

Mobilitätssystem für morgen

vbw

Position
Stand: Februar 2026

Die bayerische Wirtschaft



Vorwort

Mobilität zukunftsfähig weiterentwickeln

Mobilität ist ein Schlüsselfaktor unserer vernetzten und arbeitsteiligen Wirtschaft. Unterschiedliche Verkehrsträger, wie etwa Straße, Schiene, Wasserstraße oder Luftverkehr, spielen eine wichtige Rolle. Es gilt, alle Verkehrsträger weiter auszubauen und sie stärker zu vernetzen.

Ziel ist ein intermodales Verkehrssystem, in dem sich die Verkehrsträger gegenseitig ergänzen. Wichtig sind dabei die Vernetzung über hoch funktionale Schnittstellen und digitale Steuerungsmöglichkeiten. Verkehrsleitsysteme müssen rasch weiterentwickelt werden, um in Echtzeit Daten mit den Fahrzeugen austauschen und auf den aktuellen Bedarf reagieren zu können. Ein solches System muss die Überlastung vieler Hauptverkehrsadern – insbesondere in den Metropolen – deutlich verringern, eine flächendeckende Versorgung auch in den ländlichen Räumen gewährleisten und den Anforderungen an den Klimaschutz gerecht werden.

Das Mobilitätskonzept der vbw greift diese Zielrichtung auf und präsentiert Lösungen dafür, wie Deutschland und Bayern die Voraussetzungen für moderne, zuverlässige und leistungsfähige Mobilität in allen Landesteilen schaffen können. Technologieoffenheit, Flexibilität und Nachhaltigkeit der Mobilitätsangebote bilden dafür die Grundlage.

Bertram Brossardt
02. Februar 2026

Inhalt

Position auf einen Blick	1
1 Verkehrsinfrastruktur modernisieren	3
2 Vernetzungen verbessern	5
2.1 Vernetzung für die Verkehrsflussteuerung einsetzen	5
2.2 Hochwertigen ÖPNV sicherstellen	5
2.3 Intermodalen Güterverkehr und Logistikzentren weiterentwickeln	6
3 Innovationsführerschaft anstreben	8
4 Automatisierung ausbauen	9
5 Neue Nutzungs- und Angebotskonzepte	11
5.1 Sharing	11
5.2 Mitfahrdienste, (Car) Pooling und Ride Sharing	12
5.3 Bedarfsverkehre und verkehrsträgerübergreifende Angebote	12
6 Europäische Mobilität	14
6.1 Brennerstrecke	14
6.2 Fahrzeugindustrie	15
 Anhang	17
Ansprechpartner/Impressum	18

Position auf einen Blick

Technologieoffenheit für innovative intelligente Verkehrssysteme

Der Umstieg auf nachhaltige Antriebssysteme, vor allem Elektromobilität, neue Nutzungs-konzepte wie Car-Sharing, die Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens bis hin zum autonomen Fahren und die digitale Vernetzung der Mobilitätssysteme fordern alle Markt-teilnehmer massiv heraus. Die Ansprüche an umwelt- und gesundheitsverträgliche Mobili-tät wachsen ebenfalls. Hinzu kommen neue Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur etwa im Hinblick auf die Ausstattung mit hochleistungsfähigen Kommunikationsnetzen.

Diese Herausforderungen müssen mit innovativen Lösungen angepackt werden. Neben emissionsärmeren bzw. emissionsfreien Antriebsformen und dem Infrastrukturausbau gehören hierzu vor allem intelligente Verkehrssysteme. Sie können dazu beitragen, Ver-kehre insgesamt sicherer und effizienter abzuwickeln, also Verkehrsunfälle zu vermeiden sowie Stauzeiten und Umweltbelastungen zu reduzieren. Die einzelnen Komponenten des Verkehrssystems müssen dabei zielgerichtet und automatisiert miteinander interagieren, indem sie miteinander kommunizieren und ihr Verhalten adaptiv gestalten. Intelligenz lässt sich also vor allem auf zwei Wegen in das Mobilitätssystem bringen: durch eine bes-sere Umfelderfassung, sowohl des unmittelbaren eigenen jeweiligen Verkehrsmittels als auch in einem großräumigeren Sinne, und vor allem durch den Austausch von Informatio-nen. Hier setzen das automatisierte und vernetzte Fahren ebenso wie neue Mobilitätsan-gebote und Maßnahmen zur verkehrsträgerübergreifenden Vernetzung an. Bei der Um-setzung technologieoffen erarbeiteter innovativer Lösungen sind jeweils auch die Aspekte Standardisierung, Umsetzungsgeschwindigkeit und optimaler Ressourceneinsatz einzube-ziehen.

Um den Verkehr vor allem in den Städten umwelt- und gesundheitsverträglicher sowie flüssiger und damit attraktiver auszugestalten, muss auf Lösungen gesetzt werden, die allen nutzen. Von zentraler Bedeutung sind dabei intelligente Parkraummanagement- und Verkehrsleitsysteme sowie Plattformen zu durchgängig verkehrsträgerübergreifender Ver-netzung.

Eine weitere Herausforderung stellt die Sicherstellung der Mobilität im Zusammenhang mit der Schaffung von neuem Wohnraum dar. Unter Berücksichtigung des Vorrangs der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung und expliziter Flächensparsamkeit ist bei der Ausweisung von neuem Bauland die Verkehrserschließung ein wichtiger Faktor. Hierzu gehört auch das Überbauen von Verkehrsknoten für Parken, Logistik etc. Auch bei stärke-rer Verdichtung in Kommunen, die mehr Menschen auf der knappen Fläche konzentriert, müssen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen erfüllbar bleiben. Um dies zu gewährleisten, ist Kapazitäts- und Risikovorsorge bei ÖPNV und SPNV zu betreiben. Auch witterungs- oder technisch bedingte Ausfälle müssen besser aufgefangen werden können.

Leitgedanke staatlichen Handelns muss es sein, mit geeigneten Rahmenbedingungen

[Position auf einen Blick](#)

sowohl die Entwicklung neuer mobilitätsfördernder Technologien zu unterstützen als auch die starken gewachsenen Wirtschaftsstrukturen zu bewahren.

1 Verkehrsinfrastruktur modernisieren

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 unter besonderer Berücksichtigung des kombinierten Verkehrs. 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.

Folgende Maßnahmen müssen sichergestellt werden:

- Straße: Fernverkehrsströme entzerren
- Schiene: Verknüpfung mit internationalen Verkehrsachsen verbessern bei beschleunigtem Ausbau internationaler Verkehrskorridore wie dem Brenner-Basistunnel und dessen Nordzulauf; bedarfsgerechte Priorisierung von Schienenpersonen- bzw. Schienengüterverkehr; Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik, Beseitigung von Kapazitätsengpässen, Geschwindigkeitserhöhung
- Wasserstraße: Donauausbau voranbringen
- Luftverkehr: Drehkreuzfunktion des Flughafens München sicherstellen, Flughafenanbindung verbessern
- Verkehrsdrehscheiben ausbauen
- Bestehende Infrastruktur erhalten und sanieren, u. a. Brücken
- Infrastruktur für Elektromobilität und Wasserstoff ausbauen, für Pkw und Lkw
- Fahrradinfrastruktur modernisieren
- Kommunikationsnetze flächendeckend ausbauen
- Finanzierung: bedarfsgerecht und marktorientiert gestalten.

Details finden sich im vbw Positionspapier *Moderne Verkehrsinfrastruktur* von Oktober 2025. Nähere Angaben zu einzelnen Projekten im Bereich Straße sowie der weiteren Verkehrsträger sind in den vbw Positionspapieren zur regionalen Infrastruktur enthalten.

Im Fokus: Infrastruktur-Zukunftsgesetz

Am 17. Dezember 2025 wurde vom Bundeskabinett der Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes verabschiedet. Das Ziel, Planungsverfahren effizienter und digitaler zu gestalten und damit für eine zügige Durchführung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu

sorgen, ist zu begrüßen. Dazu sollten weitere Beschleunigungsmaßnahmen wie die Auslegung in digitaler Form ergänzt werden, die noch im Vorentwurf enthalten waren. Positiv ist die vorgesehene Nutzung digitaler Modelle und des Building Information Modeling (BIM). Das kann die Dauer von Genehmigungsprozessen und damit von Bauvorhaben deutlich reduzieren.

Die Ausweitung der Festschreibung des überragenden öffentlichen Interesses für den Ausbau, Neubau und Ersatzneubau von Bundesschienenwegen, den Bau und Ausbau von Rastanlagen und den Ersatz vorhandener Brückenbauwerke sowie die Engpassbeseitigung im Straßennetz ist richtig, greift aber noch zu kurz: Auch der flächendeckende Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur (Netzausbau, Netzanschlüsse und Flächenverfügbarkeit) muss entsprechend eingestuft werden. Dabei sind die Bedarfe aller Fahrzeugsegmente einschließlich elektrifizierter Lkw-Flotten und elektrifizierter Fernlinienbusse zu berücksichtigen.

Es fehlt eine Stichtagsregelung für alle zu genehmigenden Projekte. Eine solche Regelung sollte auf den Zeitpunkt der Erklärung der Vollständigkeit der Antragsunterlagen gelegt werden und damit das zeitaufwendige Nachreichen von Unterlagen aufgrund von Rechtsänderungen verhindern.

Aufgenommen werden muss zudem eine Standardisierung im Artenschutz: Um eine Beschleunigung zu erreichen, müssen einheitliche fachrechtliche Standards für alle Bundesinfrastrukturen geschaffen werden.

2 Vernetzungen verbessern

Verkehrsverbünde, Plattformen und Schnittstellen

2.1 Vernetzung für die Verkehrsflussteuerung einsetzen

Gerade angesichts der Diskussionen rund um die Feinstaub- und Stickoxidbelastung in Innenstädten müssen Kommunen alle Potenziale für eine intelligenteren Verkehrsflussteuerung nutzen. Fahrverbote wären unverhältnismäßig, zumal es Möglichkeiten gibt, die allen Verkehrsteilnehmern nutzen und zu nachhaltigen Verbesserungen führen.

Um die Luftqualität und zugleich die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, brauchen wir in den Ballungsräumen

- bessere Verkehrsleitsysteme
- eine digitale Verkehrsflussteuerung in Echtzeit
- ein Echtzeit-Parkraummanagement
- Plattformen zur verkehrsträgerübergreifenden Vernetzung
- ein übergreifendes Ticket für ÖPNV-Angebote.

Für das Parkraummanagement gibt es bereits vielversprechende Lösungen, die teilweise auf die Daten aus den Kfz setzen, teilweise auf Sensoren z. B. an den Parkplätzen.

Auch im Fern- bzw. Güterverkehr müssen Verkehrsleitsysteme ausgebaut werden, beispielsweise mit dynamischen Anzeigen, die auf freie Parkplätze und Ladestationen in der Umgebung hinweisen, aber auch die Verkehrsflussteuerung (z. B. über Ampeln oder Wegeleitungen, die mit den Fahrzeugen kommunizieren und auf den aktuellen Bedarf reagieren; auf der Schiene: Leistungssteigerung durch digitale Leit- und Sicherungstechnik).

2.2 Hochwertigen ÖPNV sicherstellen

Ziel ist ein hochwertiges, an den Bedürfnissen der Nachfrager ausgerichtetes, preisgünstiges und zuverlässiges ÖPNV-Angebot in Ballungsräumen und ländlichen Regionen. Die Wirtschaft hat fundamentales Interesse daran, dass Mitarbeiter und Kunden Verkehrsverbünde nutzen können.

Nach wie vor ist es nicht selbstverständlich, dass regionale ÖPNV-Systeme sowohl bzgl. der Linienstrukturen als auch bzgl. des Angebots übergreifender Fahrtickets interregional reibungslos ineinander greifen. Für Menschen, die seltener öffentliche Verkehrsmittel nutzen, ist auch das Deutschlandticket, dass diese Vernetzung im Tarif leistet, unter Umständen keine Option. Solche Hürden müssen im Mobilitätsystem der Zukunft überwunden sein.

Öffentliche Aufgabenträger (ÖPNV, SPNV) und private Mobilitätsanbieter müssen abgestimmte Mobilitätsangebote erarbeiten. Dazu gehören:

- großräumige Verkehrsangebote
- digital gestützte Plattformen und Buchungssysteme, die verschiedene Angebote vernetzen und in Echtzeit Optionen darstellen („Ein Klick – ein Ticket“)
- der Ausbau der Schnittstellen zwischen den Mobilitätsangeboten an zentralen Stellen wie Bahnhöfen und dezentral
- die Berücksichtigung vernetzter Angebote als wichtige Aspekte im Rahmen von Vergaben und Bestellungen im ÖPNV einschließlich SPNV.

Angebote, die nicht von der öffentlichen Hand (mit-)finanziert werden, können nur auf freiwilliger Basis integriert werden. Abhängig von den Bedarfen vor Ort gibt es weitere Möglichkeiten, mit flexiblen Bedienungsformen das ÖPNV-Angebot zu verbessern. Ergänzende Potenziale bieten etwa Kooperationen mit Taxi- und Mietwagenanbietern oder Hol- und Bringdiensten (z. B. von Einkaufszentren oder touristischen Einrichtungen). Zusätzliche Bausteine können Car-Sharing, CarPooling sowie die Vermittlung von Fahrgemeinschaften sein. Um diese Verkehrsdienste zu integrieren und eine einheitliche Buchungsmöglichkeit zu schaffen, sind attraktive Plattform-Lösungen erforderlich, die Buchung und Abrechnung vereinheitlichen. Die Verbesserung der Verkehrssteuerung (verkehrsträgerübergreifende Plattform) und Echtzeitinformationssysteme müssen zügig vorangetrieben werden - auch um Angebot und Nachfrage situativ steuern zu können. Wettbewerbsrechtlich ist darauf zu achten, dass die großen koordinierenden Unternehmen die Marktmacht ihrer Systeme nicht nutzen, um eingebundene flexible mittelständische Mobilitätsanbieter zu verdrängen.

Bei der Stärkung emissionsarmer Beförderungsmittel müssen Bund, Länder und Kommunen im ÖPNV mit gutem Beispiel vorangehen und mit Flottenumrüstungen, einer intelligenten Verkehrssteuerung – z. B. Parkraummanagement zur Reduzierung der Parkplatzsuchverkehre in Kombination mit Echtzeitinformationen über Umstiegsmöglichkeiten auf den ÖPNV – und klugen Verkehrsführungen sowie Anreizen zur Umrüstung im Privaten Fortschritte erzielen.

Bei ÖPNV und SPNV ist auch darauf zu achten, dass witterungs- und/oder technisch bedingte Ausfälle von Mobilitätsangeboten besser aufgefangen werden können. Ein aktueller Aspekt ist dabei die zunehmende Verdichtung von Wohnraum in Kommunen. Um der damit steigenden Nachfrage nach Mobilität zu begegnen, sind moderne kommunale Mobilitätskonzepte erforderlich, die die Expertise regionaler privater Mobilitätsanbieter nicht außer Acht lassen, ausreichende Kapazitäts- und Risikovorsorge betreiben, auf bessere Vernetzung setzen und dadurch auch Stellplatzbedarfe reduzieren.

2.3 Intermodalen Güterverkehr und Logistikzentren weiterentwickeln

Kunden lassen sich Waren immer öfter nach Hause liefern. Der kleinräumige Güterverkehr nimmt damit zu. Als Lösungen für die damit verbundenen Herausforderungen bieten sich Elektromobilität und autonome Systeme an:

Über große Strecken werden Güterzüge, Lang-Lkw oder in Zukunft auch fahrerlose Lkw

auf den Hauptverkehrsstrecken zwischen Logistikzentren eingesetzt. Sowohl diese Langstreckenfahrzeuge als auch die Fahrzeuge im Verteilerverkehr, werden zeitnah mit klimaneutralen Antriebstechnologien unterwegs sein.

Die Infrastruktur in den Logistikzentren sowie die zu- und ablaufende Infrastruktur muss daher sowohl auf die Langstrecken-Transportmittel als auch auf kleinere Verteilfahrzeugtypen, zu denen künftig verstärkt Elektro-Lastfahrzeuge gehören, ausgerichtet werden. Dazu gehört vor allem die entsprechende Stromnetzanbindung für das Laden solcher Fahrzeuge.

In Logistikzentren wird Ware abgeladen, teilweise nochmals weiterverarbeitet und in Fahrzeuge verladen, die die Lieferung zu Endabnehmern übernehmen. Die Logistikzentren sind daher mit Blick auf die Anforderungen an klimaneutrale Fahrzeuge, aber auch die verschiedenen Fahrzeugkategorien weiterzuentwickeln. Zudem ist die Bündelung von Warenströmen in definierte Stadtquartiere ein weiteres Element, um die Belieferung des Endkunden nachhaltig und im Sinne einer Reduzierung der Verkehrsbelastung in urbanen Räumen unter optimalen Ressourcen- und Fahrzeugeinsatz zu bewerkstelligen.

Eine hohe Bedeutung haben Großraum- und Schwertransporte (GST). So benötigt ein Windrad ca. 30 bis 50 Transporte, wobei es sich überwiegend um GST handelt. Kernproblem bei GST sind der erhebliche bürokratische Aufwand und der damit verbundene Zeitverlust bei der Genehmigung von Anträgen. Die Verfahren sind daher zu vereinfachen und durch verstärkte Nutzung digitaler Möglichkeiten zu optimieren. Die Autobahn GmbH des Bundes muss transparenter und zeitnäher agieren, beispielsweise bei Fragen zum aktuellen Stand des jeweiligen Genehmigungsverfahrens.

3 Innovationsführerschaft anstreben

Neue Technologien erforschen und in Wertschöpfung umsetzen

Visionäre Projekte sind wichtig und bayerische Unternehmen können hier viel Kompetenz einbringen. Im Bereich urbaner und regionaler Mobilität kann es Möglichkeiten für den Einsatz moderner bayerischer Magnetschwebebahntechnik geben. Dies kann auch eine Lösung zur effizienten Verbindung von Mobilitäts-Hubs sein.

Für den Erfolg wird es entscheidend sein, ob es gelingt, langfristig Mobilitäts-Wertschöpfung am Standort zu sichern und die Menschen – anders als etwa beim Transrapid – von Anfang an mitzunehmen und für die neuen Lösungen zu begeistern. Entscheidend dafür ist neben offener Kommunikation vor allem, dass der Nutzen für den Einzelnen und die Gesellschaft vermittelt wird. Neben möglichen Zukunftsvisionen müssen vor allem die aktuellen Herausforderungen im Bereich Mobilität entschlossen und innovativ angepackt werden.

Forschung und Entwicklung auf dem Zukunftsfeld intelligenter Verkehrssysteme / Mobilität sind vom Staat gezielt zu unterstützen. Die Forschungs- und Innovationspolitik muss deutlich stärker als bisher auf innovative Mobilitätskonzepte und die Schnittstelle mit digitalen Technologien ausgerichtet werden (vgl. auch die Studie Digitale Wettbewerbsfähigkeit aus globaler Sicht, vbw/EconSight, April 2024). Insbesondere geht es dabei um autonomes Fahren und vernetzte Mobilität. Dafür eminent wichtig ist ein Fokus auf Technologien aus Bereichen wie Künstliche Intelligenz, IT-Sicherheit und Mensch-Maschine-Interaktion. Ein weiterer Schwerpunkt muss auf Innovationen im Bereich der automatisierten Produktion liegen.

Kommunen müssen ermutigt werden, innovative und nachhaltige Transportsysteme (z. B. Seilbahnen im urbanen Raum, Magnetschwebebahnen etc.) auch in unkonventioneller Art und Weise in die bestehende regionale Verkehrsinfrastruktur zu integrieren.

4 Automatisierung ausbauen

Autonome Mobilität als Systembestandteil entwickeln

Automatisiertes und autonomes Fahren verändern das Mobilitätssystem insgesamt und schaffen sowohl im Individualverkehr wie im Güter- und Busverkehr wichtige neue, attraktive Optionen. Auch die Marktsituation für ÖPNV-Angebote, fahrergelenkte Taxen und Mietfahrzeuge ändert sich durch autonomes Fahren, weil neue Möglichkeiten entstehen. So fallen beispielsweise Umsteigen und Fußstrecken weg.

Um die Möglichkeiten autonomen Fahrens systemgerecht zum Tragen kommen zu lassen, sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Infrastruktur grenzüberschreitend auf autonomes Fahren ausrichten, also z. B. für Fahrzeuge erkennbare Merkmale (u. a. Seitenstreifen, Verkehrszeichen) schaffen
- eine IT- und Kommunikationsinfrastruktur entlang der Verkehrsinfrastruktur schaffen
- Verkehrsdrehscheiben, Logistikzentren und Parkhäuser für automatisiertes Fahren und Rangieren ausstatten
- zusätzliche Testfelder für automatisiertes Fahren einrichten und die Daten übergreifend auswerten bzw. den Unternehmen zur Nutzung zur Verfügung stellen
- Sicherheitskonzepte umsetzen, die u.a. Manipulationen verhindern und gemeinsame Standards fördern – Vorrang haben die freiwilligen Initiativen aus der Industrie (z. B. Safety First for Autonomous Driving)
- Rechtsrahmen innovationsfreudlich gestalten, insbesondere auch für die Datennutzung (keine neuen verbindlichen Vorgaben, sondern vertragliche Lösungen; rechts-sichere Anonymisierung erleichtern)

Mit autonomem Fahren werden neue Mobilitätskonzepte realisierbar. Denkbar sind z. B. sog. Robo-Taxis, also fahrerlose Fahrzeuge für den Punkt-zu-Punkt-Verkehr, mit dem in der Regel – ähnlich dem heutigen Taxi-Konzept – zumeist ein oder zwei Passagiere befördert werden. Dynamic Shuttles bezeichnen Lösungen, bei denen mehrere Personen unter Anwendung einer Routenoptimierung gleichzeitig befördert werden. Sie können das Angebot des ÖPNV ergänzen bzw. von den Aufgabenträgern in entsprechende Lösungskonzepte integriert werden.

Auf der Schiene (U-Bahn, S-Bahn, Schienenpersonenverkehr) trägt Automatisierung zu Verbesserungen in den Bereichen Kapazität, Energieeffizienz, Sicherheit und Zuverlässigkeit bei. Davon profitieren Güter- und Personenverkehr gleichermaßen.

Im Flugverkehr ist Automatisierung bei bestimmten Vorgängen seit langem Standard. Neue Formen dürfte es mit den sogenannten Flug-Taxis geben. Hierfür sind, Markt reife vorausgesetzt, auch Start-, Flug- und Landerechte sicherzustellen.

Im Fokus: Modellregionen für das autonome Fahren im ÖPNV- und Güterverkehr

Am 09. September 2025 wurde in München eine „Gemeinsame Absichtserklärung (Letter of Intent) zur Beschleunigung der Entwicklung und Implementierung von Modellregionen für das autonome Fahren im öffentlichen Personennah- und Güterverkehr in Deutschland“ von Vertreter*innen aus Politik und Wirtschaft unterzeichnet. Für ÖPNV und Güterverkehr sollen Modellregionen vernetzt und ausgebaut werden, um autonome Mobilitäts- und Logistikangebote zügig in die Praxis zu bringen.

Die Absichtserklärung liefert vor dem Hintergrund des Koalitionsvertrag der Bundesregierung einen wichtigen Impuls. Der Koalitionsvertrag sieht vor, Deutschland zum Leitmarkt für autonomes Fahren zu machen, die Voraussetzungen für autonomes Fahren im Regelbetrieb zu schaffen und mit den Ländern Modellregionen zu entwickeln und mitzufinanzieren.

Bei der Umsetzung des Koalitionsvertrags ist zu berücksichtigen, dass München mit seiner Umgebung ideal als Modellregion geeignet ist aufgrund der Unternehmensdichte von OEMs und Zulieferern, sowie der unterschiedlichen Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft mit den verschiedensten Verkehrssituationen in der Praxis inklusive ÖPNV. Damit können auch die Bereiche Autobahn – Stadt, Parkraum/Parkhaus sowie intermodaler Verkehr hervorragend beleuchtet werden.

5 Neue Nutzungs- und Angebotskonzepte

Chancen von Sharing, Pooling und Co nutzen

Temporäre Nutzungskonzepte gewinnen an Bedeutung. Abonnement-Modelle anstelle der klassischen Kauf- oder Leasingoptionen sind gekennzeichnet durch kurz- oder langläufige Mietzeiträume mit der Option, während des Leihzeitraums das Fahrzeug zu wechseln. Der Nutzer kann somit auf eher langfristige Veränderungen in seinem Mobilitätsbedarf reagieren, bei gleichzeitig transparenten Kosten. Auch hier steht ihm aber dauerhaft ein Fahrzeug zur Verfügung.

5.1 Sharing

Wenn Car-Sharing in großem Maßstab in Ballungsräumen angeboten werden soll, müssen zumindest an stark nachgefragten Standorten Parkplätze zur Verfügung stehen.

In weniger verdichteten Räumen dürften Sharing-Modelle unter folgenden Voraussetzungen eine Zukunft haben:

- Sie stützen sich auf relativ kleine, unter Umständen genossenschaftlich organisierte Verbünde von Privatpersonen.
- Sie sind für den einzelnen Nutzer durch eine gemeinsame Flotte und gemeinsam genutzte Stellplätze und Ladeinfrastrukturen ökonomisch deutlich günstiger und flexibler als individuell gehaltene Fahrzeuge.

Sharing funktioniert nur, wenn für die jeweiligen Flotten Echtzeit-Informationen zu Fahrzeugverfügbarkeiten und Reservierungsmöglichkeiten sowie Bezahlsysteme zur Verfügung stehen. Die digitalen Netzinfrastrukturen müssen dem damit verbundenen Bandbreitenbedarf folgen.

Anspruchsvoller werden die Anforderungen an Infrastrukturen, wenn Car-Sharing, (teil)autonomes Fahren und Elektromobilität zusammenkommen. Einerseits entstehen dadurch neue Möglichkeiten, Car-Sharing-Fahrzeuge autonom und dicht gepackt zu parken, dort auch aufzuladen und genau dann und dort vorzufahren, wo der Kunde das Fahrzeuge benötigt – verbunden mit möglichst kurzen Wegen zwischen Bahn bzw. Flugzeug und Auto. Andererseits müssen dafür geeignete Infrastrukturen erst geschaffen werden. Das gilt sowohl für entsprechend ausgestattete Parkhäuser als auch für Fahrwege und dort vorhandene Stellplätze, die primär Car-Sharing-Nutzern für Ein- und Aussteigen zur Verfügung stehen.

5.2 Mitfahrdienste, (Car) Pooling und Ride Sharing

Mitfahrdienste (Ridehailing, Car Pooling, Ride Sharing) sind Mobilitätslösungen, bei denen Passagiere in – in der Regel privaten – Pkw transportiert werden. Die Zuordnung findet zumeist über Apps und Internetplattformen statt. Dabei gibt es einerseits taxiähnliche ad-hoc Zuordnungen aufgrund einer unmittelbaren Fahrtenanfrage von einem definierten Start- zu einem definierten Zielort (Ridehailing). Anderseits gibt es seit Jahrzehnten und zwischenzeitlich über Plattformen professionalisiert ein Carpooling, bei dem Privatpersonen Fahrten im Vorhinein zu einem vorgegebenen Ziel anbieten und sich die Fahrtkosten teilen (Ridesharing).

Es ist ein Level Playing Field zwischen konventionellen Angeboten (z. B. Taxis) und neuen Konzepten (z. B. Uber, BlaBlaCar) zu gewährleisten, um fairen Wettbewerb zu sichern.

5.3 Bedarfsverkehre und verkehrsträgerübergreifende Angebote

Gerade in denjenigen ländlichen Räumen, die vom demografischen Wandel besonders geprägt sind, werden verschiedene Formen der Bedarfsverkehre zunehmend wichtig, um eine ausreichende Versorgung mit Verkehrsdiestleistungen vorhalten zu können. Schülerverkehre bleiben im ÖPNV gerade im ländlichen Raum ein wesentlicher Bestandteil. In den letzten Jahren haben sich im ÖPNV verschiedene bedarfsgestützte Angebotsformen als Ergänzung des konventionellen Linienverkehrs herausgebildet.

Ziel ist es, mit einem höheren Flexibilisierungsgrad auf unterschiedliche Raum- und Nachfragestrukturen reagieren zu können und auch in nachfrageschwachen Räumen bzw. in Schwachverkehrszeiten zu vertretbaren Konditionen ein attraktives Mobilitätsangebot zu machen. Dabei müssen auch Veränderungen beim Mobilitätsbedarf beobachtet und möglichst antizipiert werden. Die Studie *Längerfristige Auswirkungen von New Work auf die Mobilität der Menschen in Bayern* (vbw/Prognos, März 2025) zeigt unter anderem, dass Homeoffice-Nutzende eine höhere Affinität für den ÖPNV aufweisen und die Tendenz zur Verlagerung des Wohnorts in ländlichere Regionen mit einem wachsenden Bedarf an Angeboten im öffentlichen Verkehr einhergeht. Diese Trends müssen die Verantwortlichen auf staatlicher und unternehmerischer Seite weiter beobachten und entsprechend darauf reagieren.

Viele Verkehrsunternehmen haben inzwischen die Chance erkannt, sich vom reinen Bus- und Bahnanbieter zum integrierten Verkehrsdiestleister zu entwickeln, der Konzepte wie Car-Sharing, Bike-Sharing oder bedarfsgesteuerte Systeme im Nahbereich miteinschließt. Wichtig ist allerdings auch hier eine sorgfältige Planung, um die Wirtschaftlichkeit gewährleisten zu können.

Der Luftverkehr muss ebenfalls als Teil des gesamten Mobilitätssystems gedacht werden. Die Anbieter arbeiten zunehmend an Konzepten, die Bahn und Flug verknüpfen; wo sich die Schieneninfrastruktur hierfür als limitierender Faktor erweist, sind zusätzliche Ausbaumaßnahmen angezeigt. Die Optimierung der Intermodalanbindung des Flughafens

[Neue Nutzungs- und Angebotskonzepte](#)

München (Nah-, Regional- und Fernverkehr) ist für die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Bayern überaus wichtig. Eine verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger ermöglicht eine nachhaltige Erschließung des Flughafen-Einzugsgebiets sowie neuer Quellmärkte, eine verbesserte Anbindung der bayerischen Fläche und eine bessere Zubringung der Fluggäste und Mitarbeiter zum Drehkreuz München. Darüber hinaus zahlt sie auf das Thema Umwelt- und Klimaschutz ein.

6 Europäische Mobilität

Grenzüberschreitende Mobilität und freien Warenverkehr gewährleisten

Der europäische Binnenmarkt braucht ein effizientes Verkehrssystem. Dafür ist eine leistungsfähige grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur für die stark vernetzte europäische Wirtschaft unerlässlich. Dazu gehören auch eine moderne Tank- und Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge sowie die Infrastrukturausrüstung für autonomes Fahren. Die Kapazitäten der Verkehrswege sind bedarfsgerecht auszubauen, die Interoperabilität des Schienennetzes ist voranzubringen und die Mobilfunkabdeckung mit 5G sicherzustellen.

Die Verbesserung europäischer Transportabläufe stärkt die Wettbewerbsfähigkeit Europas. Digitalisierung bietet zusätzliches Potenzial für Effizienzsteigerungen bei allen Verkehrsträgern.

6.1 Brennerstrecke

Das Transeuropäische Verkehrsnetz ist weiter auszubauen. Ein Beispiel ist der Brenner Basistunnel als Herzstück des Transeuropäischen Netze-Korridors von Helsinki nach Malta. 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. Die Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel auf deutscher und österreichischer Seite müssen mit höchster Priorität ausgebaut werden. Dazu ist im Bundestag schnellstmöglich und ohne neue Variantendiskussionen die anstehende Entscheidung über den Trassenverlauf zu fällen. Verlade-Terminals in Deutschland, Italien und Österreich müssen kurzfristig besser angebunden und mit höheren Kapazitäten ausgestattet werden.

Statt Verbote wie in Tirol immer weiter auszubauen, sind klima- und umweltgerechte Lösungen mit technologieoffenen Innovationen zu verwirklichen. Schon auf der bestehenden Infrastruktur sind Verbesserungen möglich. Details sind in der *Studie Klimafreundlicher Brennertransit* enthalten; aus dem Projekt resultieren auch diverse Hilfestellungen für Unternehmen, die die Schiene als Verkehrsträger in Erwägung ziehen.

Um Potenziale für Verlagerungen auf die Schiene aufzudecken und zum Tragen zu bringen, müssen die Anforderungen der verladenden Wirtschaft in konstruktivem Austausch mit der Praxis bestmöglich eruiert und berücksichtigt werden. Gleches gilt für die transparente Information der verladenden Wirtschaft über die Möglichkeiten des Schienengüterverkehrs. Auch darf der Zu- und Ablauf auf der Straße zu und von Verlademöglichkeiten nicht behindert werden.

Details – auch zu weiteren Strecken – finden sich im vbw Positionspapier *Moderne Verkehrsinfrastruktur* von Oktober 2025.

6.2 Fahrzeugindustrie

Technologischer Wandel, veränderte Marktbedingungen und regulatorische Anforderungen setzen die Industrie unter Druck. Hinzu kommen überbordende Bürokratie, schwache Nachfrage im In- und Ausland, Konkurrenz aus China sowie die US-Zollpolitik. Gleichzeitig ist die Branche einer der wichtigsten Industriezweige der EU und ein bedeutender Innovationstreiber.

Die EU-Kommission will im Rahmen des Clean Industrial Deal zu Recht mit dem Aktionsplan für die Fahrzeugindustrie vom 05. März 2025 Hersteller und Zulieferer im globalen Wettbewerb stärken. Etliche wichtige Themen werden aufgegriffen, beispielsweise die Flottenregulierung, die gezielte Stärkung zentraler Technologien wie der Batteriefertigung und der Ausbau der Ladeinfrastruktur. Erfreulich ist auch, dass Bürokratieabbau speziell für die Automobilindustrie und die Vereinfachung von Vorschriften folgen sollen. Der EU-Aktionsplan muss mit den richtigen Maßnahmen unterlegt werden, die zügig umzusetzen sind. Das gilt unter anderem für den zügigen Aufbau eines europaweiten Netzes an Ladeinfrastruktur und den Hochlauf des bidirektionalen Ladens sowie die Produktion und Bereitstellung alternativer Kraftstoffe.

Im Fokus: Automobilpaket

Das am 16. Dezember 2025 von der EU-Kommission vorgestellte Automobilpaket sieht die vbw kritisch. Grundsätzlich ist zwar zu begrüßen, dass die EU-Kommission den Handlungsdruck anerkennt. Sie zieht allerdings die falschen Konsequenzen: Hauptprobleme bei der aktuellen Flottenregulierung sind einerseits die fehlende Technologieoffenheit und andererseits der Ansatz, Hersteller von Pkw und Nutzfahrzeugen für etwas zu bestrafen, das weitgehend außerhalb ihres Verantwortungsbereichs liegt. Die nun vorgeschlagenen Anpassungen lösen diese Probleme nicht, so positiv auf den ersten Blick eine Lockerung beim unrealistischen 100 Prozent-Ziel bis 2035 auch erscheinen mag.

Es besteht deutlicher Nachbesserungsbedarf. Die Transformation hin zu einer klimaneutralen Mobilität erfordert echte Technologieoffenheit bei den Antriebsarten und so muss auch die Flexibilisierung des Emissionsminderungsziels ausgestaltet werden. Die Industrie braucht Planungssicherheit. Der Einsatz von grünem Stahl wäre dagegen ein neuer Unsicherheitsfaktor: Die notwendigen Voraussetzungen für dessen Produktion in Europa zu wettbewerbsfähigen Preisen sind noch gar nicht gegeben und können von den OEM auch nicht beeinflusst werden. Hier sind vielmehr die EU selbst und die Nationalstaaten gefordert. Wenn dieser Aspekt mit der Flottenregulierung verknüpft werden soll, muss die EU zugleich auch umgehend und als Bestandteil des Pakets die Weichen dafür stellen (u. a. wesentlich schnellerer Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft, - z. B. über eine Koordinierung und Finanzierung außereuropäischer Projekte und der Erstellung entsprechender

Transportinfrastrukturen - weitere Lockerung der Beihilfevorschriften, ggf. zusätzliche Subventionen, Nachbesserungen am CBAM etc.).

Zudem mangelt es weiterhin an fairen Rahmenbedingungen für die Anerkennung erneuerbarer Kraftstoffe und einer europaweit ausgebauten Ladeinfrastruktur. Solange nicht EU-weit eine flächendeckende Ladeinfrastruktur für Pkw und Nutzfahrzeuge zur Verfügung steht, darf eine Kaufzurückhaltung nicht den OEM angelastet werden.

Es muss daher deutliche Nachbesserungen beim Autopaket geben. Das gilt selbstverständlich auch für Nutzfahrzeughersteller, die ebenso auf greifbare Erleichterungen angewiesen sind wie Pkw-Hersteller.

Details – u. a. zu Rahmenbedingungen für alternative Kraft- und Brennstoffe – finden sich im vbw Positionspapier *Green Deal und Clean Industrial Deal* von Februar 2026.

Anhang

Infrastruktur und Mobilität

Aktuelle vbw Positionspapiere zur Infrastruktur in den jeweiligen bayerischen Regionen
Gemeinsame Erklärung von vbw, Unternehmerverband Südtirol, Industriellenvereinigung Tirol *Freien klimagerechten Warenverkehr über den Brenner gewährleisten*, Juli 2024

vbw Position *Moderne Verkehrsinfrastruktur*, Oktober 2025

vbw Studie *Längerfristige Auswirkungen von New Work auf die Mobilität der Menschen in Bayern*, März 2025

vbw Position *Nachhaltiger Güterverkehr*, November 2024

vbw Studie *Klimafreundlicher Brennertransit*, April 2023

Energie und Klima

vbw Position *Klimapolitik*, Februar 2026

vbw Position *Stromnetzplanung*, Februar 2026

vbw Position *Green Deal und Clean Industrial Deal*, Januar 2026

vbw Position *Wasserkraft in und für Bayern*, Juni 2025

vbw Position *Versorgungssicherheit für Bayern*, März 2025

vbw Position *Digitalisierung der Energiewirtschaft*, Januar 2025

vbw Position *Aufbau der Wasserstoffwirtschaft*, Januar 2025

Forschung und Technologie

vbw Studie *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen.*, Dezember 2022

Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Handlungsempfehlungen *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen.*, Dezember 2022

vbw Studie *Technologieprofile Bayern*, Januar 2024

vbw Studie *Digitale Wettbewerbsfähigkeit in globaler Sicht*, April 2024

[Ansprechpartner/Impressum](#)

Dr. Peter Pfleger
Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253
peter.pfleger@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 Februar 2026