichert sein und darf sich nicht an der Kassenlage orientieren. Infrastruktur ist Daseinsvorsorge. Die Infrastrukturfinanzierung basiert maßgeblich auf Bundesmitteln und Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG. Im Rahmen von Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der DB Netz AG werden erforderliche Neu- und Ausbaumaßnahmen – nach Maßgabe des Bedarfsplans im BVWP – realisiert.

LuFV dauerhaft sichern

Seit 2009 gilt für das Schienenbestandsnetz die zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes abgeschlossene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV).

Gegenstand dieser Vereinbarung sind Maßnahmen, die der Erhaltung der Schienenwege des Bundes dienen. Die Mittel stehen somit für die Sanierung und Modernisierung der bestehenden Infrastruktur zur Verfügung.

Mit dem gesamthaften Ansatz der LuFV finanziert der Bund nicht mehr im Einzelnen definierte Maßnahmen und Investitionsprogramme, sondern stellt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Infrastrukturbeitrag zur eigenverantwortlichen Verwendung zur Verfügung. Das erhöht die Planungssicherheit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Im Gegenzug geben diese ein Qualitätsversprechen für das gesamte Netz ab. Dieser Ansatz ist zu begrüßen.

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der DB AG und dem Bund hat sich bewährt und muss auch in Zukunft dauerhaft fortgeführt werden.

Zukunft der GVFG-Mittel sichern

Durch das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz -GVFG) ge-

währt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

Es ist zu begrüßen, dass das GVFG-Bundesprogramm über das Jahr 2019 fortgeführt wird. Weiterhin offen ist aber die Zukunft der sogenannten Entflechtungsmittel (ehemals GFVG-Länderprogramme). Hierzu muss schnellstmöglich eine Entscheidung getroffen werden.

Damit die Mittel ausschließlich für Verkehrsinvestitionen verwendet werden, ist eine Zweckbindung – anders als bisher – zwingend vorzuschreiben. Die GVFG-Mittel müssen dabei – mit ausreichender Dotierung – auch für Erneuerungs- und Modernisierungsinvestitionen von Bestandsanlagen verwendet werden dürfen. Eine zügige Beschlussfassung seitens des Bundes hierzu ist unabdingbar.

3. Straße als wichtigen Verkehrsträger stärken

Die Straße ist der wichtigste Verkehrsträger und bildet das Rückgrat unserer Verkehrswege. Rund 70 Prozent des bundesweiten Güterverkehrs entfallen derzeit auf die Beförderung mit dem Lkw, 17 Prozent auf die Schiene und rund 13 Prozent auf das Binnenschiff. Die Straße bleibt auch nach aktuellen Prognosen der Verkehrsträger mit den höchsten Anteilen am Gesamtverkehr. Das vorhandene Straßennetz muss deshalb optimal und ressourcenschonend genutzt werden, damit das stetig wachsende Verkehrsaufkommen bewältigt werden kann. Dazu müssen innovative Konzepte im Straßengüterverkehr ideologiefrei unterstützt und nutzbar gemacht werden.

Lang-Lkw fördern

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur untersucht derzeit Chancen und Risiken innovativer Nutzfahrzeugkonzepte, wie z. B. des Lang-Lkw. Aufgrund ihrer besonderen Abmessungen können Lang-Lkw im Durchschnitt mit zwei Fahrten etwas mehr als drei Fahrten mit konventionellen Lkw abbilden. Daraus ergeben sich Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse, ohne Mehrbelastungen für die Straße, da die gleichen Gewichtsgrenzen gelten.

Der Feldversuch zum Lang-Lkw endet zum Jahresende 2016. Um bereits heute Rechtssicherheit zu schaffen und gleichzeitig Anreize für Unternehmen zu setzen, sich auch jetzt noch am Feldversuch zu beteiligen, bedarf es einer frühzeitigen klaren und verlässlichen Aussage über den Übergang des Feldversuchs in den Regelbetrieb

Das Streckennetz muss so weit geöffnet werden, dass durchgängig mit allen Lang-Lkw-Varianten deutschlandweit die Bundesautobahnen und geeigneten Bundesstraßen befahren werden können. Hierzu muss zeitnah eine Entscheidung

ergehen, damit Unternehmen entsprechende Investitionsentscheidungen treffen können. Zugleich muss erreicht werden, dass die Frage nach der Veränderung von zulässigen Maßen von Nutzfahrzeugen auf europäischer Ebene ideologiefrei diskutiert werden kann.

Wettbewerbshindernisse und Bürokratie beseitigen

Der Verkehrsbereich ist einer der am stärksten reglementierte Wirtschaftsbereich. EU-Regelungen treffen auf Bundesgesetze und –verordnungen. Das Ganze setzt sich auf Landesebene und Kommunalebene fort. Im Zeichen von Bürokratieabbau müssen auf allen Ebenen Regelungen auf ihre Sinnhaftigkeit überprüft werden, zudem muss eine bessere Abstimmung von Regelungen und deren Umsetzung das Ziel sein. Insbesondere bei Regelungsbereichen wie den Sozialvorschriften, dem Arbeitsschutz, Fahrverboten u. a. brauchen wir auf nationaler und internationaler Ebene eine deutlich bessere Abstimmung bei der Umsetzung bzw. Kontrolle von EU-Regelungen und daraus resultierenden nationalen Vorschriften in den Mitgliedsstaaten.

4. Schiene als wichtigen Landverkehrsträger ausbauen

Die künftigen Verkehrszuwächse im Güter- und Personenverkehr sollen überproportional auf der Schiene erfolgen. Damit der Verkehrsträger Schiene dies leisten kann, muss die Schieneninfrastruktur bedarfsgerecht und leistungsfähig ertüchtigt bzw. ausgebaut sein. Zudem ist eine ausreichende Infrastruktur an leistungsfähigen Terminals für den Kombinierten Verkehr im Interesse einer besseren Verzahnung des Straßen- und Schienengüterverkehrs unerlässlich.

Hauptverkehrsachsen ertüchtigen und ausbauen

Die größten Wachstumspotenziale hat der Schienenverkehr bei grenzüberschreitenden langlaufenden Transporten. Die Fertigstellung der EU-Verkehrskorridore, vor allem derjenigen, die den Wirtschaftsstandort Oberbayern tangieren, muss nachdrücklich vorangebracht werden, da München im Kreuzungspunkt zweier Transversalen liegt und Oberbayern mit seiner stark exportorientierten Wirtschaft gerade auf internationale Schienenverbindungen angewiesen ist.

Kombinierten Verkehr (KV) fördern und Güterverkehrszentren (GVZ) strategisch ausbauen

Das wachsende Verkehrsaufkommen kann nur bewältigt werden, wenn die Stärken aller Verkehrsträger genutzt und miteinander verknüpft werden können. Das wiederum setzt voraus, dass KV-Terminals über ausreichende Ressourcen verfügen bzw. KV-Terminals und Güterverkehrszentren (GVZ) bedarfsgerecht ausgebaut und auf Wirtschafts- und Transportprozesse ausgerichtet sind. Zudem ist es

wichtig, dass die KV-Terminals, die in GVZ bzw. in deren Umfeld neu entstanden sind oder entstehen werden, über eine verkehrsgünstige Anbindung verfügen. Eine gute Erreichbarkeit vergrößert das Einzugsgebiet von KV-Umschlaganlagen und somit auch die Wirkungen von GVZ-Standorten auf die Verkehrsverlagerung. Innovationen im Kombinierten Verkehr müssen gefördert werden, um den Kombinierten Verkehr zukunftsfähig gestalten zu können.

5. Luftverkehr als wichtigen internationalen und interkontinentalen Verkehrsträger stärken

Unverzichtbar für eine globalisierte Region wie Oberbayern mit seiner stark exportorientierten und weltweit vernetzten Wirtschaft ist ein leistungsfähiger, zuverlässiger und reibungslos funktionierender Luftverkehr. Voraussetzungen dafür sind neben einer leistungsfähigen Flughafeninfrastruktur qualitativ hochwertige Flugverbindungen und die schnelle Erreichbarkeit des Flughafens München aus allen Teilen der Region.

Der Münchener Flughafen ist eine der bedeutenden Luftverkehrsdrehscheiben Europas. Um die Drehkreuzfunktion des Flughafens auch langfristig sicherzustellen und dem prognostizierten Wachstum im Luftverkehr gerecht zu werden, ist der Bau der 3. Start- und Landebahn ohne Alternative. Die dritte Start- und Landebahn am Flughafen München darf gebaut werden. Am 15. Juli 2015 hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig entschieden und damit rechtlich endgültig den Weg für die Flughafenerweiterung frei gemacht. Eine klare und zeitnahe politische Einigung muss nun folgen. Eine politische Blockadehaltung wäre nicht mehr nachzuvollziehen.

Luftseitig ist ein einheitlicher europäischer Luftraum (Single European Sky) zu schaffen, um auch hier für die nötigen Kapazitäten für die prognostizierten Passagier- und Frachtwüchse in den kommenden Jahren zu sorgen. Klimaschutzbestimmungen (CO₂-Emissionshandel) dürfen nicht zu einer einseitigen Belastung für europäische (ortsansässige) Fluggesellschaften und damit zu einem Standortnachteil werden. Klimaschutz muss weltweit erfolgen

Darüber hinaus ist die landseitige Anbindung des Flughafens auf der Straße, im Schienennahverkehr, besonders aber auch im überregionalen Schienenfernverkehr (u. a. in Richtung Ostbayern) stark zu verbessern.

6. Binnenwasserstraßen ausbauen

In Deutschland ist die Bundeswasserstraße Donau bis auf den Abschnitt Straubing - Vilshofen so ausgebaut, dass sie mit Binnenschiffen mit einer ausrei-

chenden Abladetiefe nahezu ganzjährig befahren werden kann. Im Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen ist auf einer Strecke von 70 km die Schiffbarkeit erheblich eingeschränkt. Der unzureichend ausgebaute Streckenabschnitt beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit des wirtschaftlich, wie ökologisch sinnvollen Verkehrsweges und die Entwicklungsmöglichkeiten der Güterverkehrszentren in den Donauhäfen. Ein bedarfsgerechter Ausbau, der möglichst ganzjährig verlässliche Schifffahrtsbedingungen zulässt, ist daher unerlässlich, um auch hier einen Beitrag zu einer Verkehrsverlagerung zu leisten.

7. Öffentlichen Personennahverkehr optimieren

Der ÖPNV erfüllt eine wichtige Funktion für die Funktionsfähigkeit der Ballungsräume. Er gewährleistet die Anbindung ländlicher Regionen und die individuelle Mobilität der Bevölkerung und muss gestärkt werden.

Angebots- und Betreibervielfalt erhalten

Der Erhalt der Betreibervielfalt im Busgewerbe ist Voraussetzung für einen dauerhaften Wettbewerb im ÖPNV. Die Innovations- und Leistungskraft der oberbayerischen, mittelständisch geprägten Omnibusbranche muss genutzt und gestärkt werden. Fairer Wettbewerb und Transparenz müssen gewährleistet sein.

In München und der Region haben Tangentialverbindungen, Expressbuslinien und Schnellbusverkehre in die Umlandkreise eine wachsende Bedeutung. Das Angebot an solchen zusätzlichen Verbindungen muss entwickelt und gefördert werden.

Effizienz des ÖPNV beim Einsatz öffentlicher Mittel sicherstellen, Wettbewerb zulassen

Auch wenn das Personenbeförderungsrecht grundsätzlich von einem Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre ausgeht, können kommunale Aufgabenträger aber ÖPNV-Leistungen auch im Wege von Direktvergaben oder im wettbewerblichen Verfahren vergeben. Das Ziel, einen kostengünstigen und leistungsfähigen ÖPNV bereitzustellen, kann durch zusätzliche Konzepte und Betriebsformen unterstützt werden. Die Inhouse-Vergabe durch Kommunen an eigene Verkehrsbetriebe und die Praxis des kommunalen Querverbundes sind im Interesse von Wettbewerb und Transparenz immer wieder zu prüfen.

Das Verkehrsangebot im ÖPNV kann regelmäßig nicht allein durch Fahrentgelte finanziert werden, sondern ist auf öffentliche Zuschüsse bzw. Ausgleichsleistungen angewiesen. Sofern öffentliche Mittel für dessen Bereitstellung benötigt werden, müssen diese wirtschaftlich eingesetzt werden und auch hier ist zu prüfen, welches die geeignete Verfahrensweise ist. Soweit es zu Ausschreibungen

kommt, sind diese hinsichtlich ihres zeitlichen Vorlaufs, der Losgrößen und der Laufzeit so zu gestalten, dass interessierte örtliche klein- und mittelständische Verkehrsunternehmen reelle Chancen haben.

Städtische Schieneninfrastruktur weiter ausbauen

Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein erheblicher Standortfaktor im Wirtschaftsraum Oberbayern. Das Münchner S- und U-Bahnnetz muss bedarfsgerecht ausgebaut und weiterentwickelt werden, bzw. sinnvolle Erweiterungen ins Umland stärken langfristig den öffentlichen Personennahverkehr und entlasten das städtische Straßennetz.

Die Realisierung des zweiten Stammstrecken-Tunnels ist das zentrale Element um den ÖPNV leistungsfähig zu halten, und wichtige Ausbauprojekte wie eine bessere Flughafenbindung (z. B. durch eine Express-S-Bahn) zu ermöglichen. Nicht nur die Münchner S-Bahn sondern auch die U-Bahn erreichen zunehmend ihre Kapazitätsgrenzen und müssen deshalb mit hoher Dringlichkeit durch Streckenausbau und Entlastungsmaßnahmen leistungsfähiger gemacht werden.

Das Münchner Straßenbahnnetz leistet ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und damit zur Verbesserung der Verkehrssituation oder Luftqualität. Auch hier ist ein Ausbau bzw. eine Ertüchtigung des vorhandenen Netzes von besonderer Bedeutung, da aufgrund dieser Maßnahmen die Nutzung der Münchner Trambahnen noch attraktiver wird. Ein Ausbau muss dabei so gestaltet werden, dass die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes für einen funktionierenden Wirtschaftsverkehr erhalten bleibt.

8. Erreichbarkeit der Städte für den Wirtschaftsverkehr sichern

Die Städte in München und Oberbayern müssen als funktionsfähige und attraktive Standorte für Handel, Dienstleistung und Industrie für den Wirtschaftsverkehr ohne Einschränkungen erreichbar bleiben. Dauerhafte Überlastungen des städtischen Straßennetzes sowie verkehrliche Restriktionen erschweren betriebliche Abläufe und bergen die Gefahr von Betriebsverlagerungen an Standorte, die nur noch für den Autoverkehr erreichbar sind und mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr wirtschaftlich bedient werden können. Daraus ergeben sich folgende Handlungsanforderungen:

Hauptstraßennetz für den Wirtschaftsverkehr weiter stärken

Der Wirtschaftsverkehr ist auf ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz angewiesen, da er nicht auf öffentliche Verkehrsmittel verlagerbar ist. Zudem reduziert die Bündelung des Verkehrs auf dem Hauptstraßennetz unerwünschte Schleichver-

kehre in den Nebenstraßen und Wohnquartieren erheblich. Dazu gilt es Engpässe im definierten Hauptstraßennetz zu identifizieren und zu beseitigen.

Mit einem leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV-Angebot sowie einem weiteren Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes kann der Individualverkehr auf dem Münchner Straßennetz reduziert werden. Die freiwerdenden Kapazitäten können für den ÖPNV und den Wirtschaftsverkehr genutzt werden.

Der nicht verlagerbare motorisierte Individualverkehr braucht ein intelligentes Verkehrsmanagement- und Parkleitsystem, um z. B. den Parksuchverkehr weiter zu minimieren. Innerstädtisch muss das Bike & Ride-Angebot verbessert werden. In der Region hingegen muss das Angebot an Park & Ride-Stellplätzen bedarfsgerecht weiter ausgebaut werden. Dies gilt auch für das Angebot an qualitativ hochwertigen Pendlerparkplätzen an Autobahnen und Bundesstraßen, die die Bildung von Fahrgemeinschaften erleichtern und somit ebenfalls zu einer Verringerung des städtischen Verkehrsaufkommens beitragen. Zudem trägt auch eine gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur zwischen Stadt und Region, beispielsweise in Form von Radschnellwegen, zu einer Entlastung des Straßennetzes von Pendlerverkehren bei.

Erreichbarkeit der Stadtquartiere sichern

Die Steuerung des ruhenden Verkehrs in verdichteten Innenstadtquartieren mittels eines intelligenten Parkraummanagements kann die Erreichbarkeit der Unternehmen auch aus den Bereichen Handel, Gastronomie und Tourismus erheblich verbessern. Dazu gilt es ein Instrumentarium zu entwickeln, das sich flexibel an veränderte Rahmenbedingungen anpassen lässt, um die Akzeptanz der Parkregelungen bei Kunden, Gästen, Besuchern sowie Gewerbetreibenden und Anwohnern dauerhaft auf einem hohen Niveau zu halten.

9. Umweltbelastung des Stadtverkehrs weiter senken

Zentrale Zukunftsaufgabe ist es, die Umweltbelastung des Verkehrs weiter zu senken und zugleich den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung gerecht zu werden. Die zunehmend strengen Anforderungen der EU an die Luftqualität in den europäischen Städten zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung dürfen jedoch nicht dazu führen, dass sich die Erreichbarkeit der Städte verschlechtert. Somit bieten sich folgende geeignete Maßnahmen an:

Neue Mobilitätsangebote zügig ausbauen

Die Schaffung neuer Mobilitätsangebote kann gerade in Städten, in denen die verkehrsbedingten Umweltbelastungen am größten sind, dazu beitragen, den Verkehr umweltverträglicher zu gestalten. Der zügige Aufbau eines engmaschi-

gen Netzes von Mobilitätsstationen oder auch die Förderung von Carsharing-Systemen erweitern das Angebot einer umweltverträglichen Verkehrsmittelwahl.

Neue Belieferungskonzepte für die Innenstädte entwickeln

Neue Konzepte zur Belieferung der Innenstädte können dazu beitragen, die Umweltverträglichkeit des Wirtschaftsverkehrs weiter zu erhöhen. Innenstadtnahe Parkhäuser und sonstige geeignete Standorte können Umschlagsflächen für größere Lieferfahrzeuge bereitstellen, um von dort aus die Feinverteilung der Sendungen mit kleinen energieeffizienten Fahrzeugen oder auch punktuell mit Lastenrädern vorzunehmen. Dies kann innerstädtisch zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens beitragen.

Einsatz von Elektrofahrzeugen forcieren

Zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen müssen die Chancen alternativer Antriebe konsequent genutzt und die Entwicklung dieser Technologien weiter vorangetrieben werden. Gerade in Bezug auf den Bereich der Nutzfahrzeuge gilt es, marktfähige Modelle zu entwickeln und der Wirtschaft zur Verfügung zu stellen. Der lärm- und schadstoffarmen Elektromobilität kommt in Zukunft eine große Bedeutung zu. Die Städte sind mit kurzen Wegen und angesichts des jetzigen Standes bei der Batterietechnologie für den Einsatz von Elektrofahrzeugen prädestiniert. Aber auch in der Region bietet die Elektromobilität bereits heute überzeugende Einsatzmöglichkeiten. Das E-Ladesäulennetz in Stadt und Region muss jedoch zeitnah bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Chancen der Digitalisierung des Verkehrs konsequent nutzen und Digitalisierung fördern

Die Digitalisierung des Verkehrs schafft zusätzliche Möglichkeiten, die Umweltbelastungen durch den Verkehr zu reduzieren. Durch den Einsatz von verkehrslenkenden Telematiksystemen und funktionierenden Grünen Wellen kann die Verkehrsinfrastruktur effizienter genutzt, der Verkehr damit zügiger und umweltschonender abgewickelt werden. Die Verarbeitung und Vernetzung von Echtzeitdaten im Straßenverkehr und ÖPNV und deren Abrufmöglichkeit mittels Smartphone oder über Fahrerassistenzsysteme ermöglichen zudem eine schnelle Anpassung des eigenen Fahrverhaltens und der Verkehrsmittelwahl. Der Einsatz autonom fahrender Kraftfahrzeuge kann zukünftig ebenfalls einen signifikanten Beitrag zur Verringerung der Umweltbelastungen und zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr leisten. Deshalb muss der Einsatz neuer Technologien bei Fahrzeugen gefördert und die Forschung auf diesen Gebieten weiter beschleunigt werden.

10. Logistikstandort Deutschland - für Wachstum und Beschäftigung

Bedeutung der Logistik in der Politik stärken

Der Transport- und Logistiksektor gilt als Motor der deutschen Wirtschaftsleistung. Eine starke Logistik ist die Voraussetzung für das Wirtschaftswachstum in anderen Branchen; somit übernimmt die Logistik eine Querschnittsfunktion. Das starke Wachstum der Logistikwirtschaft lässt sich sowohl auf die zunehmende internationale Arbeitsteilung und Vernetzung als auch auf die verstärkte Auslagerung von Logistikaufgaben von Unternehmen zu Logistikdienstleistern zurückführen.

Seitens der Politik werden Anstrengungen unternommen, das Image der Logistik und deren Bedeutung als Wirtschaftsfaktor insgesamt zu erhöhen. Der „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wird gerade überarbeitet. Dieser soll künftig in einem laufenden Prozess aktualisiert und weiterentwickelt werden, um schneller auf Entwicklungen im Bereich der Logistik reagieren zu können. Einen großen Raum nimmt hierin der Bereich der „Digitalisierung“ und die daraus resultierenden Veränderungen und Chancen für die Logistik ein.

Zudem wurde die Position eines "Koordinators der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik" geschaffen. Auch hiermit möchte die Politik der Bedeutung der Logistik für die deutsche Volkswirtschaft in besonderem Maße Rechnung tragen. Diese Intention muss sich gerade auch auf Länderebene fortsetzen, insbesondere angesichts der Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Bayern!

Logistikstandort Deutschland stärken

Deutschland ist in einem Ranking von weltweit 160 Staaten der leistungsfähigste Logistik-Standort vor den Niederlanden und Belgien. Wichtigste Bewertungskriterien sind dabei Infrastruktur, die Qualität der logistischen Dienstleistungen sowie Zollabfertigung und Pünktlichkeit. Insbesondere die überdurchschnittliche Infrastruktur und die Zollabfertigung in Deutschland konnten im internationalen Vergleich bisher überzeugen.

Der Wirtschaftsstandort Oberbayern hat eine starke Logistikwirtschaft. Jedoch muss die Transport- und Logistikbranche im internationalen Wettbewerb deutlich gestärkt werden, wenn die Position als starker Logistikstandort gehalten werden soll. Es gilt, Wettbewerbsbedingungen in Europa ebenso zu harmonisieren wie auch Kostenbelastungen zu reduzieren, Genehmigungsverfahren zügiger abzuschließen und Standortvorteile zu sichern. Zudem muss das Logistikprofil von

Oberbayern geschärft werden, um einen signifikanten Beitrag für die Wertschöpfung im Logistikbereich zu schaffen.

Bedeutung und Notwendigkeit für Verkehrs- und Logistikflächen

Der Bedarf an Logistikflächen wächst nach wie vor durch die zunehmende internationale Arbeitsteilung sowie durch das sich in den letzten Jahren dramatisch veränderten Einkaufs- und Konsumgewohnheiten der Bevölkerung. Vielfach stößt die Errichtung von Logistikimmobilien nicht auf Zustimmung von Anwohnern und lokalen Politikern. Die Bedeutung und Notwendigkeit von Logistikflächen muss anerkannt werden, Logistikflächen müssen in Gewerbegebieten ausreichend Berücksichtigung finden. Hierfür gilt es, ein Bewusstsein zu schaffen.

Ein Erarbeitung eines integrativen Logistikkonzeptes für die Landeshauptstadt München ist zwingend notwendig. In diesem Konzept müssen unter anderem die Anforderungen seitens des Handels, der Verladenden Wirtschaft, der Logistikunternehmen sowie der öffentlichen Institutionen im Wirtschaftsraum München klar formuliert und identifiziert werden. Dies gilt insbesondere auch für die Festlegung von Rahmenbedingungen (Zeitfenster, Flächennutzung, etc.) für die Innenstadtbeförderung angesichts eines stetig steigenden Transportaufkommens z. B. durch den wachsenden Online-Handel.

Dem Fachkräftemangel entgegenzutreten

Die Verkehrs- und Logistikbranche ist Dienstleister für andere Branchen, zugleich mit rund 2,9 Mio. Beschäftigten bundesweit auch selbst einer der wichtigsten Arbeitgeber. In den Unternehmen, die logistische Dienstleistungen erbringen, zeichnet sich zunehmend ein Fachkräftemangel ab. Die Altersstruktur bei manchen Berufsbildern ist dabei nur ein Faktor. Das durchschnittliche Renteneintrittsalter liegt bei Verkehrsberufen bei Männern bei 60,14 Jahren und bei Frauen bei 58,57 Jahren.

Zudem wird es immer schwerer, qualifizierten Nachwuchs für diese Berufe zu interessieren. Vergleichbare Entwicklungen zeichnen sich bei unterschiedlichen logistischen Berufen (Speditions- und Logistikkaufleute, Berufskraftfahrer, Schienenfahrzeugführer, Lagerfachleute, etc.) ab. In München und Oberbayern sind alleine ca. 13.000 Unternehmen im Verkehrs- und Logistikbereich tätig, dazu kommen die Handels- und Industrieunternehmen, die eigene Läger oder einen eigenen Fuhrpark betreiben, in denen logistische Dienstleistungen erbracht werden – diese Unternehmen werden sich auf die Entwicklungen einstellen müssen.

Eine Erhöhung des Bekanntheitsgrades der Berufsbilder und die gleichzeitige Stärkung des Images der Berufe in der Verkehrs- und Logistikbranche in der Öffentlichkeit ist ebenso unverzichtbar wie die Förderung von Aus- und Weiterbil-

derung, wenn die oberbayerische Wirtschaft logistisch funktionieren soll und Deutschland seine führende Rolle als Logistikstandort behalten will. Die Herausforderungen durch die zunehmende Digitalisierung gerade auch in der Logistik sind dabei noch nicht berücksichtigt. Die duale Berufsausbildung schafft die Basis für qualifizierte Fachkräfte für Verkehrs- und Logistikunternehmen. Berufsbilder müssen dabei den Anforderungen der Branchen entsprechend weiterentwickelt werden; gleiches gilt für Qualifizierungs- und Weiterbildungsangebote.

11. Wichtige Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen in Oberbayern

Im Spannungsfeld zwischen steigendem Aufkommen und zunehmenden Engpässen und Restriktionen im Verkehr ist es unerlässlich, alle Verkehrsträger angemessen zu entwickeln, besser miteinander zu vernetzen und die jeweiligen Stärken insgesamt zu nutzen.

Ein Gesamtverkehrskonzept muss daher den Ausbau der Straßenverbindungen, die Ertüchtigung des Schienennetzes und den Ausbau des Flughafens München umfassen, damit die notwendige Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsträger in München und Oberbayern funktionieren kann.

Die Verkehrswege müssen eine bedarfsgerechte Anbindung des regionalen Wirtschaftsverkehrs an das überregionale Verkehrsnetz gewährleisten und gleichermaßen so leistungsfähig sein, um den steigenden Transitverkehr bewältigen zu können. Auf den folgenden Seiten ist verkehrsträgerübergreifend eine Auswahl wichtiger Verkehrsinfrastrukturprojekte Oberbayerns in Form von Steckbriefen dargestellt. Hierbei werden die Ausbauplanungen, die Investitionskosten, der Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) und die Einstufung in den Bundesverkehrswegeplan der einzelnen Verkehrsinfrastrukturprojekte (soweit bekannt – gilt bis zur Bekanntgabe der Neubewertung) aufgelistet. Diese Projektliste ist nicht abschließend zu verstehen, darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von überaus wichtigen Infrastrukturprojekten in München und Oberbayern, die weiter verfolgt werden müssen.

München, Oktober 2015

Schielenprojekt Zweite Stammstrecke in München :

Ausbauplanung

- Bau einer 2. Tunnelröhre einschließlich netzergänzender Maßnahmen
- Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke, Schaffung neuer Kapazitäten für zusätzliche S-Bahnen einschließlich einer verbesserten Flughafenanbindung über die Osttrasse (S-Bahn S 8) und der Möglichkeit von Direktverbindungen in die Metropolregion
- der Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt Isar-Ostbahnhof/Leuchtenbergring steht noch aus
- danach rasche Klärung der Finanzierung der zweiten Stammstrecke und Erreichung eines baldigen Baubeginns

Investitionskosten

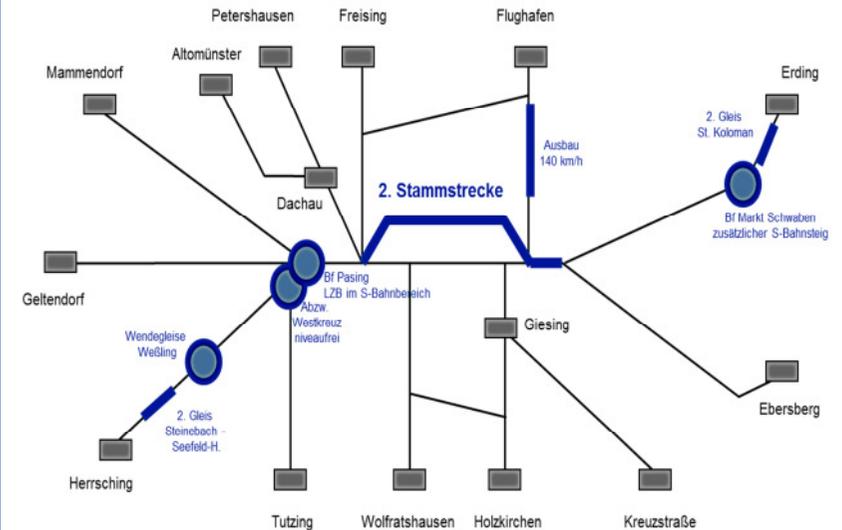
2,882 Mrd. Euro Kosten bei Inbetriebnahme 2025 unter Berücksichtigung von ca. 357 Mio. Euro für Risiken aus dem zwischen Freistaat und DB vereinbarten Risikobudget

NKF

1,23 (Nutzen-Kosten-Untersuchung im Jahr 2011; Prognosehorizont bis 2025); die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wird fortlaufend nachgewiesen

Einstufung in BVWP

Keine Einstufung im BVWP
Finanzierung/Förderung in erster Linie aus GVFG-Mitteln

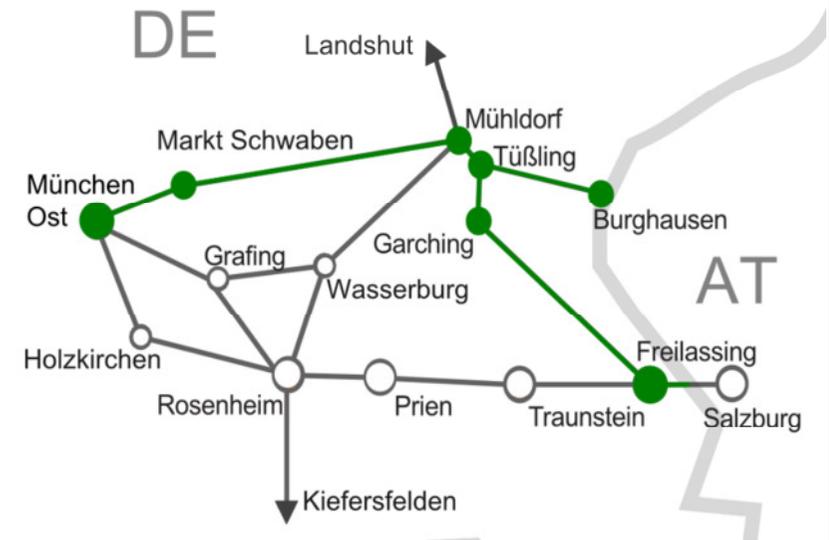


ABS 36: München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze Deutschland/Österreich; Brenner-Nordzulauf in Oberbayern

| | |
|----------------------------------|---|
| <p>Ausbauplanung</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zweigleisige Neubaustrecke München–Trudering – Rosenheim - Kiefersfelden ▪ Bislang nur Ideenskizze im Bedarfsplan Schiene. Trassenführung sowohl im Bereich Rosenheim als auch im oberbayerischen Inntal noch offen. ▪ Derzeit Dialogprozess zur Trassenfindung im Inntal durch die beiden Netzgesellschaften ÖBB Infrastruktur und DB Netz in enger Abstimmung mit den politischen Vertretern vor Ort, Organisationen, der Wirtschaft und den Anwohnern ▪ Forderung: Die Stadt Rosenheim darf im hochwertigen Personenverkehr von der bisherigen TEN 1 Strecke nicht abgehängt werden, d.h. keine Umfahrung der Stadt im Schienenpersonenfernverkehr! |
| <p>Investitionskosten</p> | <p>2,63 Mrd. Euro gilt bis zur Bekanntgabe der Neubewertung)</p> |
| <p>NKF</p> | <p>1,2 (gilt bis zur Bekanntgabe der Neubewertung)</p> |
| <p>Einstufung in BVWP</p> | <p>Im Bedarfsplan Schiene enthalten als internationales Projekt (mind. seit 2003)</p> |

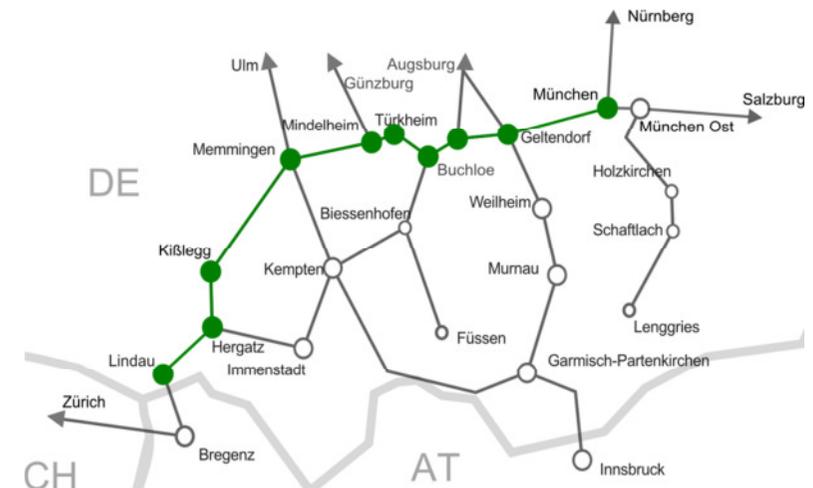


| ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A | |
|--|--|
| Ausbauplanung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilstrecke des EU-TEN-Korridors Rhein-Donau-Konstanza (Technologieachse Süd) ▪ Leistungsfähige Anbindung des Bayerischen-Chemiedreiecks! ▪ Schienenanbindung zum Flughafen München über Walpertskirchener Spange und Erdinger Ringschluss ▪ Entlastungsstrecke für den Brenner-Nordzulauf, ▪ der Abschnitt Markt Schwaben – Mühldorf – Freilassing befindet sich in der Vorplanung ▪ der Abschnitt Ampfing – Mühldorf und die Ehringer Innbrücke sind bereits fertig gestellt, ▪ die Streckenabschnitte Altmühldorf – Mühldorf und Mühldorf – Tüßling befinden sich im Bau; voraussichtliche Fertigstellung Dezember 2017 ▪ 3. Gleis Freilassing - Grenze Saalach D/A im Bau; Fertigstellung voraussichtlich Dezember 2017 |
| Investitionskosten | 1,057 Mrd. Euro (gilt bis zur Bekanntgabe der Neubewertung) |
| NKF | 1,2 (gilt bis zur Bekanntgabe der Neubewertung) |
| Einstufung in BVWP | seit 1985 im BVWP enthalten |

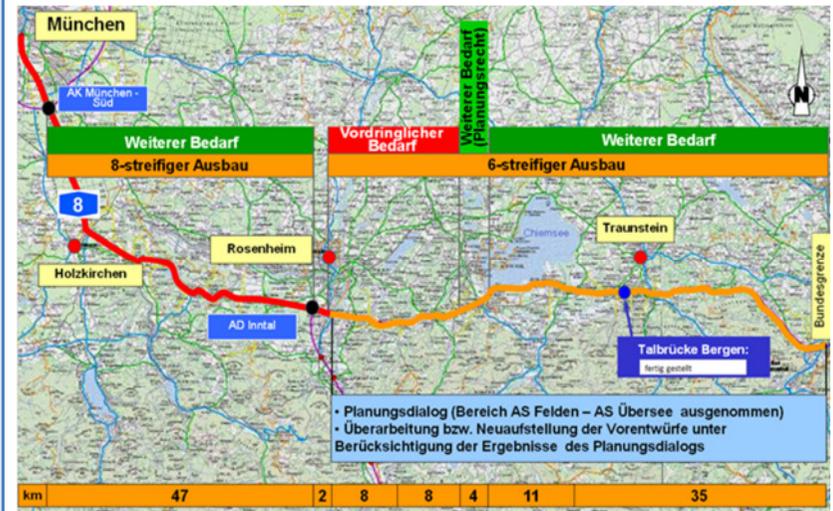


| ABS 48 München – Memmingen – Lindau – Grenze D/A – Zürich | |
|--|--|
| Ausbauplanung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Elektrifizierung ab Geltendorf ▪ Zwei-Bahnhofslösung in Lindau ▪ Bau eines Fernverkehrsbahnhof auf dem Festland in Lindau-Reutin, um die EuroCity-Anbindung der Region östlicher Bodensee/Westallgäu auf der Fernbahnlinie München – Zürich sicherzustellen ▪ Umbau des bestehenden Hauptbahnhofs in einen Regionalbahnhof; es werden 5 ha frei, am Bahnhof Reutin werden ca. 12 ha frei ▪ Zielsetzung: attraktivere Reisezeiten im Fernverkehr aus der Metropolregion München nach Lindau und nach Zürich. Ebenso bessere Taktangebote im Regionalverkehr im Allgäu und Schwaben ▪ Fertigstellung bis 2020 ▪ Vorfinanzierung der Schweiz in Höhe von 50 Mio. Euro unter der Maßgabe gesichert, dass das Projekt bis 2020 abgeschlossen wird |
| Investitionskosten | ca. 310 Mio. Euro (gilt bis zur Bekanntgabe der Neubewertung) |
| NKF | 2,0 (gilt bis zur Bekanntgabe der Neubewertung) |
| Einstufung in BVWP | seit 1985 im BVWP |

Elektrifizierung und Geschwindigkeitsausbau im Abschnitt Lindau - Geltendorf



| <h2>A 8 – Ostausbau</h2> | |
|-----------------------------|---|
| <h3>Ausbauplanung</h3> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die A 8 führt in drei Teilstücken von der luxemburgischen Grenze über Ulm, Augsburg, München und Rosenheim bis an die österreichische Grenze (Grenzübergang Walserberg). ▪ Die A 8 ist eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen für Süddeutschland und Mitteleuropa (Frankreich–Österreich). ▪ Die A 8 westlich von München ist sechs-streifig ausgebaut. ▪ Die A 8 östlich von München bis zum Inntaldreieck ist ebenfalls sechs-streifig ausgebaut (plus streckenweise Seitenstreifen); ab dem Inntaldreieck nur vier-streifig. ▪ 1. und 2. Abschnitt: Rosenheim - Achenmühle - Bernauer Berg – Planfeststellungsverfahren eingeleitet ▪ Weitere Abschnitte bis zur Grenze, ca. 35 km: Planungsverfahren in Arbeit |
| <h3>Investitionskosten</h3> | <p>1. Abschnitt: Rosenheim – Achenmühle; ca. 133 Mio. Euro; 2. Abschnitt: Achenmühle - Bernauer Berg; ca. 178 Mio. Euro (gilt bis zur Bekanntgabe der Neubewertung)</p> |
| <h3>Einstufung in BVWP</h3> | <p>1. und 2. Abschnitt im Vordringlichen Bedarf die weiteren Abschnitte bis zur Grenze im Weiteren Bedarf</p> |



A 94- Lückenschluss

München - Dorfen - Mühldorf - Altötting - Simbach - Pocking

Ausbauplanung

- bislang unter Verkehr:
München – Pastetten (27 km)
Heldenstein – Burghausen (51 km), teilweise einbahnig
Malching – Kirchham (6 km)
- Lückenschluss der A 94 zwischen Pastetten – Heldenstein:
Pastetten – Dorfen (18 km)
Dorfen – Heldenstein (15 km)
Ausschreibung als PPP, Baubeginn I/2016 Vorwegmaßnahmen in Bau
- Malching-Pocking
Malching-Kirchham (6km): Planfeststellungsbeschluss vom 27.08.2015
Kirchham-Pocking (13 km): Planfeststellungsverfahren läuft; Beschluss in 2016 erwartet

Investitionskosten

- Pastetten –Heldenstein: ca. 460 Mio. Euro
- Burghausen-Malching: ca. 350 Mio. Euro
- Malching-Pocking: ca. 260 Mio. Euro

Einstufung in BVWP

seit 1985 im Vordringlichen Bedarf, Abschnitt Markt-Simbach (Ausbau 4-streifig) und Simbach-Malching (Neubau) im weiteren Bedarf



B 15 neu: A 3 - Regensburg - A 92 - Landshut - Rosenheim – A 8

Ausbauplanung

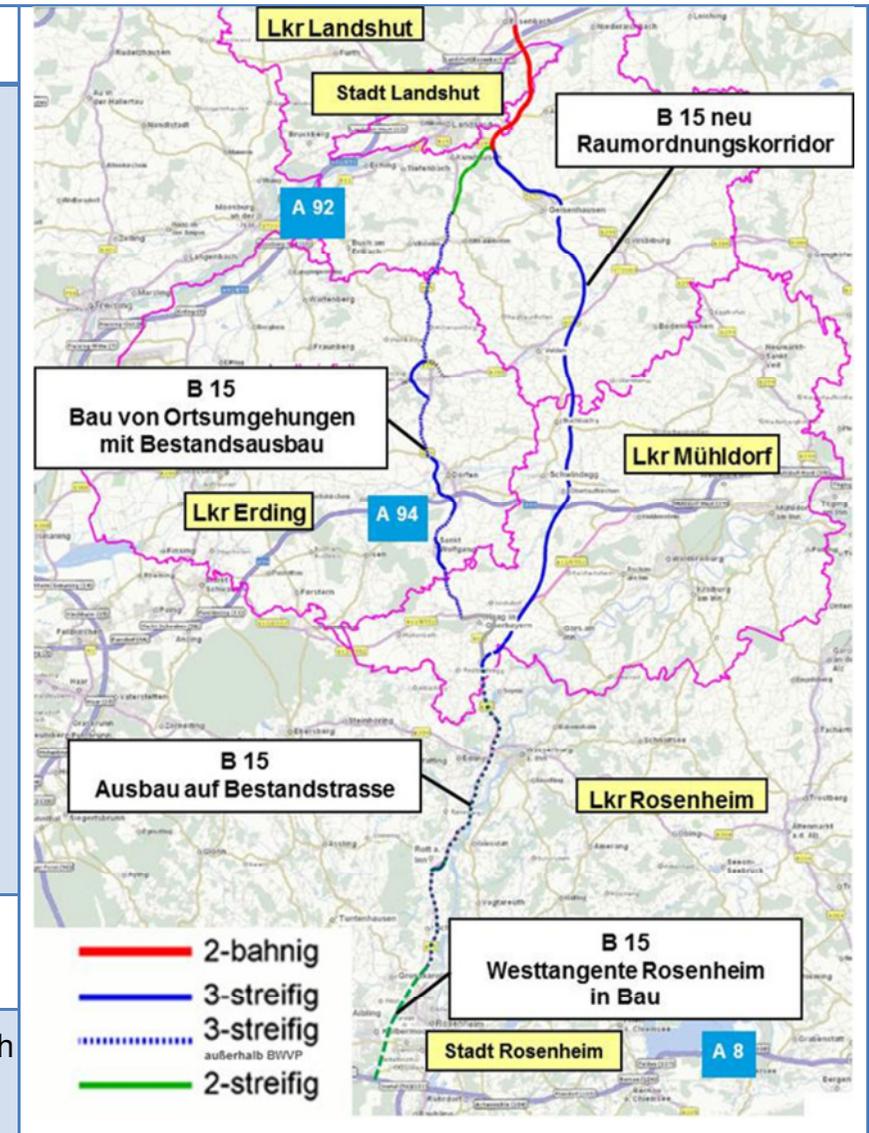
- Planung seit Anfang der 1930er Jahre für eine Nord-Süd-Route im Osten Bayerns.
- B 15 neu im Wesentlichen bis zur A 92 fertiggestellt bzw. im Bau; Lückenschluss Ergoldsbach – Essenbach (A92) bis 2019
- Fortführung der B 15 neu ab der A 92 soll als Ost-Süd-Umgehung von Landshut unter Anbindung der Umgehung an die B 299 und die B 15alt erfolgen.
- Für den weiteren Verlauf bis zur A 94 / B 12 südlich Haag wurden zwei Alternativlösungen angemeldet. Ziel ist hier eine ergebnisoffene und gleichgewichtige Bewertung der gemeldeten Varianten.
- Die Alternativlösung 1 ist eine Neubautrasse im Raumordnungskorridor zwischen Landshut und Haag, die grundsätzlich dem Verlauf der bisherigen Raumordnungslinie folgt. Diese Linie stellte eine Platzhalterlösung dar und soll in den weiteren Planungsschritten konkretisiert werden.
- Die Alternativlösung 2 sieht einen leistungsfähigen Ausbau der bestehenden B 15 mit Ortsumfahrungen vor. Für den BVWP wurden dazu im Anschluss an die Ost-Süd-Umfahrung von Landshut Platzhaltertrassen für die Umfahrungen von Taufkirchen, Dorfen und St. Wolfgang angemeldet.
- Südlich der B 12 bei Haag soll die Fortführung auf der Bestandstrasse inklusive der Ortsumgehung Rosenheim bis zum Anschluss an die A 8 erfolgen.

Investitionskosten

Je nach Variante zwischen 0,4 und 0,9 Mrd. Euro

Einstufung in BVWP

seit 1985 im BVWP; bislang Trasse nur bis Essenbach im Vordringlichen Bedarf



| Dritte Start- und Landebahn am Flughafen München | |
|---|---|
| Ausbauplanung | <ul style="list-style-type: none">▪ Planfeststellungsbeschluss vom 26. Juni 2011 Die dritte Start- und Landebahn wird mit einer Länge von 4.000 Metern und einer Breite von 60 Metern genehmigt.▪ Bürgerentscheid in München zur 3. Bahn am 17. Juni 2012; mit knapper Mehrheit hat sich die Bevölkerung Münchens gegen den Bau ausgesprochen▪ Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts am 19. Februar 2014; der positive Planfeststellungsbeschluss wurde richterlich bestätigt.▪ Entscheidung des BVerwG vom 17. Februar und 15. Juli 2015 – der Planfeststellungsbeschluss ist gerichtlich nicht mehr angreifbar.▪ Die dritte Start- und Landebahn soll mit einem seitlichen Abstand von 1.180 Metern und mit 2.100 Metern im Verhältnis zur bisherigen Nordbahn in Richtung Osten versetzt gebaut werden. |
| Investitionskosten | 1,2 Mrd. Euro (geschätzt); finanziert durch die FMG GmbH; Finanzmittel sind eingestellt |
| Einstufung in BVWP | Luftverkehr und Flughäfen werden im Bundesverkehrswegeplan grundsätzlich nicht betrachtet. |

