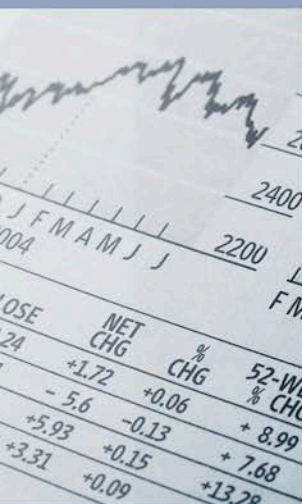


vbw

Die bayerische Wirtschaft



Position

Moderne Verkehrsinfrastruktur

Stand: Februar 2016, 4. Auflage
www.vbw-bayern.de

Vorwort

Gesamtverkehrssystem für Wachstum und Beschäftigung

Die bayerische Wirtschaft ist eng mit den Weltmärkten vernetzt. Bayern konkurriert als Flächenstaat mit hoch verdichteten, leistungsstarken Räumen in aller Welt und ist deshalb auf eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Dabei geht es um den Erfolg des Freistaates insgesamt genauso wie darum, in allen Landesteilen gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen zu ermöglichen. Dazu gehört, dass jedes Unternehmen eng an die großen Verkehrsnetze aller Verkehrssysteme angebunden ist und jeder Bürger seinen Arbeitgeber sowie wichtige Bildungs- und Versorgungszentren in seiner Region gut erreichen kann.

Nach der „Verkehrsverflechtungsprognose 2030“ vom 11. Juni 2014 wird der motorisierte Personenverkehr in Deutschland bis 2030 im Vergleich zu 2010 um 12,9 Prozent, der Güterverkehr um 38 Prozent zunehmen.

Die vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. setzt sich dafür ein, die Verkehrsinfrastruktur konsequent an den vorhersehbaren Bedarf anzupassen und die dafür erforderlichen Investitionen sicherzustellen.

Wir brauchen ein verbessertes intermodales Gesamtverkehrssystem – also ein System, in dem sich die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr gegenseitig ergänzen. Welcher Verkehrsträger dann im Einzelfall welche Transportaufgaben erfüllt, muss den Nutzern überlassen bleiben.

Zusätzlich sind verkehrsbezogene Kommunikations-, Leit- und Informationssysteme verstärkt einzusetzen. Davon profitieren alle Verkehrsträger: Der Verkehrsfluss wird verbessert und die Emissionen werden verringert. Für die Unternehmen ergeben sich dank innovativer Technologie bei modernen Telematikdiensten und Verkehrsmanagementlösungen große Chancen auf diesem wichtigen Zukunftsmarkt.

Unsere Broschüre benennt entscheidende Weichenstellungen für eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur.

Bertram Brossardt
01. Februar 2016

Inhalt

1	Kernforderungen	1
2	Modernes Gesamtverkehrssystem	3
3	Private Investitionen in öffentliche Infrastruktur	5
4	Digitalisierung.....	7
5	Elektromobilität	9
6	Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze	11
6.1	Zukunftsfähiges europäisches Gesamtverkehrsnetz entwickeln.....	11
6.2	Brenner Basistunnel bauen	12
7	Flughafen München.....	15
7.1	Im Wettbewerbsumfeld gefährdete Drehkreuzfunktion sichern.....	15
7.2	Dritte Start-und Landebahn bauen	15
8	Bundesverkehrswegeplan	17
9	Wichtige Projekte in Bayern	19
	Ansprechpartner / Impressum	25

1 Kernforderungen

Bedarfsgerecht in das Gesamtverkehrssystem investieren

Eine moderne Verkehrsinfrastruktur ist für den wirtschaftlichen Erfolg Bayerns entscheidend. Der Freistaat steht hier auf einem insgesamt hohen Niveau. Um dieses zu halten, muss er die Verkehrsinfrastruktur konsequent instand halten und auf vorhersehbaren zusätzlichen im Land entstehenden Bedarf, das Exportgeschehen, zunehmenden Transitverkehr und die Erschließung neuer Entwicklungspotenziale in ländlichen Räumen hin ausbauen. Ein leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem muss im Sinne bayernweit gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen die wirtschaftlichen Perspektiven von Unternehmen sowie die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen auch durch enge Verzahnung in die einzelnen Regionen absichern. Ein solches Gesamtverkehrssystem muss europaweit eingebunden sein. In Deutschland und Bayern müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

1. Bis 2030 müssen deutschlandweit rund 300 Milliarden Euro in den Aus- und Neubau der deutschen Verkehrsinfrastruktur investiert werden, damit akute Engpässe behoben sowie der stetig steigende Güter- und Personenverkehr auch künftig bewältigt werden können. Dazu müssen die Bundesmittel für die Verkehrsinfrastruktur dauerhaft erhöht und verstetigt, öffentlich-private Partnerschaften auf gesicherter Rechtsbasis eingegangen und die Nutzerfinanzierung auch auf Basis der Pkw-Maut dauerhaft implementiert werden.
2. Bei Fernstraßen gilt es, die Substanz zu erhalten sowie Engpässe für den Güter- und Personenverkehr zu beseitigen. Vor allem die stark belasteten Nord-Süd-Autobahnen sind durch den Ausbau von Bundesstraßen zu entlasten.
3. Bestehende Engpässe im Schienennetz, insbesondere im Bereich der Knoten, müssen gezielt beseitigt werden. Das Kernnetz muss mit internationalen Verkehrsachsen verknüpft werden. Der weitere Ausbau der Schieneninfrastruktur ist so zu dimensionieren, dass Personen- und Güterverkehr unter Beachtung eines wirtschaftlich sinnvollen Investitionsmitelesatzes gleichermaßen davon profitieren können.
4. Im Luftverkehr sind die Kapazitäten an die stark steigende Nachfrage anzupassen. Dies erfordert vor allem die Realisierung der dritten Start- und Landebahn am Flughafen München.
5. Im Bereich der Wasserstraßen muss insbesondere für die Donau ein schiffahrtsgerechter Standard mit ganzjährig durchgängiger Befahrbarkeit geschaffen werden.
6. Wir brauchen ein verbessertes intermodales Gesamtverkehrssystem, in dem sich die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr gegenseitig ergänzen.
7. Verkehrsbezogene Kommunikations-, Leit- und Informationssysteme müssen verstärkt eingesetzt werden.
8. ÖPNV/SPNV-Angebote müssen bedarfsgerecht zur Verfügung stehen und sowohl regional wie interregional optimal vernetzt werden.

2 Modernes Gesamtverkehrssystem

Enge Vernetzung der Verkehrsträger

Bayern ist stark durch seine Industrie, den starken Industrie-Dienstleistungsverbund und die vielen leistungsfähigen Unternehmen, welche die Lebensqualität in allen Landesteilen absichern. Die Voraussetzungen für erfolgreiches Wirtschaften dieser Unternehmen müssen in allen Landesteilen zukunftsgerecht gesichert werden. Landesentwicklungspolitik muss sich darauf ausrichten, die Chancen der Menschen und Unternehmen in allen Landesteilen auszubauen und dafür regionale Gestaltungsmöglichkeiten zu vergrößern.

Bayern benötigt dafür ein Gesamtverkehrssystem, das attraktive Wirtschafts- und Lebensbedingungen in ganz Bayern sicherstellt und für eine hervorragende internationale Einbindung sorgt.

Um den Erfordernissen einer modernen Landesentwicklungspolitik gerecht zu werden, muss das Gesamtverkehrssystem alle Landesteile und Regionen bedarfsgerecht vernetzen.

Zukunftsgerechte Verkehrspolitik heißt: Land-, Luft- und Wasserstraßenverkehr werden eng vernetzt. Dazu gehört auch eine insgesamt und für die einzelnen Landesteile ausreichende Ausstattung mit Güterverkehrs- und Logistikzentren. Diese werden durch die immer engere Vernetzung produzierender Unternehmen und durch den Onlinehandel auch regional immer wichtiger.

Welcher Verkehrsträger im Einzelfall welche Transportaufgaben erfüllt, muss den Unternehmen überlassen bleiben.

Notwendig sind Investitionsprioritäten entsprechend den regionalen Schwerpunkten des verkehrlichen Wachstums und der demografischen Entwicklung und den mit zukunftsweisender Verkehrserschließung verbundenen wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven.

Eine Effizienzsteigerung bei der Auftragsverwaltung ist auf Deutschland insgesamt bezogen ein wichtiges Kriterium. Dabei ist die seit vielen Jahren sehr gute Aufgabenerledigung durch den Freistaat Bayern von besonderer Bedeutung.

3 Private Investitionen in öffentliche Infrastruktur

Wichtiger Beitrag zum Ausbau der Infrastruktur

Institutionelle Anleger wie Pensionskassen und Versicherer als Kapitalsammelstellen können einen wichtigen Beitrag zum Ausbau der Infrastruktur leisten. Es besteht gerade in Zeiten historisch niedriger Zinsen ein hoher Anlagebedarf. Damit private und institutionelle Anleger das ihnen anvertraute Geld in öffentliche Projekte investieren, sind allerdings verschiedene Bedingungen notwendig:

- Es sind langfristige Darlehen mit festen Zinssätzen und festen Laufzeiten zu ermöglichen.
- Es ist Rechtssicherheit erforderlich. Notwendig ist eine klare und dauerhafte politisch und rechtlich stabile Grundsatzentscheidung, die ein langfristig beständiges regulatorisches Umfeld für Infrastrukturvorhaben schafft.
- Wichtig ist eine erhöhte öffentliche Akzeptanz von Public Private Partnership (PPP) Modellen. Hier muss die Politik mit gezielter Informations- und Öffentlichkeitsarbeit ansetzen.
- Über geplante Infrastrukturvorhaben ist ein frühzeitiger und regelmäßiger Dialog zwischen öffentlicher Hand und institutionellen Anlegern hilfreich. Bei jeder größeren Infrastrukturfinanzierung sollte PPP als Finanzierungsalternative obligatorisch geprüft werden.
- Eine Infrastruktur-Pipeline und eine gemeinsame Investmentplattform für mehrere Anleger wird die Investitionsbereitschaft fördern.
- Für risikoarme Investitionen sollte eine besondere Risikoklasse mit deutlich niedrigerer Eigenmittelunterlegung etabliert werden, welche dem geringen Risikoprofil entspricht.
- Die EU-Entflechtungsvorschriften müssen überarbeitet werden, um eine Beteiligung von Finanzinvestoren entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu ermöglichen. Der Impact Test muss deutlich vereinfacht und standardisiert werden.
- Es muss ein europaweit gültiger rechtlicher Rahmen für PPP-Projekte geschaffen werden.
- Für europäische Infrastrukturprojekte muss eine zentrale Plattform für Investitionsberatung eingerichtet werden.

- Risikohaltige private Investitionen dürfen nicht über den Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) durch staatlich garantierte Investitionen ausgehebelt ausgehebelt werden.

Weitere Details finden sich in dem vbw-Positionspapier *Private Investitionen in öffentliche Infrastruktur* von Juni 2015.

4 Digitalisierung

Voraussetzungen für automatisiertes Fahren verbessern

Digitale Technologien werden immer stärker genutzt, um den Verkehrsfluss zu verbessern, den Komfort zu erhöhen, die Wartung zu vereinfachen, die Potenziale jedes Verkehrsträgers stärker zu nutzen, die Vernetzung zu optimieren und ein möglichst nahtloses, sicheres Reisen zu ermöglichen. Wichtig dabei sind hochmoderne Breitbandnetze, umfassende sowie verlässliche Daten von Fahrzeugen und Infrastrukturen, Interoperabilität und Datensicherheit.

In Bayern soll das digitale Testfeld A 9 für die Erprobung von Innovationen dienen. Die Spanne reicht von der innovativen Bauwerksunterhaltung bis zum automatisierten Fahren.

Auf dem Testfeld ist bereits seit Mai 2015 ein vernetztes Lkw-Parkleitsystem in Betrieb. Weiter vorstellbar sind folgende innovative Maßnahmen:

- Rastanlage der Zukunft (Fürholzen-West),
- Erprobung von Falschfahrerwarnsystemen an den Anschlussstellen Eching und Garching-Nord bzw. Garching-Süd,
- verkehrsangepasste Spurführung vor und in Baustellen,
- Kombination unterschiedlicher Messstellen und deren Verdichtung nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zur Verbesserung der Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation,
- intelligente Bauwerkserhaltung durch sensorgestützte Zustandserfassung in Echtzeit,
- automatisiertes und vernetztes Fahren.

Dadurch entsteht für Automobilhersteller und viele auch mittelständische Zulieferer ein Ort, an dem moderne und zukunftsweisende Systeme und Technologien erprobt werden.

Weitere Details zum automatisierten Fahren enthält das vbw-Positionspapier *Zukunft automatisiertes Fahren: Rechtliche Hürden beseitigen* von Dezember 2015.

5 Elektromobilität

Baustein für ein ressourcenschonendes Mobilitätssystem

Elektromobilität ist ein Baustein zu einem ressourcenschonenden Mobilitätssystem – und bietet enorme Chancen für den Standort Deutschland. Rund 40.000 Elektroautos fahren derzeit über Deutschlands Straßen, Tendenz steigend. Die deutschen Hersteller zählen mit 29 elektrischen Serienmodellen bis Ende 2015 bereits heute zu den führenden Automobilnationen auf dem Markt. Um die Verbreitung zu erhöhen, Innovationen zu beschleunigen und Marktbarrieren zu überwinden, unterstützt die Bundesregierung die Elektromobilität mit einer Reihe von Maßnahmen. Ziel ist, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutsche Straßen zu bringen.

Das Stromtankstellennetz wird dichter. Rund 2.500 Stromtankstellen mit knapp 5.600 öffentlich zugänglichen Ladepunkten stehen bundesweit zur Verfügung, primär in und um Ballungsgebiete. Über 900 Städte und Gemeinden haben mindestens eine Ladestation, in acht Städten sind es jeweils mehr als 30.

Doch im internationalen Vergleich der Leitmärkte liegt Deutschland derzeit noch im Mittelfeld. Während Länder wie Norwegen oder die Niederlande gezielte Kaufanreize durch Steuervergünstigungen setzen, liegt der Marktanteil an Neuzulassungen hierzulande erst bei rund 0,6 Prozent – im Vergleich zu gut sechs Prozent in den Niederlanden. Deshalb empfiehlt die „Nationalen Plattform Elektromobilität“ (NPE) insbesondere:

- eine Sonder-AfA für gewerbliche Nutzer einzuführen,
- Investitionspartnerschaften zum Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastrukturen zu stärken,
- private und öffentliche Beschaffungsinitiativen umzusetzen,
- Forschung und Entwicklung entlang der Wertschöpfungskette kontinuierlich weiter zu fördern – vor allem in den Bereichen Fahrzeugtechnologie, Batterie sowie IKT und Infrastruktur.

6 Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze

Europaweites intermodales Gesamtverkehrssystem schaffen

Das europäische Gesamtverkehrsnetz basiert auf bereits bestehender Infrastruktur, die bis 2050 vervollständigt werden soll. In großräumigen Korridoren werden die bereits bestehenden Verkehrsnetze miteinander verbunden und so ausgebaut, dass insgesamt neun zusammenhängende multimodale Verkehrsachsen mit einer Gesamtlänge von rund 15.000 km entstehen. Das Kernnetz umfasst wichtige Wirtschaftszentren und Ballungsräume, über 100 See- und Binnenhäfen, wichtige Grenzübergänge zu Drittländern sowie Anbindungen dieser Knotenpunkte.

6.1 Zukunftsfähiges europäisches Gesamtverkehrsnetz entwickeln

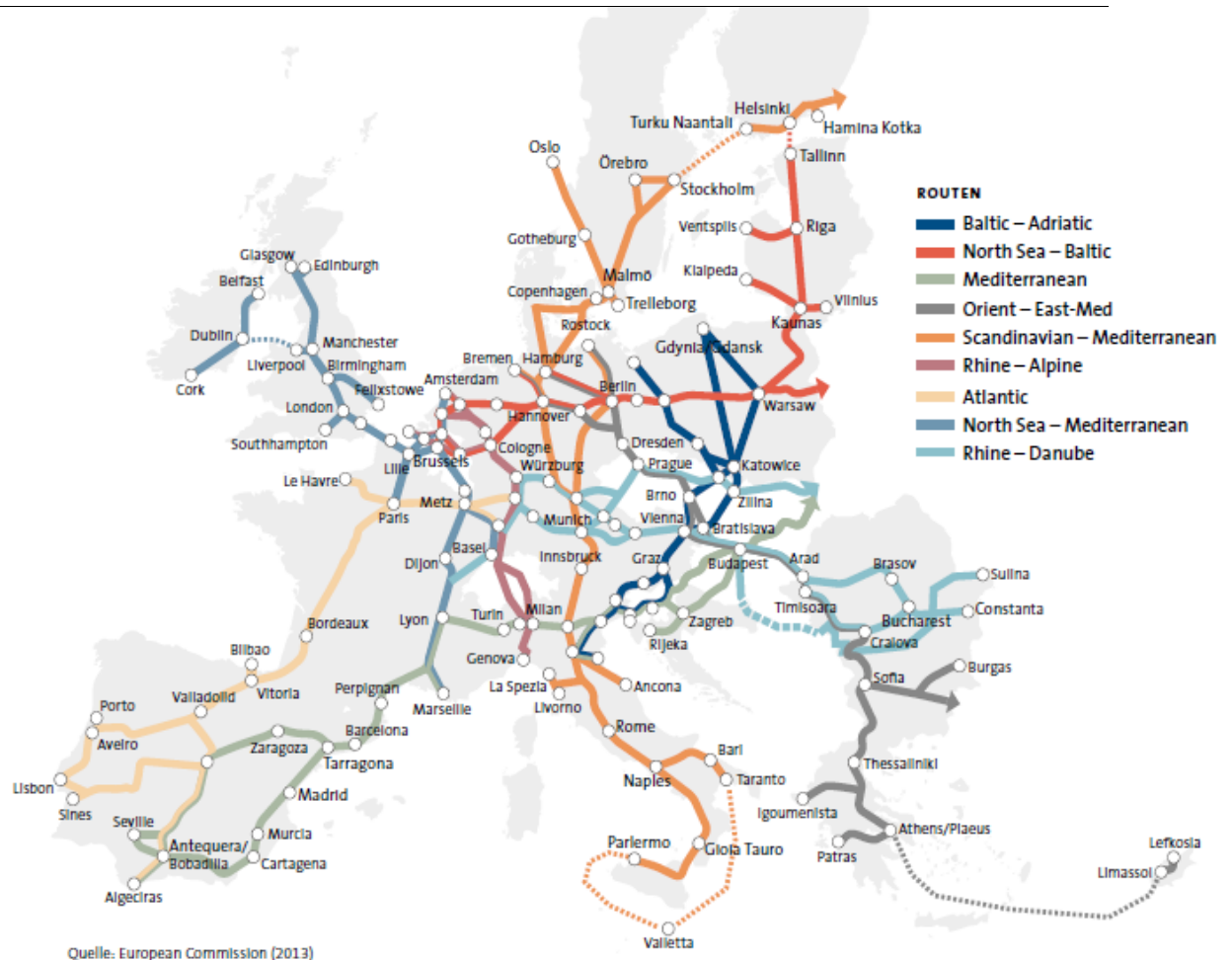
Für das transeuropäische Verkehrsnetz hat die EU-Kommission bereits 2011 ein dreistufiges Prioritätensystem aus einem europäischen Gesamtnetz, einem Kernnetz und Verkehrskorridoren vorgeschlagen. Das Kernnetz soll bis 2030 vollendet sein.

Notwendig sind Transeuropäische Netze (TEN), die die Verkehrswege von Nordwest nach Südost und von Südwest nach Nordost verbinden und ein europaweites intermodales Gesamtverkehrssystem bilden – also ein System, in dem sich die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr gegenseitig ergänzen.

Die vbw unterstützt grundsätzlich das Konzept eines europäischen Kernnetzes. Durch die Beseitigung von Engpässen im europäischen Transportnetz können für den Güterverkehr Transportwege verkürzt und Transportkosten gesenkt werden.

Zusätzlich ist ein Südwest-Nordost-TEN-Korridor notwendig, der von Lyon über Zürich, München, Prag und Warschau bis in das Baltikum führt. Er würde den südbayerischen Raum und München mit den dynamischen Ländern Osteuropas besser verbinden.

TEN-Korridore



6.2 Brenner Basistunnel bauen

Der Brenner Basistunnel (BBT) bildet das Kernstück des 2.200 km langen TEN Nord-Süd-Korridors Berlin–Palermo. Er führt von Innsbruck nach Franzensfeste (55 km). Rechnet man die bereits bestehende Eisenbahnumfahrung Innsbruck dazu – in sie mündet der BBT –, ist der Alpendurchstich 64 km lang. Er ist damit die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt.

In erster Linie soll der BBT dem Transport von Gütern dienen, indem er die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene ermöglicht. Auch Personenzüge können den Tunnel befahren.

Die vbw befürwortet den Brenner Basistunnel – und hat dafür gute Gründe:

- Die Brennerstrecke ist eine der Zentralachsen des Güterverkehrs in Europa.

- Die Eisenbahnstrecke von Innsbruck nach Bozen wurde 1860 - 1867 erbaut. Enge Kurvenradien und Steigungen erschweren den Betrieb. Zwischen Innsbruck und Steinach verkehrten 2010 im Schnitt 242 Züge am Tag. Dadurch ist die Kapazitätsgrenze nahezu erreicht.
- Die Fahrtzeit zwischen Innsbruck und Bozen wird sich von derzeit zwei Stunden auf eine Stunde verkürzen. Der ICE zwischen München und Verona wird nur noch drei Stunden statt aktuell 5,5 Stunden benötigen.
- Der EU-Binnenmarkt ist nur so gut wie der freie Fluss des Warenverkehrs. Jedes Jahr ohne Züge durch den Brenner bedeutet ein Jahr an hohen Wertschöpfungsverlusten.
- Zwischen Berlin und Neapel sind bereits drei Viertel der TEN-Achse als Hochleistungs- bzw. Hochgeschwindigkeitsstrecken in Betrieb oder Bau. Mit dem BBT können nicht nur ebene Gebiete sondern auch die Alpen mit Hochgeschwindigkeitsbahnen durchquert werden.

7 Flughafen München

Hub-Funktion des Münchner Flughafens sichert Arbeitsplätze und Wohlstand

Der Flughafen München hat sich in den vergangenen Jahren zu einem Hub entwickelt und ist heute der zweitwichtigste Flughafen in Deutschland.

7.1 Im Wettbewerbsumfeld gefährdete Drehkreuzfunktion sichern

Der Flughafen ist mit einem verschärften Wettbewerbsumfeld und neuen Konkurrenten konfrontiert. Konkurrenz droht vor allem aus der Türkei und den Golfstaaten mit ihren wachstumsstarken Fluggesellschaften, hohen finanziellen Ressourcen und schnellen Planungsverfahren beim Infrastrukturausbau. Um die Drehkreuzfunktion zu erhalten, müssen in den nachfragestarken Zeiten ausreichend viele Slots für Umsteigeverbindungen zur Verfügung stehen; anderenfalls droht eine Abwanderung von Airlines und Flugverbindungen an andere Luftverkehrsdrehkreuze.

Das internationale Luftverkehrsdrehkreuz in München sichert derzeit fast 70.000 Arbeitsplätze und 4,4 Milliarden Euro Wertschöpfung im gesamten Freistaat. Ein Verlust der Drehkreuzfunktion würde zu erheblichen Wohlstandsverlusten für den Freistaat führen. Es fielen nicht nur gut 17.000 Arbeitsplätze weg, sondern die Wettbewerbsfähigkeit Bayerns würde im Ganzen leiden. Dies zeigt die Studie *Wirtschaftliche Auswirkungen des Luftverkehrsdrehkreuzes München auf Bayern* von Oktober 2015, die das Institut der deutschen Wirtschaft Consult GmbH in Zusammenarbeit mit dem Economica Institut und dem Institut der deutschen Wirtschaft Köln im Auftrag der vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. erstellt hat.

7.2 Dritte Start- und Landebahn bauen

Die Regierung von Oberbayern hat den Bau der dritten Start- und Landebahn am Flughafen München im Juli 2011 positiv planfestgestellt. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat die Planfeststellung am 19. Februar 2014 bestätigt und keine Revision zugelassen. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat am 17. Februar 2015 bzw. 15. Juli 2015 Beschwerden gegen die Nichtzulassung der Revision zurückgewiesen. Der Bund Naturschutz hat am 14. August 2015 Verfassungsbeschwerde gegen den Ausbau des Flughafens München mit einer dritten Startbahn eingereicht. Zudem wurden noch vier Klagen von Klägern aus Attaching bei Freising eingereicht. Dies ändert nichts am bestandskräftigen Baurecht.

Bayern braucht die dritte Start- und Landebahn am Flughafen München:

Eine vernetzte Wirtschaft braucht Infrastruktur. Wesentliche Grundlage des bayerischen Geschäftsmodells ist die Spitzenstellung beim Export. Im Jahr 2014 haben unsere Unternehmen Waren im Wert von knapp 170 Milliarden Euro exportiert. Für 2015 ist von einem rund fünf Prozent höheren Wert auszugehen. Wertschöpfungsketten und Warenströme haben globale Dimensionen, Bayerns Unternehmen sind global vernetzt: Jedes zweite Unternehmen ist heute schon in internationale Wertschöpfungsketten eingebunden. Um weiter so erfolgreich zu sein, braucht die Bayerische Wirtschaft ein wettbewerbsfähiges Luftverkehrsdrehkreuz als Homebase in diesem weltumspannenden System.

Bei der Infrastruktur ist Stillstand Rückschritt. Wird Infrastruktur nicht laufend modernisiert und bei Bedarf erweitert, dann entspricht sie bald nicht mehr den Anforderungen. Transporte laufen über andere Wege, ein Teil der Wertschöpfung geht mit. Der Bedarf ist da: Münchens Flughafen ist heute schon in den Hauptverkehrszeiten über der Belastungsgrenze. Die Nachfrage hat 2015 zugenommen und wird auch langfristig weiter steigen.

Infrastruktur kann man nicht auf Sicht bauen. Wenn wir erst dann mit dem Bau beginnen, wenn auch dem Letzten ersichtlich wird, dass wir einen Kapazitätsengpass haben, dann ist es zu spät. Bekommen Fluggesellschaften regelmäßig nicht die benötigten Slots, suchen sie sich neue Drehkreuze, Direktverbindungen gehen verloren. Neue Verbindungen – etwa zu neuen Märkten – können nicht aufgenommen werden. Rechtskräftiges Baurecht liegt vor, und es wird höchste Zeit, mit dem Ausbau zu beginnen.

Fortschritt bedeutet auch: Schritt halten mit den Wettbewerbern. Bestehende Flughäfen in der näheren und weiteren Umgebung werden ausgebaut, neue Wettbewerber entstehen – beispielsweise in den Golfstaaten. Heute ist der Flughafen München ein Hub und der zweitwichtigste Flughafen in Deutschland. Ohne Ausbau wird diese Position nicht zu halten sein. Am Flughafen hängen 70.000 Arbeitsplätze und 4,4 Milliarden Euro Wertschöpfung im gesamten Freistaat, die nicht gefährdet werden dürfen. Ein Ausbau wird Wohlstand und Beschäftigung erhalten und erhöhen.

Infrastruktur trägt Innovationen und Investitionen. So, wie digitale Geschäftsmodelle nur möglich sind, wenn eine hochleistungsfähige Infrastruktur für die Datenübertragung bereitsteht, brauchen alle Geschäftsmodelle eine moderne Verkehrsinfrastruktur für den Transport von Personen und Gütern, denn Innovationen finden nicht nur digital statt. Infrastruktur macht den Standort Bayern für Wissensträger attraktiv – für global vernetzte bayerische Unternehmen, ihre weltweiten Kooperationspartner und neu angesiedelte Unternehmen, die alle für Wertschöpfung am Standort sorgen.

8 Bundesverkehrswegeplan

Neuer Bundesverkehrswegeplan – neue Wachstumschancen

Die vbw setzt sich für einen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ein, der die Verkehrsinfrastruktur konsequent an den vorhersehbaren Bedarf anpasst und die dafür erforderlichen Investitionen sicherstellt.

Erhalt und Neubau müssen in Einklang gebracht werden. Die Verkehrsinfrastruktur muss konsequent auf den vorhersehbaren Bedarf hin ausgebaut werden.

Die Einführung der neuen Dringlichkeitskategorie, des „Vordringlichen Bedarf Plus“ (VB+), ist zu begrüßen. Projekte mit sehr hoher verkehrlicher Bedeutung müssen möglichst frühzeitig umgesetzt werden.

Aber prioritäre Projekte dürfen nicht wegen einer „hohen Umweltbetroffenheit“ für die Kategorie VB+ ausgeschlossen sein. Es muss darum gehen, bei ökologischen Herausforderungen in der Praxis Lösungen für eine Umsetzung von wichtigen Verkehrsprojekten zu finden. Das Ausschlusskriterium der Umweltbetroffenheit für die Projektkategorie VB+ muss entfallen.

Ein Ausbau der Hauptachsen ist am Bedarf zu orientieren. Ein strenges Festhalten an einer Prozentgrenze ist in der Praxis nicht zielführend.

Eine erneute Bewertung von Vorhaben des letzten BVWP hat sich ebenfalls am Bedarf zu orientieren.

9 Wichtige Projekte in Bayern

Schwerpunkte der Infrastruktur

Um die großräumige Verkehrsinfrastruktur Bayerns nachhaltig leistungsfähig zu halten, sind insbesondere die in Folge aufgeführten Projekte von herausragender Bedeutung.

Tabelle 1

Projekte für die Verkehrsinfrastruktur

<i>Verkehrsträger</i>	<i>Projekt</i>
Straße	
Autobahnen	A 3: Abschluss des laufenden sechsspurigen Ausbaus von Aschaffenburg-Hösbach bis Kreuz Würzburg-Biebelried
	A 3: Sechsspuriger Ausbau zwischen den Kreuzen Würzburg-Biebelried und Fürth/Erlangen
	A 3: „Nordanbindung“ des Flughafens Nürnberg an die A 3
	A 3: Ausbau von Nürnberg über Regensburg nach Passau auf sechs Fahrstreifen
	A 6: Durchgehender dreispuriger Ausbau zwischen dem Autobahnkreis Nürnberg-Ost und der Landesgrenze nach Baden-Württemberg
	A 7: Sechsspuriger Ausbau zwischen AB-Dreieck Schweinfurt/Werneck und Kreuz Würzburg-Biebelried
	A 8: Ausbau von Rosenheim bis Landesgrenze Österreich auf sechs Fahrstreifen
	A 73: Ausbau auf drei bzw. vier Fahrspuren je Richtung zwischen Forchheim und Autobahnkreuz Fürth/Erlangen sowie zwischen Nürnberg-Hafen-Ost und AK Nürnberg-Süd; im innerstädtischen Bereich Nürnberg kreuzungsfreier Ausbau Frankenschnellweg
	A 92: Sechsspuriger Ausbau von AB-Dreieck Feldmoching bis AK Neufahrn
	A 94: Abschließender Ausbau München-Simbach-Pocking
	A 96: Ausbau westlich München

<i>Verkehrsträger</i>	<i>Projekt</i>
	A 99: Achtstreifiger Ausbau
Bundesstraßen	B 2: Ausbau der noch nicht drei- bzw. vierstreifig ausgelegten Abschnitte zwischen Nürnberg und Augsburg
	B 2: Ausbau südlich Eschenlohe
	B 2: Ortsumgehung Konradsreuth und Erschließung des Flugplatzes
	B 11: Ausbau LKr. Deggendorf, Regen
	B 12: Ausbau LKr. Freyung-Grafenau, Passau
	B 12, B 85, B 388: Nordumfahrung Passau
	B 12: vierstreifiger Ausbau zwischen Buchloe und Kempten
	B 15n: Neubau Nord-Süd-Verbindung Regensburg-Rosenheim
	B 15n: Westtangente Rosenheim
	B 16 Ausbau Ingolstadt-Kelheim-Regensburg, zwischen Neuburg a. d. Donau und Ingolstadt Nachrüstung zu Dreistufigkeit
	B 16: Dreispuriger Ausbau von Regensburg nach Roding
	B 16: dreistreifiger Ausbau zwischen Günzburg und Donauwörth
	B 19: Ortsumgehung Giebelstadt-Euerhausen
	B 20: Ausbau Landesgrenze Tschechien-Cham-Straubing-Freilassing
	B 22: Ausbau zwischen Weiden und Bayreuth (alternativ: Schaffung von wechselnden Überholmöglichkeiten)
	B 25: dreistreifiger Ausbau zwischen Donauwörth und Nördlingen
	B 26: Vierspuriger Ausbau im Bereich des Aschaffener Hafens bis zur Anschlussstelle Stockstadt/Main an die B 469
	B 26n westlich Autobahndreieck Würzburg-West - Karlstadt - Autobahndreieck Schweinfurt-Werneck: Durchgängiger Ausbau als Bundesfernstraße mit Neubau Zubringer Lohr und Anschluss

<i>Verkehrsträger</i>	<i>Projekt</i>
	Karlstadt
	B 27: Ausbau südlich von Karlstadt im Zusammenhang mit der B 26n
	B 85: Ausbau von Schwandorf (Anschluss an A 93) bis Furth im Wald (Grenzübergang nach Tschechien) inklusive Bau von Ortsumgehungen
	B 85: Ausbau von Amberg (Anschluss an A 6) bis Schwandorf (Anschluss an A 93) auf vier Fahrstreifen
	B 85: Ausbau Kulmbach-Unterbrücklein
	B 85: Ausbau LKr. Regen, Freyung-Grafenau
	B 173: Vierstreifiger Ausbau zur Anbindung der Wirtschaftsräume Lichtenfels, Kronach und Kulmbach an das Autobahnnetz
	B 173: Ausbau östlich von Haidt – A 93 AS Hof/Ost Ausbau in Richtung Autobahn A 93 ab Stadtgrenze Hof
	B 286: Teils vier- und dreispuriger Ausbau Schweinfurt (A 70)-Schwebheim-Wiesentheid bis zur A 3 und Neubau Autobahnzubringer Bad Kissingen zur A 71 Schweinfurt-Erfurt
	B 289: Verlegung Kulmbach/Ost-Untersteinach
	B 299: Verlegung Waldsassen-Kondrau; Ausbau am Hessenreuther Berg
	B 299: Ausbau Neumarkt-Landshut
	B 303: mindestens dreistreifiger Ausbau zwischen A 9 und Bundesgrenze
	B 388: Ausbau Eggenfelden-Pfarrkirchen-Pocking
	B 469: Vierspurige Verlängerung zwischen A 3 und A 45 Richtung Hanau; vierspuriger Ausbau von Klingenberg-Trennfurt bis Miltenberg
	B 505: Mindestens dreistreifiger Ausbau zwischen Bamberg und A 3

<i>Verkehrsträger</i>	<i>Projekt</i>
	Verkehrskonzept umsetzen für den Durchgangsverkehr im Großraum Regensburg (Autobahnkreuz A 3/A 93 sowie Pfaffensteiner Tunnel)
Schiene	
	<p>Realisierung des Bahnknotens München, insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke München - Walpertskirchener Spange - Erdinger Ringschluss - Viergleisiger Ausbau Daglfing-Johanneskirchen (für Güter- und Flughafenverkehr) und Realisierung einer attraktiven und kundengerechten Expressverbindung zwischen Flughafen München und Hauptbahnhof München
	Direkte Einbindung des Flughafens München in den nationalen und internationalen Schienenpersonenverkehr
	Ausbau der Bahnstrecke München-Mühldorf-Chemiedreieck-Freilassing (zwei Gleise und Elektrifizierung)
	Bau der Truderinger und Daglfinger Kurve als Güterzugverbindung der Strecken München-Mühldorf und München-Rosenheim
	Zulauf zum Brenner: Ausbau München-Rosenheim-Kiefersfelden-Grenze Österreich
	Ausbau der Strecke Hanau-Nantenbach zur Umgehung des Nadelöhrs Schwarzkopftunnel im Spessart
	Ausbau der Maintalbahn zur besseren Anbindung von und nach Rhein-Main
	Weitere Ertüchtigung der Hochgeschwindigkeitsverbindungen Frankfurt-Würzburg-Nürnberg und Würzburg-Augsburg
	Führung der Magistrale Paris-Budapest über Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Mühldorf-Freilassing bei bedarfsgerechtem Streckenausbau der Strecke Ulm-Augsburg für den Personen- und Güterverkehr und zeitgerechte Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit zwischen Neu-Ulm und Dinkelscherben
	Elektrifizierung und Streckenoptimierung der Bahnstrecke München-Memmingen-Lindau
	Elektrifizierung und Ausbau der Schienenstrecke von Regens-

<i>Verkehrsträger</i>	<i>Projekt</i>
	burg nach Hof
	Leistungsfähige Schienenverbindung Hof-Würzburg und Ausbau der Strecke Hof-Dresden
	Kapazitätserweiterung der Schienenstrecke von Regensburg nach Passau
	Schaffung einer leistungsfähigen Schienenverbindung München-Regensburg-Pilsen-Prag mit direkter Anbindung des Flughafens München
	Bau von Überholgleisen zur Entlastung der Strecke Nürnberg – Regensburg
	Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz / Grenze zu Tschechien
	ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse Nürnberg – Erfurt: Ausbaustrecke (ABS) zeitgleich mit Neubaustrecke (NBS); Güterzugtunnel zwischen Nürnberg und Eltersdorf; Baldige Inbetriebnahme der ICE-Strecke Nürnberg-Berlin; Ausbau des Knotens Fürth
	Ausbau der Strecke Nürnberg-Stuttgart
	Zweigleisiger Ausbau Plattling-Landshut
	Zweigleisiger Ausbau Buchloe-Türkheim
	Dreigleisiger Ausbau Augsburg-Gessertshausen
Wasserstraße	Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen
	Ausbau des Mains zwischen Würzburg und Bamberg: Beseitigung von Engpässen (Breite/Tiefe)
	Neubau der nicht mehr sanierbaren Main-Donau-Kanal-Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen
	Erneuerung beider Kammern der Schleuse Kachlet
Luftverkehr	Bau der dritten Start- und Landebahn am Flughafen München

Ansprechpartner

Dr. Peter Pfleger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253

Telefax 089-551 78-249

peter.pfleger@vbw-bayern.de

Dr. Benedikt Rüchardt

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-252

Telefax 089-551 78-249

benedikt.ruechardt@vbw-bayern.de

Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich grundsätzlich sowohl auf die weibliche als auch auf die männliche Form. Zur besseren Lesbarkeit wurde meist auf die zusätzliche Bezeichnung in weiblicher Form verzichtet.

Herausgeber:

vbw

Vereinigung der Bayerischen
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5
80333 München

www.vbw-bayern.de

© vbw Februar 2016, 4. Auflage