

---

**VII VERKEHR**

**1 Öffentlicher Personennahverkehr einschl. Schienenpersonennahverkehr**

- 1.1 Die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs im regionalen Nahverkehrsraum Landshut sowie in den kommunalen Nahverkehrsräumen Dingolfing-Landau und Rottal-Inn soll gesteigert werden. Im Raum Landshut soll auf ein regionales Stadtbahnkonzept hingewirkt werden.
- 1.2 Auf einen bedarfsgerechten Ausbau von Park-and-ride-Anlagen an den Schnittstellen zwischen Individual- und Öffentlichem Verkehr soll hingewirkt werden. Insbesondere am Hbf Landshut und am Bahnhof Dingolfing soll auf ein ausreichendes Angebot an Pkw-Stellplätzen hingewirkt werden.
- 1.3 Auf eine Ausdehnung des Tarifverbundsystems des MVV bis Landshut soll hingewirkt werden.
- 1.4 Auf der Bahnstrecke Landshut - München soll insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten auf eine Ausweitung der Kapazitäten hingewirkt werden.
- 1.5 Eine Optimierung des Fahrplans für die Bahnanbindung des Rottals an das Oberzentrum Landshut soll angestrebt werden.

**2 Schienenverkehr**

**2.1 Schienenpersonenfernverkehr**

- 2.1.1 Die Strecke München - Landshut - Regensburg - Hof - Leipzig/Dresden soll wieder mit Fernverkehrszügen bedient werden.
- 2.1.2 Im Hinblick auf die EU-Osterweiterung soll die grenzüberschreitende Zugverbindung München - Landshut - Regensburg - Prag über den Grenzbahnhof Furth i. Wald wieder eingerichtet werden.
- 2.1.3 Die Durchbindung von Fernverkehrs-Kurswagen in das Bäderdreieck soll aufrechterhalten und verbessert werden.

**2.2 Güterverkehr**

Es ist darauf hinzuwirken, dass ein möglichst großer Anteil des Güterverkehrs auf die Schiene verlagert wird. Insbesondere soll der Containerbahnhof Landshut erhalten und auf den neuesten technischen Stand gebracht werden.

2.3 Schieneninfrastruktur

2.3.1 Eine Verbesserung des Schienenverkehrs ist insbesondere im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachsen München - Landshut - Deggendorf, München - Landshut - Regensburg, Massing - Eggenfelden - Pfarrkirchen - Passau, München - Mühldorf a. Inn - Simbach a. Inn - (Linz) und Landshut - Vilsbiburg - Mühldorf a. Inn sowie der regionalen Entwicklungsachse Neumarkt-St. Veit - Dingolfing anzustreben.

2.3.2 Auf eine direkte Schienenanbindung des Flughafens München soll hingewirkt werden.

**3 Straßenbau**

3.1 Überregionales Straßennetz

Das überregionale Straßennetz soll so ausgebaut werden, dass die großräumige Anbindung der Region und ihrer Teilräume verbessert wird. Dazu sollen Bundesfernstraßen insbesondere im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachsen München - Mühldorf a. Inn - Simbach a. Inn - Passau (A 94), Regensburg - Landshut - Rosenheim (B 15 neu), Eggenfelden - Landau a. d. Isar - Straubing (B 20) und Erding - Eggenfelden - Pfarrkirchen (B 388) gebaut bzw. ausgebaut werden.

3.2 Regionales Straßennetz

Der Ausbau des übrigen Straßennetzes der Region soll insbesondere den Anschluss an die überregionalen Straßen sowie die Erreichbarkeit des Oberzentrums Landshut und der Mittelzentren Landau a. d. Isar, Eggenfelden, Pfarrkirchen und Simbach a. Inn innerhalb ihrer Verflechtungsbereiche verbessern.

**4 Luftverkehr**

Auf einen dem Bedarf entsprechenden Ausbau der Verkehrslandeplätze Landshut-Ellermühle und Eggenfelden soll hingewirkt werden.

**Zu VII VERKEHR**

**Zu 1 Öffentlicher Personennahverkehr einschl. Schienenpersonennahverkehr**

Zu 1.1 Grundlage für die Verbesserung des allgemeinen öffentlichen Nahverkehrs sind die Nahverkehrspläne, die nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) von den Landkreisen und kreisfreien Gemeinden für ihr Gebiet unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV aufzustellen sind.

Eine wichtige Voraussetzung für eine zukunftsweisende Vernetzung der Verkehrsträger ist eine optimale Gestaltung der Schnittstellen zwischen dem allgemeinen ÖPNV, dem Schienenverkehr und dem Individualverkehr. Dies betrifft insbesondere die Fahrplanabstimmung und eine möglichst einheitliche Tarifgestaltung. Es sollten deshalb auch in der Stadt Landshut und den Landkreisen Landshut und Dingolfing-Landau Verkehrsgemeinschaften gegründet werden, die sich in ihrer räumlichen Ausdehnung an dem regionalen Nahverkehrsraum Landshut orientieren; Eisenbahnverkehrsunternehmen sollten in diese Verkehrsgemeinschaften einbezogen werden.

Das Verkehrskonzept für die Region Landshut von 1995 hat für den Stadt- und Umlandbereich Landshut gute Voraussetzungen für die Bildung eines radialen Netzes auf den von dem Oberzentrum sternförmig ausgehenden Schienenstrecken festgestellt. Die Attraktivität ließe sich noch steigern, wenn diese Radiallinien zu Durchmesserlinien verknüpft und zusätzliche Halte eingerichtet werden könnten. Dadurch könnte insbesondere im Berufsverkehr der Anteil des Individualverkehrs deutlich verringert werden.

Zu 1.2 Wichtig für die Akzeptanz des öffentlichen Personennahverkehrs ist auch ein ausreichendes Angebot an Park-and-ride-Anlagen an den Schnittstellen mit dem Individualverkehr, d. h. an Bahnhöfen und Zentralen Omnibusbahnhöfen.

Die Park-and-ride-Anlage neben dem Hbf Landshut hat eine ideale Lage direkt neben dem Bahnhof und wird dementsprechend gut frequentiert. Mittlerweile ist die Anlage jedoch viel zu klein geworden, weshalb viele Pendler ihre Kraftfahrzeuge in den angrenzenden Wohngebieten parken müssen. Auch am Bahnhof Dingolfing werden die Parkmöglichkeiten - selbst nach der Errichtung einer vorgesehenen Parkanlage - infolge des hohen Fahrgastaufkommens nicht ausreichen.

Zu 1.3 Die Ausweitung des MVV-Tarifsystems bis Landshut wird mittelfristig für die Region Landshut ein wichtiger Standortfaktor sein. Bereits jetzt fahren viele Pendler aus dem Raum Landshut nach München zur Arbeit. Für diesen Personenkreis gibt es derzeit keine Möglichkeit, im Schienenverkehr die Vorteile des Tarifverbundsystems des MVV bereits ab Landshut zu nutzen. Dies führt dazu, dass viele München-Pendler, die das umweltfreundliche Verkehrsmittel „Bahn“ nutzen wollen, zunächst mit dem Pkw nach Moosburg, dem letzten MVV-Haltepunkt, fahren, um dort auf den Zug nach München umzusteigen. Im Sinne einer gewünschten Verringerung des Individualverkehrs sollten die Möglichkeiten weiter geprüft werden.

Zu 1.4 Der Reisekomfort ist ein wichtiges Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels. Durch z. T. erhebliche Überbelegungen während der Berufsverkehrszeit leidet dieser auf der Nahverkehrsstrecke Landshut - München beträchtlich. Nur bei einer Verbesserung der Situation durch mehr Beförderungskapazitäten und insbesondere durch Verkürzung der Taktzeiten können die Fahrgäste auf Dauer gehalten und auch noch mehr Pkw-Fahrten auf den zunehmend überlasteten Autobahnen A 92 und A 8 nach München vermieden werden.

Zu 1.5 Der Fahrplan für Bahnfahrten vom Rottal in das Oberzentrum Landshut ist verbesserungsbedürftig. Insbesondere im Berufsverkehr sind durchgehende Verbindungen (ohne unzumutbare Wartezeiten in Neumarkt-St. Veit) notwendig.

## **Zu 2 Schienenverkehr**

Zu 2.1 Schienenpersonenfernverkehr

Zu 2.1.1 Eine qualitativ gute Anbindung der Region an das Schienenfernverkehrsnetz stellt einen wichtigen Standortfaktor dar, der durch Nahverkehrsverbindungen nicht ausgeglichen werden kann. Fernverkehr ist im Vergleich zum Nahverkehr deutlich attraktiver und bietet Vorteile in Bezug auf längere Laufwege, kürzere Reisezeiten und besseren Bordservice.

Bisher erbringt in Bayern nur die DB Reise & Touristik AG (DB R & T), eine 100 %ige Tochter der DB AG, Leistungen im Schienenpersonenfernverkehr. Die Region Landshut war seit jeher über die Linie München - Landshut - Regensburg - Hof - Leipzig/Dresden in das Fernverkehrsnetz eingebunden. Die DB R & T stellt nunmehr auf dieser Relation den Fernverkehr schrittweise ein. Seit Mitte Juni 2001 wird beim Inter Regio 25 der Streckenabschnitt von Regensburg nach Hof und Leipzig/Dresden nicht mehr bedient. Auch auf dem Streckenabschnitt München - Regensburg verkehrt seit Januar 2003 nur noch ein vom Freistaat Bayern bezahlter Nahverkehrszug. Die Einstellung der Inter Regio-Verbindung zwischen München und Hof - Leipzig/Dresden durch die DB R & T wird aus verkehrspolitischer Sicht für verfehlt gehalten. Angesichts der prognostizierten Verkehrszuwächse wäre es vielmehr zielführend, auf dieser Strecke ein attraktives Fernverkehrsangebot mit bedarfsgerechter Kapazitätsausweitung zu schaffen, mit dem Pendler und Touristen auf die Schiene geholt werden können.

Zu 2.1.2 Die EU-Osterweiterung lässt erhebliche Verkehrszuwächse im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Bayern und Tschechien erwarten. Zur Bewältigung dieser Verkehrsströme ist es notwendig, eine attraktive leistungsfähige grenzüberschreitende Bahnfernverkehrslinie von München über Landshut, Regensburg und dem Grenzbahnhof Furth i. Wald nach Prag herzustellen.

Zu 2.1.3 Viele Kurgäste reisen bereits jetzt per Bahn in das Rottaler Bäderdreieck. Um noch mehr Gäste auf ein Umsteigen vom Pkw auf die Bahn zu animieren, ist es wichtig, dass sie mit einem Kurswagen ohne Umsteigen und ohne Umladen des Gepäcks direkt an ihr Ziel gebracht werden.

Zu 2.2 Güterverkehr

Die Öffnung der Grenzen Tschechiens im Jahre 1990, der Beitritt Österreichs zur EU am 01.01.1995 und die bevorstehende EU-Osterweiterung ergeben für die Region eine weit überdurchschnittliche Zunahme des Güterverkehrs. Zur Entlastung der ohnehin bereits stark frequentierten Straßen-Transitstrecken, wie der BAB A 92, ist es erforderlich, den im Bereich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs zu beobachtenden Trend zu einem immer größer werdenden Anteil des Straßengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr zu brechen und einen möglichst großen Anteil des Verkehrszuwachses auf die Bahn zu leiten.

Diese Verlagerungsbestrebungen sind aber auch auf den regionalen Güterverkehr zu erstrecken. Voraussetzung für eine stärkere Position des Schienengüterverkehrs ist, dass in den Gewerbe- und Industriegebieten Gleisanschlüsse vorgehalten werden. Umschlageinrichtungen, insbesondere für den kombinierten Verkehr, müssen erhalten bleiben.

Ein wichtiger Standortfaktor für die verladende Wirtschaft ist der Container-Bahnhof Landshut. Um den Anforderungen der Nachfrage gerecht zu werden, ist es erforderlich, dass die Infrastruktur auf dem neuesten technischen Stand gehalten wird.

Zu 2.3 Schieneninfrastruktur

Zu 2.3.1 Die bundesweiten Rationalisierungsmaßnahmen der früheren Deutschen Bundesbahn und der heutigen DB Netz AG haben sich auch negativ auf das Bahnnetz in der Region Landshut ausgewirkt. Um die Attraktivität und damit die Konkurrenzfähigkeit der Bahn als umweltfreundlichem und leistungsfähigem Verkehrsmittel insbesondere vor dem Hintergrund der infolge der politisch bedingten Öffnungen in die östlichen Nachbarländer stark zunehmenden Verkehrsbeziehungen zu stärken, sind nicht nur weitere Stilllegungen zu vermeiden, sondern auch die vorhandenen Schienenverbindungen technisch zu verbessern.

Für die Region bedeutsame Ausbaumaßnahmen sind:

a) Zweigleisiger Ausbau der Strecke Landshut - Plattling

Der Streckenabschnitt Landshut - Plattling der Bahnlinie München - Landshut - Passau ist nur eingleisig ausgebaut und daher ein Engpass im regionalen Schienennetz. Bei Verspätungen müssen die Züge oft längere Zeit auf den Kreuzungsbahnhöfen auf den Gegenzug warten. Dies betrifft insbesondere den stark befahrenen Abschnitt Landshut - Dingolfing (Transporte der Firma BMW). Außerdem ist das Gleis aufgrund des schlechten Unterbaus nicht für hohe Geschwindigkeiten geeignet.

---

Durch die technische Ertüchtigung des bestehenden Gleises für eine Geschwindigkeit von 160 km/h und den Anbau eines zweiten Gleises könnte eine schnelle und attraktive Verbindung zwischen Ostbayern und dem Großraum München mit dem Flughafen hergestellt werden. Angestrebt werden sollte eine Fahrzeit Passau - München von unter 2 Stunden.

b) Ertüchtigung der Strecke Landshut - Regensburg

Durch den Einsatz von Neigetechnik-Zügen können wesentlich schnellere Reisegeschwindigkeiten erreicht werden, wodurch die Bahn gegenüber dem Pkw an Attraktivität gewinnt. Auf dem Streckenabschnitt Landshut - Regensburg müssen jedoch zunächst die baulichen Voraussetzungen für den Einsatz von Neigetechnik-Zügen geschaffen werden.

c) Modernisierung der Strecke Mühldorf a. Inn - Neumarkt St. Veit - Eggenfelden - Passau (Rottalbahn)

Diese Strecke stellt für das Rottal eine wichtige Verkehrsverbindung dar und ist für die Wirtschaft dieses Raumes von besonderer Bedeutung.

Die Rottalbahn ist gegenüber dem Individualverkehr nur konkurrenzfähig, wenn sie moderner, schneller und für den Kunden attraktiver wird. Einer Erhöhung der durchschnittlichen Reisezeit stehen insbesondere die ca. 160 zum Großteil nicht gesicherten Bahnübergänge entgegen. Es gilt, überflüssige Bahnübergänge aufzulösen und die übrigen Bahnübergänge technisch zu sichern. Durch den Bau einer Kreuzungsstelle in Massing kann auf der eingleisigen Bahnstrecke eine verbesserte Taktfolge erreicht werden. Ferner muss die über 100 Jahre alte Infrastruktur technisch ertüchtigt werden, z. B. durch Installierung einer modernen Signaltechnik.

d) Erhalt der Strecke Neumarkt - St. Veit - Marklkofen

Die von der DB Netz AG angestrebte Stilllegung der im Bereich der Entwicklungsachse Neumarkt-St. Veit – Dingolfing gelegenen Strecke Neumarkt-St. Veit - Marklkofen konnte im Jahre 2002 nur dadurch abgewendet werden, dass sie von der Südost Bayern Bahn übernommen worden ist. Bis in spätestens 5 Jahren muss jedoch entschieden werden, ob die Strecke wegen ihres sehr schlechten technischen Zustandes im größeren Umfang saniert oder endgültig stillgelegt wird.

Eine Stilllegung hätte für die Region erhebliche umweltbelastende Auswirkungen, da über diese Bahnlinie die Müllumladestation Marklkofen sowie dort ansässige Industriebetriebe erschlossen werden. Allein von der Umladestation Marklkofen werden pro Jahr 20.500 Tonnen Müll per Bahn zum Müllheizkraftwerk geliefert. Dem Umland werden dadurch 2.500 Lkw-Transporte erspart.

- e) Ausbau des Abschnittes Mühldorf a. Inn - Simbach a. Inn der grenzüberschreitenden Bahnlinie München - Mühldorf a. Inn - Simbach a. Inn - Braunau a. Inn - Linz

Die Bahnstrecke Linz - Braunau a. Inn - Simbach a. Inn - Mühldorf a. Inn - München stellt eine für die Entwicklung des bayerisch-österreichischen Grenzraumes bedeutsame Eisenbahnverbindung dar. Sie ist mit einer Streckenlänge von 229 Kilometern die kürzeste Verbindung zwischen Linz und München (die Route Linz - Salzburg - München ist mit 271 Kilometern wesentlich länger). Die Strecke hat jedoch drei entscheidende Nachteile: sie ist eingleisig, nicht elektrifiziert und kann nur mit niedriger Geschwindigkeit befahren werden. Durch eine Elektrifizierung und eine technische Ertüchtigung der Strecke über Simbach a. Inn könnte neben der Verbindung über Salzburg eine zweite hochwertige Schienenstrecke für Züge aus dem Raum München in Richtung Österreich, Ost- und Südosteuropa entstehen. Kapazitätsengpässe im Raum Salzburg könnten hierdurch vermieden werden.

- f) Verbesserungen auf der Strecke Landshut - Neumarkt-St. Veit (-Salzburg)

Die Bahnstrecke Landshut - Neumarkt-St. Veit - Mühldorf a. Inn - Freilassing (-Salzburg) bietet eine kürzere Alternative und eine Entlastung zu der Verbindung über München. Der Abschnitt Mühldorf a. Inn - Freilassing soll als Teil der transeuropäischen Magistrale Paris - Stuttgart - München - Wien - Budapest ausgebaut werden, wobei im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vom 20.03.2003 Elektrifizierung, abschnittsweise doppelgleisiger Ausbau und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h vorgesehen sind.

Darüber hinaus hat Bayern den Ausbau der Schienenstrecke Landshut - Mühldorf a. Inn - Rosenheim (Elektrifizierung, zweigleisiger Ausbau) zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan angemeldet und in den Gesamtverkehrsplan Bayern 2002 übernommen.

Bei Verwirklichung dieser Maßnahmen, die auch im Landesentwicklungsprogramm (B V 1.3.5 und 1.3.6) enthalten sind, könnte die Schienenanbindung großer Teile der Region erheblich verbessert werden: Auf der Strecke Regensburg - Landshut - Salzburg wäre z. B. eine Regional-Express-Linie mit Pendolino-Zügen mit Anschluss nach Südosteuropa möglich. Auf der Strecke Landshut - Mühldorf a. Inn - Rosenheim könnte ein attraktiver Anschluss des ost- und nordbayerischen Raumes an den geplanten Brenner-Basis-Tunnel realisiert werden. Dabei würde jeweils eine zeitsparende Umfahrung des Schienen-Nadelöhrs München vermieden. Diese Vorteile gelten in gleicher Weise auch für eine Verknüpfung mit der Rottalbahn.

- Zu 2.3.2 Die Zunahme der Zahl der Fluggäste (21,3 Millionen im Jahr 2000; prognostizierte 39 Millionen im Jahr 2010) und der Flughafen-Mitarbeiter (ca. 1.500 aus der Region Landshut), sowie die wegen der absehbaren Landverknappung im unmittelbaren Flughafenumland verstärkte Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung entlang des niederbayerischen Teils der überregionalen Entwicklungsachse München - Landshut - Deggendorf machen eine direkte Flughafenanbindung an die Schienen-

strecke Landshut - München erforderlich. Dazu sollte eine Lösung angestrebt werden, die aufgrund ihrer Gesamtattraktivität am besten geeignet ist, möglichst viel Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Mit einer direkten Einbindung des Flughafens in das Streckennetz der DB würden Anreize für Fluggäste und Pendler aus Niederbayern, der Oberpfalz und dem östlichen Teil Oberfrankens geschaffen, mit der Bahn statt mit dem Pkw anzureisen. Nur mit einer optimierten Vernetzung der Verkehrsträger können die künftigen Verkehrsströme überhaupt noch bewältigt und der Anteil der auf der Schiene anreisenden Fluggäste aus Bayerns Osten von heute rund 4 % an den für internationale Flughäfen üblichen Wert von 30 % herangeführt werden. Dazu wäre aus Sicht der Region eine Durchbindung auch für langlaufende Verbindungen am besten geeignet.

### **Zu 3 Straßenbau**

#### **Zu 3.1 Überregionales Straßennetz**

Mit der durchgehenden Fertigstellung der Autobahnen A 92 München - Deggen-  
dorf und A 3 Regensburg - Passau wurde der Anschluss an die im Westen und  
Norden der Bundesrepublik gelegenen Produktions- und Absatzzentren zwar ver-  
bessert. Die Region kann ihre Chancen im Zentrum Europas aber nur dann voll  
nutzen, wenn weitere notwendige Ergänzungen die Region in das leistungsfähige  
Fernstraßennetz einbinden.

Höchste Priorität kommen dabei der A 94 München - Simbach a. Inn - Passau und  
der B 15 neu Regensburg - Landshut - Rosenheim zu. Die Bundesautobahn A 94  
ist eine wichtige Verbindung zur Erschließung des ostbayerischen Raumes. Sie  
bindet ihn insbesondere an den Verdichtungsraum München an. Die zweibahnige  
Bundesstraße B 15 neu stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar, die die Re-  
gion und insbesondere den Raum Landshut besser an die Wirtschaftsräume Mit-  
telfranken, Sachsen und das Chemie-Dreieck im Raum Burghausen sowie an das  
Fernverkehrsnetz nach Süd- und Südosteuropa anbindet. Sie bildet zudem eine  
für Bayern dringend erforderliche dritte Nord-Süd-Achse zur Bewältigung des Fe-  
rien- und Transitverkehrs. Für die Stadt Landshut ist die B 15 neu die einzige re-  
alistische Möglichkeit einer notwendigen stadtnahen Umfahrung in Nord-Süd-Rich-  
tung. Auch für die übrigen, stark vom Durchgangsverkehr belasteten Gemeinden  
entlang der B 15 ist nur so eine Verbesserung zu erreichen. Sie sollte daher mög-  
lichst bald verwirklicht werden. Ein vollständiger Verbleib der beiden Maßnahmen  
im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans ist unverzichtbar.

Der Ausbauzustand der Bundesstraßen in der Region wurde in den vergangenen  
Jahren zwar erheblich verbessert. Trotzdem sind zur Erzielung einheitlicher Stan-  
dards bei Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit noch weitere Baumaßnahmen,  
insbesondere der Bau von Ortsumgehungen, erforderlich. Außerdem ist die Re-  
gion auf eine gute verkehrliche Anbindung an den Flughafen München angewie-  
sen, um dessen wirtschaftliche Auswirkungen und Impulse besser nutzen zu kön-  
nen. Eine gute und schnelle Erreichbarkeit wird bei härter werdendem Wettbewerb  
zunehmend als Standortfaktor wichtig.



Die Maßnahmen des derzeit gültigen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – Anlage zu § 1 des vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (4.FStrAb-ÄndG) vom 15.11.1993 - sind (soweit sie noch nicht realisiert sind) in der Tekturkarte Verkehr (Straßen) zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ zeichnerisch erläuternd dargestellt.

Neben den in der laufenden Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Stand: Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 02.07.2003) enthaltenen vordringlichen Maßnahmen sind außer A 94 und B 15neu (s. o.) aus der Sicht der Region insbesondere aufgrund der strukturellen Entwicklung noch folgende Maßnahmen notwendig:

- B 20 Nördlich der A 92 zweibahniger und südlich davon durchgehend dreistreifiger Ausbau, um die gestiegene Verkehrsbelastung und die aufgrund der Osterweiterung der EU zu erwartende weitere erhebliche Zunahme insbesondere auch des Schwerverkehrs sicher bewältigen zu können.
- B 299 Ortsumgehungen von Weihmichl und Unterneuhausen sowie Ausbau zwischen A 92 und St 2045 in Landshut.
- B 301 Ortsumgehung von Puttenhausen.
- B 388 Dreistreifiger Ausbau zwischen Eggenfelden und Pfarrkirchen sowie Ortsumgehung von Brombach.
- B 588 Ortsumgehung Mitterskirchen zur Sicherstellung einer verkehrsgerechten Anbindung des Rottals und insbesondere des Raumes Eggenfelden an die Bundesautobahn A 94 bei Neuötting.
- A 92 Zusätzlicher Autobahnanschluss zwischen Wörth a. d. Isar und Dingolfing.

### Zu 3.2 Regionales Straßennetz

Dem Regionalen Straßennetz (Staatsstraßen sowie regional bedeutsamen Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen) kommt insbesondere Bedeutung für die Anbindung an das Fernstraßennetz, die Verknüpfung der wichtigen zentralen Orte der Regionen untereinander und die Erreichbarkeit der zentralen Orte aus ihren jeweiligen Verflechtungsbereichen zu. Weiterhin soll das regionale Straßennetz entweder günstige direkte Anbindungen an den Flughafen München ermöglichen oder als leistungsfähiger Zubringer zu den zum Flughafen führenden Fernstraßen dienen. Dieses Straßennetz weist trotz der in den vergangenen Jahren durchgeführten Straßenbaumaßnahmen noch Mängel vor allem hinsichtlich Ausbauzustand, Linienführung und Fahrbahnbreite auf. Eine Verbesserung dieses Straßennetzes ist weiterhin erforderlich.

### Staatsstraßen

Den Staatsstraßen kommt in Ergänzung des Netzes der Bundesfernstraßen und für den Regionalverkehr in der Fläche eine wichtige Funktion zu. Ihr bedarfsgerechter Ausbau ist daher für eine günstige Entwicklung der Region von erheblicher Bedeutung.

In der Tekturkarte Verkehr (Straßen) zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ sind die im sechsten Ausbauplan Staatsstraßen (Stand 01.01.2001) enthaltenen Neubau- bzw. Verlegungsmaßnahmen von regionaler Bedeutung zeichnerisch erläuternd dargestellt.

Darüber hinaus sind aus der Sicht der Region weitere Ausbau- bzw. Verlegungsmaßnahmen erforderlich:

St 2087 Ausbau insgesamt zwischen der B 15 und der Regionsgrenze (R 18)

St 2108 Ausbau nördlich von Eggenfelden

St 2112 Weiterer Ausbau von Godlsham (Markt Triftern) bis zur A 94

St 2143 Ausbau zwischen Rottenburg a. d. Laaber und Landshut

### Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen

Ein engmaschiges und gut ausgebautes Netz von Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen ist angesichts der in weiten Bereichen der Region gegebenen Streusiedlungsstruktur besonders wichtig. Die Kreis- und auch die Gemeindeverbindungsstraßen der Region sind nach ihrer Aufgabe und Verkehrsbedeutung wesentlicher Bestandteil der Straßeninfrastruktur und können mit ihrer Erschließungsfunktion in der Fläche durch einen guten Ausbauzustand maßgeblich zur Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen beitragen. Besondere Bedeutung kommt dabei dem Anschluss der Siedlungseinheiten ohne zentralörtliche Einstufung an die zentralen Orte zu. Bei ihrem Ausbau sollte auch die Notwendigkeit sinnvoller Linienführungen des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt werden.

## **Zu 4 Luftverkehr**

Die Verkehrslandeplätze Landshut-Ellermühle und Eggenfelden ermöglichen in ihren Einzugsbereichen den Geschäftsreisenden schnelle Verbindungen zu anderen bayrischen und außerbayerischen Wirtschaftsräumen sowie zu Großflughäfen. Sie stehen im Rahmen der zugelassenen Höchstabfluggewichte allgemein zur Verfügung. Die Bedeutung der Verkehrslandeplätze insbesondere für die Wirtschaft in der Region erfordert einen bedarfsgerechten weiteren Ausbau.