

Mobilität | Infrastruktur

Moderne Verkehrsinfrastruktur

vbw

Position
Stand: Januar 2023

Die bayerische Wirtschaft



Hinweis

Zitate aus dieser Publikation sind unter Angabe der Quelle zulässig.

Vorwort

Moderne Verkehrsinfrastruktur – Basis für Wachstum und Beschäftigung

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundlage für Mobilität, Logistik, Produktion und Export und sichert damit auch die Leistungsfähigkeit nationaler und internationaler Wertschöpfungsketten. Zudem gewährleisten bedarfsgerechte Verkehrsnetze die gute Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen.

Der Flächenstaat Bayern konkurriert mit hoch verdichteten, leistungsstarken Regionen in aller Welt und ist deshalb auf eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Sie ist Voraussetzung für den Erfolg des Freistaates insgesamt und ermöglicht in allen Landesteilen gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen.

Das bereits bestehende intermodale Gesamtverkehrssystem, in dem sich die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr gegenseitig ergänzen, muss deshalb weiterentwickelt und verbessert werden. Das erfordert den verstärkten Einsatz verkehrsbezogener Kommunikations- und Informationsmittel. Zu beachten ist auch der wachsende Bedarf an Infrastruktur für Antriebsarten wie Elektromobilität und Wasserstofftechnologie.

Die vbw setzt sich dafür ein, die Verkehrsinfrastruktur konsequent an den vorhersehbaren Bedarf anzupassen und die erforderlichen Investitionen sicherzustellen.

Bertram Brossardt
18. Januar 2023

Inhalt

Position auf einen Blick	1
1 Zukunftsgerechtes Verkehrswegenetz	2
1.1 Straße: Fernverkehrsströme entzerren	2
1.2 Schiene: Verknüpfung mit internationalen Verkehrsachsen verbessern	2
1.3 Wasserstraße: Donauausbau voranbringen	3
1.4 Luftverkehr: Drehkreuz Flughafen München stärken, Flughafenanbindung verbessern	3
1.5 Verkehrsdrehscheiben ausbauen	4
1.6 Fahrradinfrastruktur modernisieren	4
2 Digitale Netze	5
3 Zukunftssichere Finanzierung	6
4 Im Fokus: der Brennertransit	7
4.1 Brenner Basistunnel voranbringen	7
4.2 Bestehende Infrastruktur optimieren	7
4.3 Klima- und umweltgerechte Lösungen verstärken	7
Anhang	9
Ansprechpartner/Impressum	10

Position auf einen Blick

Bedarfsgerechte und vernetzte Verkehrswege

Moderne Mobilität ist entscheidende Voraussetzung für künftigen wirtschaftlichen Erfolg und hohe Lebensqualität. Die einzelnen Verkehrsträger müssen dabei über hoch funktionale Schnittstellen und digitale Steuerungsmöglichkeiten optimal miteinander vernetzt werden. Dazu gehört auch eine insgesamt und für die einzelnen Landesteile ausreichende Ausstattung mit Güterverkehrs- und Logistikzentren. Diese werden durch die starke Vernetzung produzierender Unternehmen und Onlinehandel auch regional immer wichtiger.

Bei Bauvorhaben ist darauf zu achten, dass vorhersehbare künftige Bedarfe mitberücksichtigt werden. Beispiele dazu sind die Glasfasererschließung von Verkehrsstrecken und die Aufrüstung von Strommasten zu Ladestationen für Elektrofahrzeuge.

Zusammengefasst müssen folgende Maßnahmen sichergestellt werden:

- Straße: Fernverkehrsströme entzerren
- Schiene: Verknüpfung mit internationalen Verkehrsachsen verbessern
- Wasserstraße: Donauausbau voranbringen
- Luftverkehr: Drehkreuzfunktion des Flughafens München sicherstellen, Flughafenanbindung verbessern
- Verkehrsdrehscheiben ausbauen
- Infrastruktur für Elektromobilität und Wasserstoff ausbauen
- Fahrradinfrastruktur modernisieren
- Kommunikationsnetze flächendeckend ausbauen
- Finanzierung: bedarfsgerecht und marktorientiert gestalten.

1 Zukunftsgerechtes VerkehrswegeNetz

Enge Vernetzung der Verkehrsträger

1.1 Straße: Fernverkehrsströme entzerren

Die Fernverkehrsströme innerhalb Bayerns müssen entzerrt werden. Das heißt: Bundesstraßen aufwerten und als Querverbindungen zu Autobahnen autobahnähnlich ausbauen.

So sollten beispielsweise die B15neu, die B20 und die B85 zu leistungsfähigen Querverbindungen zwischen den Ost-West-Autobahnen A94, A92, A3 bis zur A6 und der A8 im Bereich Rosenheim ausgebaut werden. Die B20 kann nur mit durchgehendem autobahnähnlichem Ausbau ihrer vollen Bedeutung als Entwicklungsachse für Ostbayern gerecht werden.

Für die gesamte Straßeninfrastruktur gilt es zudem, für eine zügige Ausstattung mit einer ausreichenden Anzahl an Ladepunkten (Elektromobilität) und Tankstellen (Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe) für alternative Antriebe zu sorgen, um deren politisch forcierten Hochlauf zu ermöglichen. Dabei müssen auch die Anforderungen des Schwerlastverkehrs berücksichtigt werden, beispielsweise mit ausreichend groß dimensionierten Haltemöglichkeiten.

Details zu einzelnen Projekten im Bereich Straße sowie der weiteren Verkehrsträger sind in den vbw Positionspapieren zur regionalen Infrastruktur enthalten.

1.2 Schiene: Verknüpfung mit internationalen Verkehrsachsen verbessern

Nachhaltige Mobilität im Schienenverkehr kann nur über ein Bündel an Maßnahmen erreicht werden. Notwendig sind Verbesserungen bei der Infrastruktur (z. B. Elektrifizierung von Schienenstrecken, Beseitigung von Engpässen), eine bedarfsgerechte Finanzierung sowie deutlich höhere Transparenz über Auslastung und Kapazitäten einschließlich intelligenter Lösungen für das Zusammenstellen von Einzelwagen, damit mehr Verkehr über die Schiene abgewickelt werden kann.

Der Ausbau von Schienenknoten muss rasch vorgebracht und das deutsche Kernnetz besser mit internationalen Verkehrsachsen verknüpft werden.

Die europäischen TEN-Strecken (TEN: Transeuropäische Netze) müssen möglichst rasch ausgebaut werden. Für Bayern von besonderer Relevanz sind die großräumigen Korridore „Rhein-Donau“ (Paris – Wien – Bratislava) und „Scan-Med“ (Helsinki – Valetta), die multi-modal ausgelegt sind. Deren Schnittpunkt ist derzeit München. Als Ergänzung ist ein Südwest-Nordost-TEN-Korridor notwendig von Lyon über Zürich, München, Prag und Warschau bis in das Baltikum.

Wesentliche Bedeutung für das bayerische Schienennetz hat der auf Bestandsstrecken auszubauende Ostkorridor Hamburg – Uelzen – Magdeburg – Halle – Hof – Regensburg. Mit einer Verlängerung über Regensburg hinaus nach Landshut, Mühldorf, Salzburg könnte eine bessere Anbindung des Chemiedreiecks an das europäische Schienennetz gewährleistet werden.

Eine Reaktivierung einzelner Güterverkehrsstrecken zur Unterstützung von Unternehmen vor Ort ist bei entsprechendem Bedarf zu befürworten.

1.3 Wasserstraße: Donauausbau voranbringen

In Bayern bleibt die Donau bisher weit hinter der möglichen Kapazität zurück. Die Wasserstraße ist nicht wettbewerbsfähig, der Verkehr bleibt auf Autobahn und Schiene.

Es ist daher zu begrüßen, dass der Donauausbau vorangebracht und die Donau in einem ersten Schritt nach Variante A ausgebaut wird. Damit werden auch die Maßnahmen für den umfangreichen Hochwasserschutz weiter vorangetrieben.

Mittelfristig muss Ausbauziel die Variante C280 sein, um das vorhandene Leistungsvermögen der übrigen Main – Donau – Wasserstraße voll ausschöpfen zu können.

1.4 Luftverkehr: Drehkreuz Flughafen München stärken, Flughafenanbindung verbessern

Das Luftverkehrsdrehkreuz München hat in der Pandemie einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung von Lieferketten geleistet. Jetzt gilt es, die Hub-Funktion für die Zukunft zu sichern und den Luftverkehrsstandort Bayern nachhaltig erfolgreich aufzustellen. Nur mit einer zukunftsfähigen Aufstellung des Flughafens München als internationales Luftverkehrsdrehkreuz können langfristig sowohl die Funktionen des Flughafens als wichtiger Teil in den Lieferketten der Unternehmen als auch für eine zunehmend nachhaltige Personenbeförderung gewährleistet werden.

Eine zukunftsgerechte Anbindung des Flughafens München muss auf moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für den Transport von Personen und Gütern setzen. Dabei ist eine signifikant verbesserte intermodale Anbindung unter besonderer Berücksichtigung des Schienenverkehrs für den Flughafen München von herausragender Bedeutung. Dass angesichts des aktuellen Einbruchs der Flughafen später als gedacht an seine Kapazitätsgrenzen stoßen wird, liegt auf der Hand. Entscheidend ist, dass rechtzeitig reagiert werden kann, wenn die Nachfrage wieder anzieht. In jedem Fall ist das Luftverkehrsdrehkreuz München konsequent an den vorhersehbaren Bedarf anzupassen und die erforderlichen Investitionen sicherzustellen.

Eine verbesserte Schienenanbindung des Flughafens München ist Voraussetzung für die Reduktion von Kurzstreckenflugverkehr; daneben kann sie dazu beitragen, zusätzliche Quellmärkte zu erschließen, und die bayerische Fläche besser zu integrieren. So kann die im nationalen und internationalen Vergleich notwendige Fortentwicklung der Standortqualität erreicht werden.

Hierfür sind der Ausbau der Bahnstrecke ABS 38 München – Mühldorf – Chemiedreieck – Freilassing (zwei Gleise und Elektrifizierung) sowie die Verbindung von ABS 38 und Erdinger Ringschluss über die Walpertskirchener Spange wesentliche Bestandteile. Kurzfristig ist auf der bestehenden S-Bahn-Strecke der Einsatz von Express-S-Bahnen bzw. längeren S-Bahn-Zügen in nachfragestarken Zeiten anhand vorausschauender Fahrplan- und Zugeinsatzgestaltung dringend erforderlich. Langfristig ist eine Anbindung mit ICE-Fernverkehrshalt am Flughafen München anzustreben.

1.5 Verkehrsdrehscheiben ausbauen

Besonderer Anpassungsbedarf entsteht an den wichtigen Verkehrsknotenpunkten Flughäfen, Bahnhöfe, Häfen, Logistikzentren. Jeder, der an solchen Verkehrsknotenpunkten ankommt, erwartet für sein Transportmittel optimale Rahmenbedingungen, für sich kurze Wege und nach Möglichkeit Tür-zu-Tür-Services. Zentrale Aufgaben sind

- staufreie Anbindungen,
- attraktive Parkangebote, die speziell für Carsharing und künftig autonomes Fahren ausgerüstet werden müssen,
- komfortable Schienenanbindung an Fern- und Nahverkehre,
- Optimierung der Verbindung zwischen und zu weiteren Verkehrsknoten im Einzugsbereich.

1.6 Fahrradinfrastruktur modernisieren

Mobilität per Fahrrad, E-Bike und Pedelec wird immer beliebter. Um diese umweltschonende Form der Mobilität zu fördern, gleichzeitig aber den motorisierten Individualverkehr nicht aus den Städten zu verdrängen, ist ein intelligentes Miteinander der Verkehrsträger nötig. Bei Aus- bzw. Neubau der Radwege-Infrastruktur sind innerstädtische Verbindungen als Schnellwege ebenso zu beachten wie regionale Direktverbindungen. Dabei sollten allerdings nicht mehrere Parallelwege entstehen, sondern man sollte sich für Hauptverbindungen entscheiden.

2 Digitale Netze

Breitbandversorgung flächendeckend verbessern

Das Mobilitätssystem der Zukunft funktioniert nur, wenn es sich auf hoch leistungsfähige digitale Kommunikationssysteme stützen kann. Dafür müssen diese Netze umfassend ausgebaut und leitungsgebundene sowie funkbasierte Netzkomponenten immer stärker integriert werden.

Wesentlich für eine erfolgreiche digitale Transformation sind die Sprünge von Kupfer zu Glasfaser und von LTE zu 5G. Bis 2023 muss der Ausbau von 5G an Verkehrswegen weit fortgeschritten sein. Ab 2025 muss 5G lückenlos verfügbar sein.

Folgende Schritte sind für eine verbesserte Kommunikationsinfrastruktur notwendig:

- Mobiler Netzzugang muss an allen Bahn- und Straßenstrecken bedarfsgerecht sichergestellt werden.
- Das 5G-Netz muss sukzessive ausgebaut werden, zunächst insbesondere entlang der großen Verkehrsinfrastrukturen, wo die Voraussetzungen besonders günstig sind, und in verkehrstarken Städten, wo intelligente Mobilitätssysteme besondere wirtschaftliche Potenziale entfalten können.
- Die Masteninfrastruktur muss so ausgebaut werden, dass das 5G-Mobilfunknetz lückenlos aufgerüstet bzw. aufgebaut werden kann.
- Mittelfristig muss das 5G-Netz europaweit auf- und ausgebaut werden.

3 Zukunftssichere Finanzierung

Bedarfsgerechte und marktorientierte Gestaltung voranbringen

Die Verantwortung für viele Infrastrukturbereiche – Straße, Schiene, Luftsicherung, nutzbare Wasserstraßen – liegt im Wesentlichen bei der öffentlichen Hand. In der Umsetzung wird oft auf privatwirtschaftliche Elemente zurückgegriffen. Die damit verbundenen Möglichkeiten müssen optimal zum Tragen gebracht werden. Das heißt:

- Das Gesamtsystem muss möglichst marktgerecht entwickelt werden.
- Die öffentliche Hand (Staat und Kommunen) muss ihrer Finanzierungsverantwortung durch ausreichende Haushaltsansätze gerecht werden.
- Die Bundesmittel für die Verkehrsinfrastruktur müssen dauerhaft erhöht und verstetigt werden.
- Maut und PPP-Modelle müssen das Investitionsgeschehen in der Verkehrswegefinanzierung zusätzlich absichern.
- Nutzerpreise (Lkw-Maut, Bahn- und ÖPNV-Preisstruktur), Verkehrslenkungssysteme und Wettbewerb unter den Mobilitäts- und Technikanbietern müssen sicherstellen, dass die gebaute Infrastruktur optimal eingesetzt wird.

Der von Deutschland eingeschlagene Weg einer Steigerung der Investitionsmittel muss konsequent weiter beschritten werden.

4 Im Fokus: der Brennertransit

Güterverkehr über den Brenner nachhaltig gestalten

Die Brennerstrecke ist eine Zentralachse des Güterverkehrs in Europa. Ein klimagerechter Güterverkehr über den Brenner, der die Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt gleichermaßen achtet, ist für Logistik, Produktion und Export eine wichtige Grundlage. Dazu braucht es zukunftsgerichtete klima- und umweltgerechte Lösungen mit Infrastrukturausbau und Innovationen statt Verkehrsbeschränkungen.

4.1 Brenner Basistunnel voranbringen

Der Brenner Basistunnel wird das Herzstück des Transeuropäischen Netze-Korridors von Helsinki nach Malta bilden. Die damit verbundene Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist ein wichtiger Ansatz zur Lösung der Probleme des Gütertransitverkehrs über den Brenner. Sie gibt der Wirtschaft zukünftig Planungssicherheit, entlastet die Umwelt und die vom Durchgangsverkehr betroffenen Anwohner.

4.2 Bestehende Infrastruktur optimieren

Um praxisgerecht voranzukommen, ist die Kapazität der bestehenden Schienenstrecke zum Brenner Basistunnel schnellstmöglich zu erhöhen. Dafür ist die Ausrüstung mit dem europäischen Signalsystem ETCS erforderlich. Der Nord- und der Südzulauf zum Brenner Basistunnel müssen zügig realisiert, die Anbindung der Terminals in Deutschland, Italien und Österreich kurzfristig verbessert und ihre Kapazität erweitert werden. Auch die Beschleunigung des technischen Ablaufs beim Güterumschlag über die Schiene inklusive Bereitstellung ausreichender Abstellkapazitäten im Bereich Wörgl/Kufstein zählen dazu.

4.3 Klima- und umweltgerechte Lösungen verstärken

Das Ziel eines effizienten Personen- und Warenverkehrs im Einklang mit der Umwelt kann nicht über Verbote erreicht werden, die den Verkehr weniger effizient werden lassen, indem sie zusätzliche Kosten und Umweltverschmutzungen verursachen. So begrenzt die Tiroler Landesregierung regelmäßig und mit steigender Tendenz die Zahl der Durchfahrten für Lkw auf der Inntalautobahn, wobei dies gehäuft auch unangekündigt erfolgt. Diese Blockabfertigungen stellen vor allem auf Urlaubsverkehr ab, mit für den Güterverkehr in diesen Zeiträumen schwerwiegenden Folgen. Zum Jahresbeginn 2020 erfolgte eine Ausweitung des sektoralen Fahrverbots auf weitere Gütergruppen wie Papier. Ab 01. Januar 2021 wurden in das Nachtfahrverbot auf der Inntalautobahn in Tirol auch Lkw mit der besten Schadstoffklasse – EURO 6d – einbezogen. In der Praxis führen die Maßnahmen immer wieder zu langen Staus in Bayern.

Statt Verbote immer weiter auszubauen, sind klima- und umweltgerechte Lösungen mit technologieoffenen Innovationen zu verwirklichen. Um dies zu ermöglichen, müssen sowohl eine ausreichende Wasserstoffinfrastruktur als auch Ladeinfrastruktur für E-Mobilität zügig grenzüberschreitend aufgebaut werden. Auch flankierende Maßnahmen wie beispielsweise die Erzeugung von Erneuerbaren Energien / Wasserstoff an der Strecke können einen wichtigen Beitrag leisten. Synthetische Kraftstoffe dürfen ebenfalls nicht außer Acht gelassen werden. Einen wesentlichen Beitrag werden digitale Technologien wie intelligente Lkw-Leitsysteme leisten. Sie müssen nun umgehend umgesetzt werden.

Schon auf der bestehenden Infrastruktur sind Verbesserungen möglich. Ein wichtiger Baustein ist dabei die zielgerichtete und adressatengerechte Information der verschiedenen Akteure. Im Rahmen unseres vom Bayerischen Staatsministerium für Bauen und Verkehr geförderten Projekts „Klimafreundlicher Brennertransit“, durchgeführt vom LKZ Prien, setzen wir uns genau damit auseinander. Das Projekt zielt vor allem darauf ab, die verladende Industrie besser über die bestehenden Möglichkeiten zu informieren, um verfügbare Kapazitäten auf der Schiene optimal zu nutzen. Damit wird zugleich die angestrebte Verlagerung auf die Schiene ab Inbetriebnahme der neuen Güterverkehrsstrecke vorbereitet. Wir setzen darauf, dass staatliche Stellen auch darüber hinaus solche Vorhaben unterstützen, die gleichzeitig den Interessen der Wirtschaft und des Umweltschutzes Rechnung tragen. Ein Ansatzpunkt ist der Aufbau einer übergreifenden Informationsplattform für Verlagerer, deren Strukturen im Vorhaben definiert wurden.

Anhang

Infrastruktur und Mobilität

Aktuelle vbw Positionspapiere zur Infrastruktur in den jeweiligen bayerischen Regionen
vbw Position *Mobilitätssystem für morgen – leistungsfähig, intermodal, digital*, Juli 2020

Energie und Klima

vbw Kurzstudie *Klimapolitik nach Sharm El Sheikh*, Dezember 2022
vbw Position *Versorgungssicherheit für Bayern*, November 2022
vbw Studie *Monitoring der deutschen Gasbilanz*, monatlich ab September 2022
vbw Studie *Monitoring der Gasbilanz – Auswirkungen auf die Industrie*, November 2022
vbw Studie *Verteilungswirkungen klimapolitischer Maßnahmen*, November 2022
vbw Studie *Strompreisprognose*, September 2022
vbw Studie *Folgen einer Lieferunterbrechung von russischem Gas für die deutsche Industrie*, Juni 2022
vbw Position *Kernpunkte im „Fit-for-55-Paket“ der EU*, April 2022
vbw Position *Der europäische Green Deal*, Februar 2022
vbw Studie *10. Monitoring der Energiewende*, Januar 2022

Forschung und Technologie

Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Studie *Constructing Our Future. Planen. Bauen. Leben. Arbeiten*. Juli 2021
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Handlungsempfehlungen *Constructing Our Future. Planen. Bauen. Leben. Arbeiten*. Juli 2021
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Studie *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*. Dezember 2020
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Handlungsempfehlungen *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*. Dezember 2020

Infrastruktur und Mobilität

vbw Position *Luftverkehr – fit für die Zukunft*, Mai 2022
vbw Position *Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms*, April 2022
vbw Position *Mobilitätssystem für morgen – leistungsfähig, intermodal, digital*, Juli 2020

Ansprechpartner/Impressum

Dr. Peter Pflieger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253
peter.pflieger@vbw-bayern.de

Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich ohne jede Diskriminierungsabsicht grundsätzlich auf alle Geschlechter.

Herausgeber

vbw

Vereinigung der Bayerischen
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5
80333 München

www.vbw-bayern.de

© vbw Januar 2023