



Verkehrspolitische Agenda

der IHK für München und Oberbayern



IHK
München und
Oberbayern

Voraus für die Wirtschaft.

Inhalt

Vorwort	3
Auf einen Blick	4
1. Infrastrukturausbau strategisch angehen	6
2. Infrastrukturfinanzierung strategisch ausrichten	7
3. Straße als wichtigen Verkehrsträger stärken	9
4. Schiene als wichtigen Landverkehrsträger ausbauen	10
5. Luftverkehr als wichtigen internationalen & interkontinentalen Verkehrsträger stärken	11
6. Binnenwasserstraßen ausbauen	12
7. Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) optimieren	12
8. Erreichbarkeit der Städte für den Wirtschaftsverkehr sichern	14
9. Umweltbelastung des Stadtverkehrs weiter senken	15
10. Logistikstandort Deutschland – für Wachstum und Beschäftigung	16
11. Wichtige Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen in Oberbayern	18
Impressum	23

Vorwort

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

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

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

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



Dr. Eberhard Sasse
Präsident
IHK für München und Oberbayern



Peter Driessen
Hauptgeschäftsführer
IHK für München und Oberbayern

Dr. Eberhard Sasse

Peter Driessen

Verkehrspolitische Agenda – auf einen Blick

1 Infrastrukturausbau verbessern

In der prosperierenden Region München und Oberbayern steigt die Einwohnerzahl ebenso deutlich wie das Verkehrsaufkommen. Eine starke Infrastruktur ist nötig, um den wachsenden Bedarf von Wirtschaft und Bevölkerung an Beförderungsleistungen für Güter und Personen zu decken. Dabei kommt es darauf an, das bestehende Netz an Verkehrsträgern zu pflegen und intelligent zu verknüpfen. Im frühzeitigen verantwortungsvollen Dialog mit der Öffentlichkeit müssen die Rahmenbedingungen optimal angepasst werden.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 6

2 Infrastrukturfinanzierung strategisch ausrichten

Infrastruktur ist Daseinsvorsorge. Ob Straßen, Schienen oder Wasserwege – die Finanzierung ihres bedarfsgerechten Erhalts und Ausbaus muss gesichert sein, und zwar unabhängig von der jeweils aktuellen Kassenlage. Dazu eignet sich etwa die zweckgebundene Verwendung der Lkw-Maut oder von Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Auch privates Kapital in PPP-Projekten (Public Private Partnership) dient als sinnvolle Ergänzung bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 7

3 Verkehrsträger Straße entwickeln

Die Straße ist der wichtigste Verkehrsträger und bildet das Rückgrat unserer Verkehrswege. Nach aktuellen Prognosen behält der Straßenverkehr den höchsten Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen. Innovative Konzepte sind gefragt, damit der Straßenverkehr die zu erwartenden Herausforderungen besteht. Beim Transport von Gütern punkten beispielsweise Lang-Lkw mit Effizienzgewinnen und Kraftstoffersparnissen.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 9

4 Schienenverkehr fördern

Mit der besseren Verzahnung des Straßen- und Schienengüterverkehrs ergeben sich strategische Vorteile in Bezug auf künftige Verkehrszuwächse. Gut erreichbare Terminals für den Kombinierten Verkehr (KV) und leistungsfähige Güterverkehrszentren (GVZ) fördern die Verlagerung des Transports auf die Schiene. Darüber hinaus ist die Fertigstellung der EU-Verkehrskorridore entscheidend für den Wirtschaftsstandort Oberbayern und die zukunftsorientierte Nutzung internationaler Hauptverkehrsachsen.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 10

5 Internationalen & interkontinentalen Luftverkehr stärken

Der Flughafen München verfügt über ausgezeichnete Flugverbindungen und eine leistungsfähige Infrastruktur. Um seine Position als Drehkreuz in Europa auch langfristig zu behaupten und dem prognostizierten Wachstum im Luftverkehr gerecht zu werden, ist der Bau der dritten Start- und Landebahn unverzichtbar. Auch muss er aus allen Teilen der Region schnell erreichbar sein. Im Fokus steht außerdem die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums zusammen mit weltweit verbindlichen Klimaschutzbestimmungen.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 11

6 Binnenwasserstraßen ausbauen

Ganzjährig verlässliche Schifffahrtsbedingungen sind die Voraussetzung dafür, dass die Donau als Bundeswasserstraße durchgehend genutzt werden kann. Dem steht der eingeschränkt befahrbare Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen entgegen. Sein bedarfsgerechter Ausbau sichert die Leistungsfähigkeit des wirtschaftlich wie ökologisch sinnvollen Verkehrswegs und die Entwicklungsmöglichkeiten der Güterverkehrszentren in den Donauhäfen.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 12

7 Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) optimieren

Für die Anbindung ländlicher Regionen und die Mobilität der Bevölkerung, aber auch als Standortfaktor im Wirtschaftsraum Oberbayern spielt der ÖPNV eine herausragende Rolle. Um ihn kostengünstig und leistungsfähig zu erhalten, muss die mittelständisch geprägte Omnibusbranche gestärkt und das städtische S-, U-Bahn- und Straßennetz ausgebaut werden. Jeder dieser Faktoren entlastet das Straßennetz und trägt damit zur Verbesserung der Verkehrssituation und der Luftqualität bei.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 12

8 Städte für den Wirtschaftsverkehr erreichbar halten

Das städtische Straßennetz ermöglicht die Erreichbarkeit von Betrieben in Handel, Dienstleistung und Industrie. Es muss dem Wirtschaftsverkehr ohne unnötige Einschränkungen zur Verfügung stehen. Daher gilt es, für ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz zu sorgen und zugleich das Verkehrsaufkommen in den Innenstädten zu verringern, etwa durch attraktive ÖPNV-Angebote, gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur und intelligentes Parkraummanagement – auch mit Blick auf die Akzeptanz bei den Betroffenen.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 14

9 Stadtverkehr umweltverträglich gestalten

Wirtschaft und Bevölkerung mit ihren unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen einerseits und EU-weite Maßgaben zur Luftqualität andererseits erfordern zukunftsfähige Konzepte für den innerstädtischen Verkehr. Neue Angebote wie Carsharing oder Umschlagsflächen für Lieferfahrzeuge können helfen, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Große Chancen bieten auch die lärm- und schadstoffarme Elektromobilität und die Digitalisierung im Verkehr. Ziel ist es, die Umweltbelastungen zu reduzieren.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 15

10 Logistik in Deutschland für Wachstum und Beschäftigung

Vom Transport- und Logistiksektor hängen zahlreiche andere Branchen ab. Dem muss die Politik auch auf Landesebene vermehrt Rechnung tragen. Gerade Bayern mit seiner starken Logistikwirtschaft und insbesondere München braucht ein integratives Konzept, um international wettbewerbsfähig zu bleiben. Dazu gehören ausreichend Flächen und Immobilien für logistische Dienstleistungen ebenso wie entsprechende Rahmenbedingungen für den Lieferverkehr, aber auch wirksame Maßnahmen gegen den zunehmenden Fachkräftemangel.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 16

11 Projekte in Oberbayern für Verkehrsinfrastruktur

Anhand von neun Beispielen für Infrastrukturprojekte wird deutlich, wo die Aktionsfelder in München und Oberbayern liegen müssen. Sie zielen darauf ab, alle Verkehrsträger angemessen zu entwickeln, besser miteinander zu vernetzen und die jeweiligen Stärken insgesamt zu nutzen: für eine bedarfsgerechte Anbindung des regionalen Wirtschaftsverkehrs an das überregionale Verkehrsnetz, für eine leistungsstarke funktionierende Verkehrsinfrastruktur.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 18

1. Infrastrukturausbau strategisch angehen

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

Mit der bisherigen Verkehrswegeplanung auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene ist es nicht gelungen, die Verkehrswege an den wachsenden Bedarf von Wirtschaft und Bevölkerung anzupassen. Neubaumaßnahmen wurden auf Kosten des Erhalts des Bestandsnetzes durchgeführt, was zu massivem Substanzverlust beziehungsweise -verschlechterung führt.

Gute infrastrukturelle Rahmenbedingungen schaffen und sichern

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

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

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

Breite Öffentlichkeitsbeteiligung rechtzeitig beginnen

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



2. Infrastrukturfinanzierung strategisch ausrichten

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

Neue Ansätze bei der Investitionsplanung umsetzen

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

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

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

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

PPP als Ergänzung nutzen

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

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

Eigenständigen Finanzierungskreislauf Straße sicherstellen

Die Einführung der Lkw-Maut 2005 hat gezeigt, dass sich die damalige Erwartung – die Einnahmen aus der Maut fließen auch direkt in die Ertüchtigung beziehungsweise den Erhalt des Straßennetzes – de facto nicht bewahrheitet hat. Stattdessen wurden die allgemeinen Haushaltsmittel, welche eigentlich für den Verkehrshaushalt vorgesehen waren, jeweils um genau die zu erwartenden Einnahmen aus der Maut gekürzt, sodass

Gut zu wissen



Trendwende? Der Etat des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) steigt im Vergleich zu 2015 um 5,5 Prozent auf insgesamt rund 24,6 Mrd. Euro nominal. Die Investitionslinie für Straße, Schiene, Wasserwege und die digitale Infrastruktur steigt im Jahr 2016 auf mehr als 13 Mrd. Euro. Durch den Investitionshochlauf stehen in den kommenden Jahren so viele Mittel für die Infrastruktur bereit wie noch nie zuvor.

3. Straße als wichtigen Verkehrsträger stärken

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

Finanzierungskreislauf Schiene langfristig und verlässlich sicherstellen

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

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) dauerhaft sichern

Seit 2009 gilt für das Schienenbestandsnetz die zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes abgeschlossene LuFV.

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

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

Die LuFV zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Bund hat sich bewährt und muss auch in Zukunft dauerhaft fortgeführt werden.

Zukunft der GVFG-Mittel sichern

Durch das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Es ist zu begrüßen, dass das GVFG-Bundesprogramm über das Jahr 2019 hinaus fortgeführt wird. Weiterhin offen ist aber die Zukunft der sogenannten Entflechtungsmittel (ehemals GVFG-Länderprogramme). Hierzu muss schnellstmöglich eine Entscheidung getroffen werden.

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

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

Lang-Lkw fördern

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

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

Das Streckennetz muss so weit geöffnet werden, dass durchgängig mit allen Lang-Lkw-Varianten deutschlandweit die Bundesautobahnen und geeigneten Bundesstraßen befahren werden können. Hierzu muss zeitnah eine Entscheidung ergehen, damit Unternehmen entsprechende Investitionsentscheidungen treffen können. Zugleich muss erreicht werden, dass die Frage nach der Veränderung von zulässigen Maßen von Nutzfahrzeugen auf europäischer Ebene ideologiefrei diskutiert werden kann.

Wettbewerbshindernisse und Bürokratie beseitigen

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

Gut zu wissen



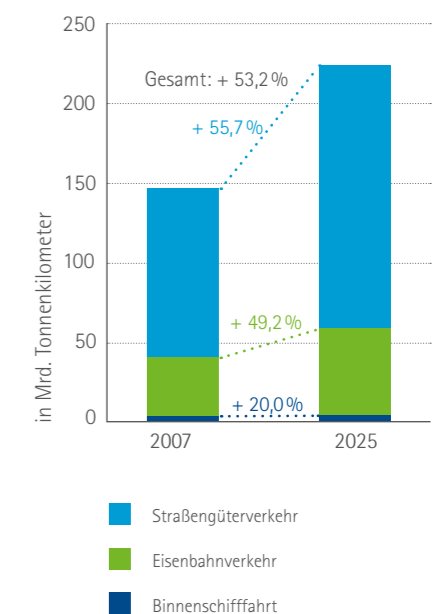
Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist ein Rahmenprogramm und Planungsinstrument, das alle beabsichtigten Verkehrsinfrastrukturprojekte betrifft. Neben Neu- und Ausbau werden auch die Erhaltung und die Erneuerung von Straßen, Schienen und Wasserwegen mit aufgenommen. Der aktuell vorgelegte BVWP hat eine Laufzeit bis ca. 2030.

Gut zu wissen



Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist das zentrale Instrument zur Finanzierung von Investitionen zum Erhalt des Bestandsnetzes. Die LuFV umfasst derzeit ein Volumen von etwa 4 Mrd. Euro pro Jahr und hat aktuell eine Laufzeit von 2015 bis 2019.

Abb. 1: Entwicklung des Güterverkehrs in Bayern (Güterverkehrsleistung)

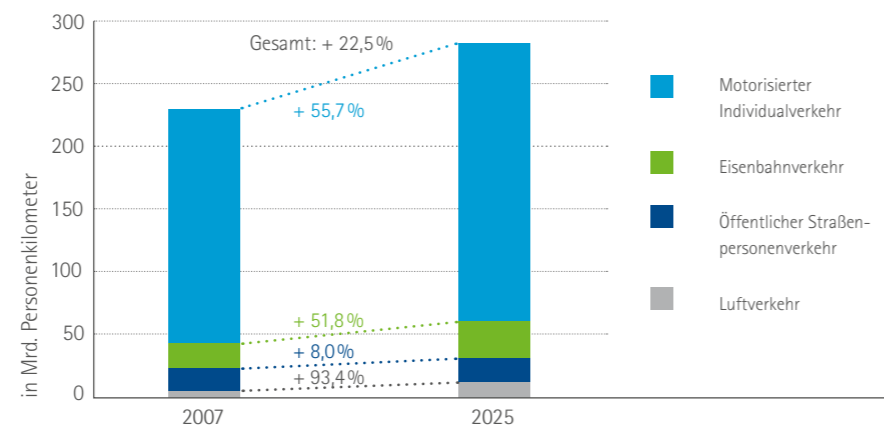


Quelle:
Verkehrsprognose Bayern 2025 (2010)

4. Schiene als wichtigen Landverkehrsträger ausbauen

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

Abb. 2: Personenverkehr in Bayern (Verkehrsleistung)



Quelle: Verkehrsprognose Bayern 2025 (2010)

Hauptverkehrsachsen ertüchtigen und ausbauen

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

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

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

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

Gut zu wissen



Mit Wirkung vom 1. Januar 2012 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Fördersystem für den Kombinierten Verkehr neu konzipiert. Jährlich wird ein Fördervolumen in Höhe von 1,3 Mrd. Euro seitens des BMVI zur Verfügung gestellt.

Gut zu wissen



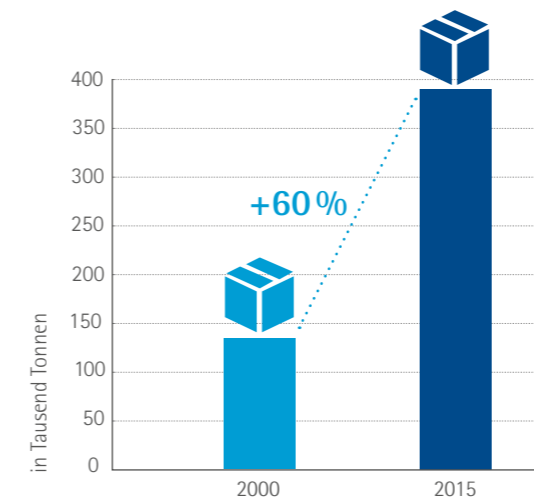
Bayern verfügt über ein relativ dichtes Netz an bi- und trimodalen Umschlagterminals für den Kombinierten Verkehr (KV). In Oberbayern befinden sich zwei KV-Terminals, München-Riem und Burghausen.

5. Luftverkehr als wichtigen internationalen & interkontinentalen Verkehrsträger stärken

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

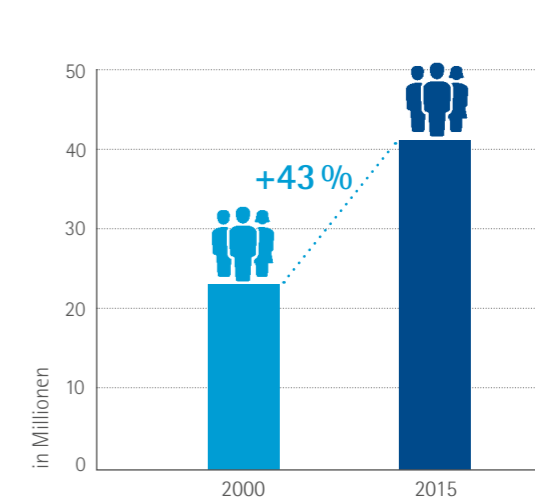
Der Münchner Flughafen ist eine der bedeutenden Luftverkehrsdrehscheiben Europas. Um die Drehkreuzfunktion des Flughafens auch langfristig sicherzustellen und dem prognostizierten Wachstum im Luftverkehr gerecht zu werden, ist der Bau der dritten Start- und Landebahn ohne Alternative. Die dritte Start-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

Abb. 3: Geflogene Luftfracht



Quelle: Flughafen München (2015)

Abb. 4: Gewerbl. Passagiere am Flughafen München



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

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

6. Binnenwasserstraßen ausbauen

In Deutschland ist die Bundeswasserstraße Donau bis auf den Abschnitt Straubing–Vilshofen so ausgebaut, dass sie mit Binnenschiffen mit einer ausreichenden Abladetiefe nahezu ganzjährig befahren werden kann. Im Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen ist auf einer Strecke von 70 km die Schifffahrt erheblich eingeschränkt. Der unzureichend ausgebaute Streckenabschnitt beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit des wirtschaftlich wie ökologisch sinnvollen Verkehrswegs und die Entwicklungsmöglichkeiten der Güterverkehrszentren in den Donauhäfen. Ein bedarfsgerechter Ausbau, der möglichst ganzjährig verlässliche Schifffahrtsbedingungen erlaubt, ist daher unerlässlich, um auch hier einen Beitrag zu einer Verkehrsverlagerung zu leisten.



7. Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) optimieren

Abb. 5: Linienzahl 2014



Innerstädtischer Bus 81



Straßenbahn 13



S-Bahn 7



U-Bahn 7

Quelle:
MVV – Münchner Verkehrs- und
Tarifverbund (2014)

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

Angebots- und Betreibervielfalt erhalten

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

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

Effizienz des ÖPNV beim Einsatz öffentlicher Mittel sicherstellen, Wettbewerb zulassen

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

Das Verkehrsangebot im ÖPNV kann regelmäßig nicht allein durch Fahrtgelte finanziert werden, sondern ist auf öffentliche Zuschüsse beziehungsweise Ausgleichsleistungen angewiesen. Sofern öffentliche Mittel für dessen Bereitstellung benötigt werden, müssen diese wirtschaftlich eingesetzt werden, und auch hier ist zu prüfen, welche die geeignete Verfahrensweise ist. Soweit es zu Ausschreibungen kommt, sind diese hinsichtlich ihres zeitlichen Vorlaufs, der Losgrößen und der Laufzeit so zu gestalten, dass interessierte örtliche klein- und mittelständische Verkehrsunternehmen reelle Chancen haben.

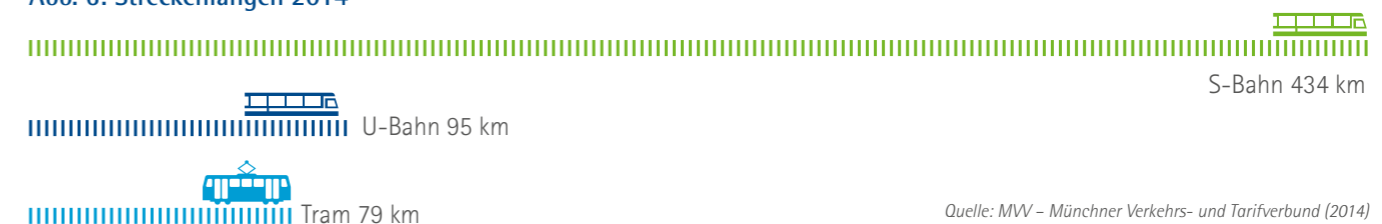
Städtische Schieneninfrastruktur weiter ausbauen

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

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

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

Abb. 6: Streckenlängen 2014



Quelle: MVV – Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (2014)

8. Erreichbarkeit der Städte für den Wirtschaftsverkehr sichern

Gut zu wissen

Über 60 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens in der Münchner Innenstadt entfallen auf den Wirtschaftsverkehr.

Im gesamten Stadtgebiet liegt der Anteil des Wirtschaftsverkehrs am Gesamtverkehr bei durchschnittlich 30 Prozent.

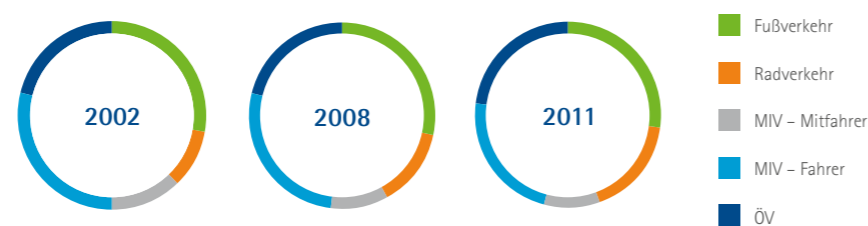
Die Städte in Oberbayern müssen als funktionsfähige und attraktive Standorte für Handel, Dienstleistung und Industrie für den Wirtschaftsverkehr ohne Einschränkungen erreichbar bleiben. Dauerhafte Überlastungen des städtischen Straßennetzes sowie verkehrliche Restriktionen erschweren betriebliche Abläufe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

Hauptstraßennetz für den Wirtschaftsverkehr weiter stärken

Der Wirtschaftsverkehr ist auf ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz angewiesen, da er nicht auf öffentliche Verkehrsmittel verlagerbar ist. Zudem reduziert die Bündelung des Verkehrs auf dem Hauptstraßennetz unerwünschte Schleichverkehre in den Nebenstraßen und Wohnquartieren erheblich. Dazu gilt, es Engpässe im definierten Hauptstraßennetz zu identifizieren und zu beseitigen.

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

Abb. 7: Modal Split in München



Quelle: Radhauptstadt München (2013)

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

Erreichbarkeit der Stadtquartiere sichern

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

Gut zu wissen

Der Radverkehrsanteil ist in nur 9 Jahren um über 70 Prozent gewachsen!

9. Umweltbelastung des Stadtverkehrs weiter senken

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

Neue Mobilitätsangebote zügig ausbauen

Die Schaffung neuer Mobilitätsangebote kann gerade in Städten, in denen die verkehrsbedingten Umweltbelastungen am größten sind, dazu beitragen, den Verkehr umweltverträglicher zu gestalten. Der zügige Aufbau eines engmaschigen Netzes von Mobilitätsstationen oder auch die Förderung von Carsharing-Systemen erweitern das Angebot einer umweltverträglichen Verkehrsmittelwahl.

Neue Belieferungskonzepte für die Innenstädte entwickeln

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

Einsatz von Elektrofahrzeugen forcieren

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

Chancen der Digitalisierung des Verkehrs konsequent nutzen und Digitalisierung fördern

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

Gut zu wissen

Zwischen 2013 und 2015 wurden jährlich mehr als 40 Prozent neue E-Fahrzeuge zugelassen. Bei einem gleichbleibenden Zuwachs pro Jahr würden bis Ende 2020 insgesamt rund 200.000 E-Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen unterwegs sein.



10. Logistikstandort Deutschland – für Wachstum und Beschäftigung

Gut zu wissen



Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung ist ein strategisches Konzept und enthält konkrete Maßnahmen für die künftige Ausrichtung des Güterverkehrs. Er wird seit 2010 kontinuierlich fortgeschrieben. Neu hinzugekommen ist zuletzt unter anderem das Thema Digitalisierung.

Bedeutung der Logistik in der Politik stärken

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

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

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

Logistikstandort Deutschland stärken

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

Abb. 8: Logistikstandorte im Vergleich

Economy	Rank	Score	% of highest performer	Rank	Score	% of highest performer	Rank	Score	% of highest performer
GERMANY	1	4.12	100.0	4	4.03	97.0	1	4.11	100.0
NETHERLANDS	2	4.05	97.6	5	4.02	96.7	4	4.07	98.5
BELGIUM	3	4.04	97.5	7	3.98	95.3	9	3.94	94.5
UNITED KINGDOM	4	4.01	96.6	10	3.90	92.7	8	3.95	94.9
SINGAPORE	5	4.00	96.2	1	4.13	100.0	2	4.09	99.2
SWEDEN	6	3.96	94.9	13	3.85	91.2	3	4.08	98.8
NORWAY	7	3.96	94.8	22	3.68	85.9	10	3.93	94.2
LUXEMBOURG	8	3.95	94.4	15	3.82	90.3	5	3.98	95.7
UNITED STATES	9	3.92	93.5	9	3.93	93.7	15	3.86	91.7
JAPAN	10	3.91	93.4	8	3.93	93.8	7	3.97	95.2
		2014 LPI		2012 LPI		2010 LPI			

Quelle: Logistics Performance Index (2010, 2012 und 2014)

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

Bedeutung und Notwendigkeit von Verkehrs- und Logistikflächen

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

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

Dem Fachkräftemangel entgegenzutreten

Die Verkehrs- und Logistikbranche ist Dienstleister für andere Branchen, zugleich mit rund 2,9 Mio. Beschäftigten bundesweit auch selbst einer der wichtigsten Arbeitgeber. In den Unternehmen, die logistische Dienstleistungen erbringen, zeichnet sich zunehmend ein Fachkräftemangel ab. Die Altersstruktur bei manchen Berufsbildern ist dabei nur ein Faktor. Das durchschnittliche Renteneintrittsalter liegt bei Verkehrsberufen bei Männern bei 60,14 Jahren und bei Frauen bei 58,57 Jahren. Zudem wird es immer schwerer, qualifizierten Nachwuchs für diese Berufe zu interessieren. Vergleichbare Entwicklungen zeichnen sich bei unterschiedlichen logistischen Berufen (Speditionen- und Logistikkauflaute, Berufskraftfahrer, Schienenfahrzeugführer, Lagerfachleute etc.) ab. In München und Oberbayern sind alleine ca. 13.000 Unternehmen im Verkehrs- und Logistikbereich tätig, dazu kommen die Handels- und Industrieunternehmen, die eigene Lager oder einen eigenen Fuhrpark betreiben, in denen logistische Dienstleistungen erbracht werden – diese Unternehmen werden sich auf die Entwicklungen einstellen müssen.

Eine Erhöhung des Bekanntheitsgrades der Berufsbilder und die gleichzeitige Stärkung des Images der Berufe in der Verkehrs- und Logistikbranche in der Öffentlichkeit ist ebenso unverzichtbar wie die Förderung von Aus- und Weiterbildung, wenn die oberbayerische Wirtschaft logistisch funktionieren soll und Deutschland seine führende Rolle als Logistikstandort behalten will. Die Herausforderungen durch die zunehmende Digitalisierung gerade auch in der Logistik sind dabei noch nicht berücksichtigt. Die duale Berufsausbildung schafft die Basis für qualifizierte Fachkräfte für Verkehrs- und Logistikunternehmen. Berufsbilder müssen dabei den Anforderungen der Branchen entsprechend weiterentwickelt werden; Gleiches gilt für Qualifizierungs- und Weiterbildungsangebote.

Gut zu wissen



Insgesamt erfasste Logistikimmobilienfläche in der Region München: 2.837.000 m² im Jahr 2015. Im Vergleich zu 2011 ist die Fläche damit um rund 38.000 m² gewachsen. (Quelle: Fraunhofer IIS, Logistikimmobilien – Markt und Standorte 2015)

Gut zu wissen



Knapp 150.000 der Beschäftigten in Oberbayern können der Logistik zugeordnet werden.

11. Wichtige Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen in Oberbayern

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

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

Die Verkehrswege müssen eine bedarfsgerechte Anbindung des regionalen Wirtschaftsverkehrs an das überregionale Verkehrsnetz gewährleisten und gleichermaßen so leistungsfähig sein, um den steigenden Transitverkehr bewältigen zu können. Auf den folgenden Seiten ist verkehrsträgerübergreifend eine Auswahl wichtiger Verkehrsinfrastrukturprojekte Oberbayerns in Form von Steckbriefen dargestellt. Hierbei werden die Ausbauplanungen, die Investitionskosten, der Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) und die Einstufung in den Bundesverkehrswegeplan der einzelnen Verkehrsinfrastrukturprojekte aufgelistet (soweit bekannt – gilt bis zur Bekanntgabe der Neubewertung).

Diese Projektliste ist nicht abschließend zu verstehen, darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von überaus wichtigen Infrastrukturprojekten in München und Oberbayern, die weiterverfolgt werden müssen.

Wichtig



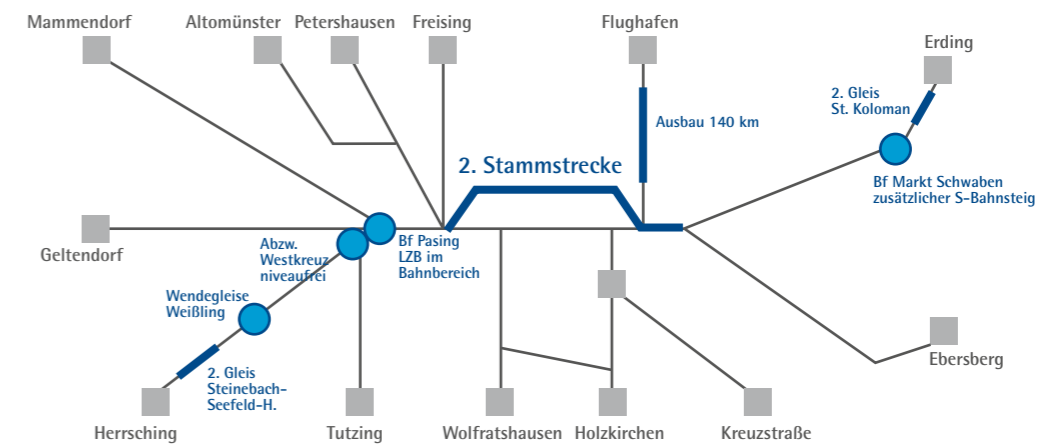
Die von der Vollversammlung beschlossene „Verkehrspolitische Agenda der IHK für München und Oberbayern“ umfasst Projektskizzen zu den wichtigsten Verkehrsprojekten in Oberbayern. Diese Projektskizzen sind in der beschlossenen ursprünglichen Fassung als Bestandteil der Verkehrspolitischen Agenda auf der Homepage der IHK München abrufbar. Die Angaben zu den Projekten bezogen sich auf bis zum Zeitpunkt des Beschlusses vorhandene Daten.

Inzwischen wurde der Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 veröffentlicht, der neue Bewertungen auch zu diesen Projekten enthält. Die IHK München hat daher die Projektskizzen aktualisiert und die aktualisierten Fassungen in die Broschüre aufgenommen. Bitte beachten Sie, dass diese Projektskizzen nicht offizieller Bestandteil der von der Vollversammlung beschlossenen Verkehrspolitischen Agenda sind.



Schiene Projekt zweite Stammstrecke in München

AUSBAUPLANUNG	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bau einer zweiten Tunnelröhre einschließlich netzergänzender Maßnahmen ■ Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke, Schaffung neuer Kapazitäten für zusätzliche S-Bahnen einschließlich einer verbesserten Flughafenankunft über die Osttrasse (S-Bahn S 8) und der Möglichkeit von Direktverbindungen in die Metropolregion ■ Alle Planfeststellungsbeschlüsse liegen vor ■ Danach rasche Klärung der Finanzierung der zweiten Stammstrecke und Erreichung eines baldigen Baubeginns
INVESTITIONSKOSTEN	2,882 Mrd. Euro Kosten bei Inbetriebnahme 2025 unter Berücksichtigung von ca. 357 Mio. Euro für Risiken aus dem zwischen Freistaat und DB vereinbarten Risikobudget
NKF	1,23 (Nutzen-Kosten-Untersuchung im Jahr 2011; Prognosehorizont bis 2025); die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wird fortlaufend nachgewiesen
EINSTUFUNG IN BVWP	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Einstufung im BVWP ■ Finanzierung/Förderung in erster Linie aus GVFG-Mitteln



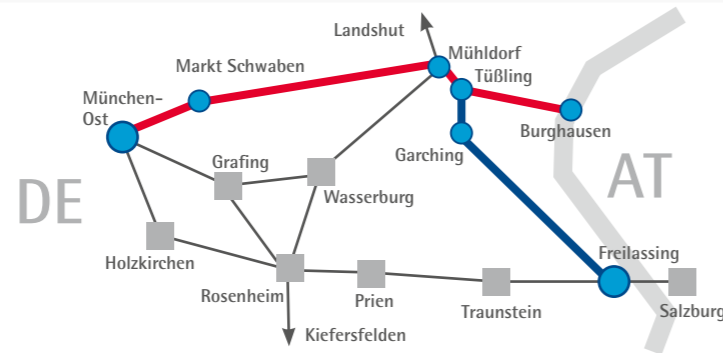
ABS 36: Brenner-Nordzulauf in Oberbayern München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A

AUSBAUPLANUNG	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zweigleisige Neubaustrecke München-Trudering – Rosenheim – Kiefersfelden ■ Bislang nur Ideenskizze im Bedarfsplan Schiene; Trassenführung sowohl im Bereich Rosenheim als auch im oberbayerischen Inntal noch offen ■ Derzeit Dialogprozess zur Trassenfindung im Inntal durch die beiden Netzgesellschaften ÖBB Infrastruktur und DB Netz in enger Abstimmung mit den politischen Vertretern vor Ort, Organisationen, der Wirtschaft und den Anwohnern ■ Forderung: Stadt Rosenheim darf im hochwertigen Personenverkehr von der bisherigen TEN-1-Strecke nicht abgehängt werden, das heißt: keine Umfahrung der Stadt im Schienenpersonenfernverkehr!
INVESTITIONSKOSTEN	2,63 Mrd. Euro (gilt bis zur Bekanntgabe der Neubewertung)
NKF	1,2 (gilt bis zur Bekanntgabe der Neubewertung)
EINSTUFUNG IN BVWP 2030	Projekt-Nr. 2-009-V03 Vordringlicher Bedarf



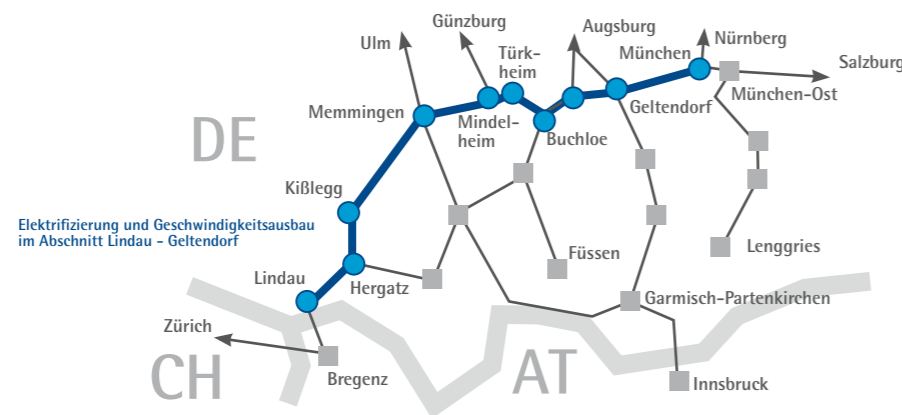
ABS 38: München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A

AUSBAUPLANUNG	<ul style="list-style-type: none"> Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Markt Schwaben – Mühldorf, Vmax 160 km/h Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Mühldorf – Tüßling – Freilassing, Vmax 160 km/h Elektrifizierung Tüßling – Burghausen Viergleisiger Ausbau München-Ost – Markt Schwaben, Vmax 160 km/h (sofern kapazitiv nötig) <p>Der Projektvorschlag wurde optimiert unter der Projektnummer VB 2-008-V02 in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Vorgesahen sind der Bau eines zweiten Gleises zwischen Markt Schwaben und Ampfing, die Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h sowie die Elektrifizierung der Strecke Markt Schwaben – Tüßling – Freilassing/Burghausen. Die Optimierungen wurden vorgenommen, um eine Wirtschaftlichkeit des Projekts zu erreichen. Zusätzlich wurden zweigleisige Begegnungsabschnitte zwischen Tüßling und Freilassing unter der Projektnummer PB 2-008-V03 in den Potenziellen Bedarf aufgenommen.</p>
INVESTITIONSKOSTEN	1,134 Mrd. Euro Gesamtprojektkosten, ggf. mit Ersatzanteilen, inkl. noch zu tätiger Planungskosten
NKF	1,2
EINSTUFUNG IN BVWP 2030	Projekt-Nr.: 2-008-V02 Vordringlicher Bedarf



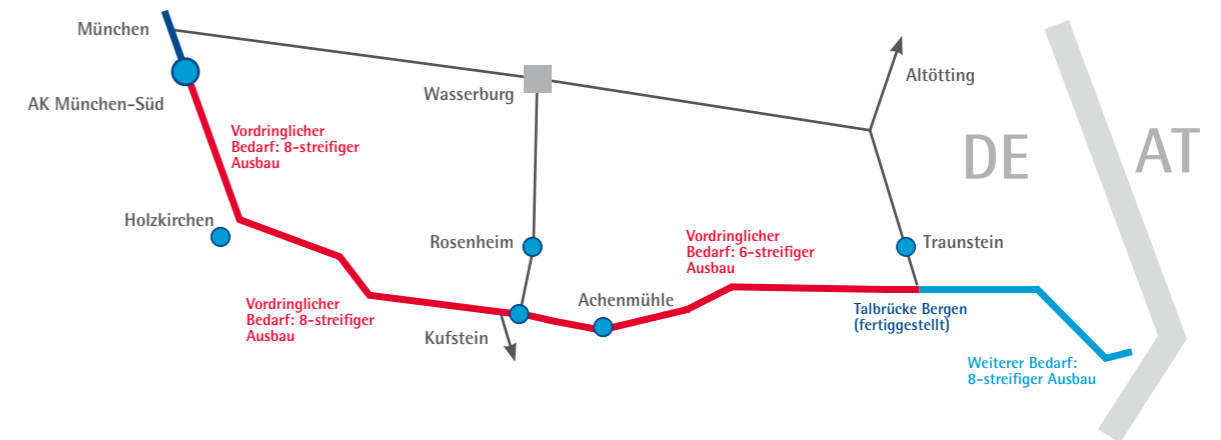
ABS 48: München – Memmingen – Lindau – Grenze D/A – Zürich

AUSBAUPLANUNG	<ul style="list-style-type: none"> Elektrifizierung ab Geltendorf Zwei-Bahnhofs-Lösung in Lindau Bau eines Fernverkehrsbahnhofs auf dem Festland in Lindau-Reutin, um die EuroCity-Anbindung der Region Östlicher Bodensee/Westallgäu auf der Fernbahnlinie München – Zürich sicherzustellen Umbau des bestehenden Hauptbahnhofs in einen Regionalbahnhof; es werden 5 ha frei, am Bahnhof Reutin ca. 12 ha Zielsetzung: attraktivere Reisezeiten im Fernverkehr aus der Metropolregion München nach Lindau und Zürich; ebenso bessere Taktangebote im Regionalverkehr im Allgäu und in Schwaben Fertigstellung bis 2020 Vorfinanzierung der Schweiz in Höhe von 50 Mio. Euro unter der Maßgabe gesichert, dass das Projekt bis 2020 abgeschlossen wird
INVESTITIONSKOSTEN	Projekt im Bau
NKF	Projekt im Bau
EINSTUFUNG IN BVWP	Projekt-Nr. N 27 Laufend und fest disponiert



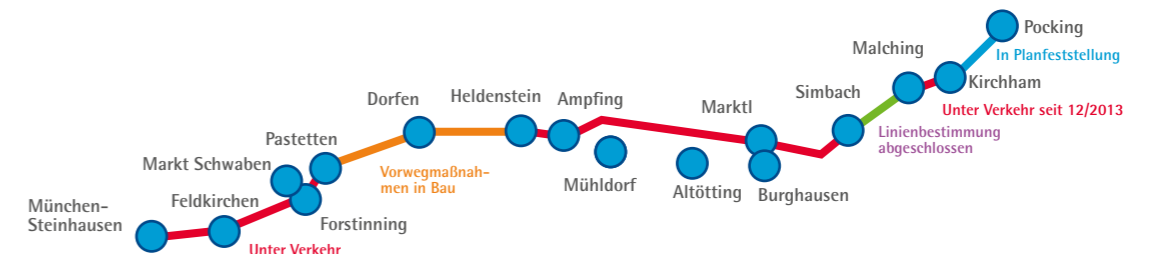
A 8: Ostausbau

AUSBAUPLANUNG	<ul style="list-style-type: none"> AK München-Süd – AS Holzkirchen: Erweiterung auf acht Fahrstreifen AS Holzkirchen – AD Inntal: Erweiterung auf acht Fahrstreifen AD Inntal – AS Traunstein/Siegsdorf: Erweiterung auf sechs Fahrstreifen AS Traunstein/Siegsdorf – Bundesgrenze D/A: Erweiterung auf acht Fahrstreifen
INVESTITIONSKOSTEN	<ul style="list-style-type: none"> Abschnitt München-Süd – AS Holzkirchen: 167,2 Mio. Euro Abschnitt AS Holzkirchen – AD Inntal: 413,8 Mio. Euro Abschnitt AD Inntal – AS Traunstein: 703,3 Mio. Euro Abschnitt AS Traunstein/Siegsdorf – Bundesgrenze D/A: 567,9 Mio. Euro
NKF	1,2
EINSTUFUNG IN BVWP 2030	Hauptprojekt A008-G010-BY – verschiedene Unterprojekte <ul style="list-style-type: none"> AS München-Süd – AS Holzkirchen: Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E) AS Holzkirchen – AD Inntal: Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E) AD Inntal – AS Traunstein/Siegsdorf: Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E) AS Traunstein/Siegsdorf – Bundesgrenze D/A: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)



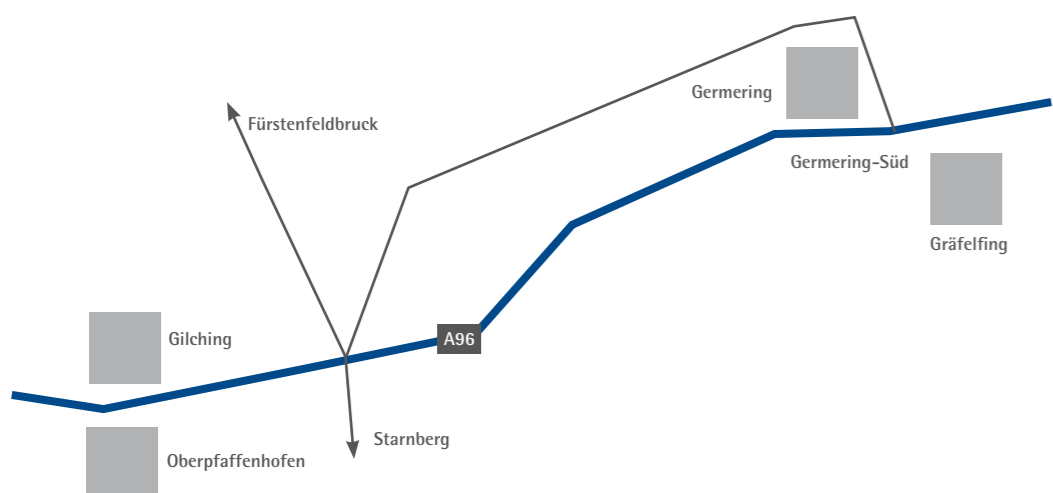
A 94: Lückenschluss – München – Dorfen – Mühldorf – Altötting – Simbach – Pocking

AUSBAUPLANUNG	<ul style="list-style-type: none"> Bislang unter Verkehr: München – Pastetten (27 km), Heldenstein – Burghausen (51 km), teilweise einbahnig, Malching – Kirchham (6 km) Lückenschluss der A 94 zwischen Pastetten und Heldenstein: Pastetten – Dorfen (18 km), Dorfen – Heldenstein (15 km) Ausschreibung als PPP, Baubeginn I/2016 Vorwegmaßnahmen im Bau Malching – Kirchham (6 km): Planfeststellungsbeschluss vom 27. August 2015 Kirchham – Pocking (13 km): Planfeststellungsverfahren läuft; Beschluss in 2016 erwartet
INVESTITIONSKOSTEN	<ul style="list-style-type: none"> Pastetten – Heldenstein: ca. 460 Mio. Euro Burghausen – Malching: ca. 350 Mio. Euro Malching – Pocking: ca. 260 Mio. Euro
NKF	> 10 / 6,8 / 4,0
EINSTUFUNG IN BVWP	<ul style="list-style-type: none"> AS Forstinning – AS Markt: Fest disponiert (FD) AK München-Steinhausen – AS Feldkirchen-West: Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung AK München-Ost – AS Markt Schwaben: Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung AK München-Ost – Pocking: Vordringlicher Bedarf



A 96: Sechsstreifiger Ausbau zwischen Oberpfaffenhofen und Germering

AUSBAUPLANUNG	<ul style="list-style-type: none"> Sechsstreifiger Ausbau zwischen Oberpfaffenhofen und Germering Angestrebter Baubeginn 2017
INVESTITIONSKOSTEN	98,1 Mio. Euro
EINSTUFUNG IN BVWP 2030	<ul style="list-style-type: none"> Fest disponiert mit Engpassbeseitigung Planfeststellungsbeschluss gefasst, eine anhängige Klage



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

AUSBAUPLANUNG	<ul style="list-style-type: none"> Planung seit Anfang der 1930er-Jahre für eine Nord-Süd-Route im Osten Bayerns B 15 neu im Wesentlichen bis zur A 92 fertiggestellt bzw. im Bau; Lückenschluss Ergoldsbach – Essenbach (A92) bis 2019 Fortführung der B 15 soll neu ab der A 92 als Ost-Süd-Umgehung von Landshut unter Anbindung an die B 299 und die B 15 alt erfolgen Für weiteren Verlauf bis zur A 94/B 12 südlich Haag zwei Alternativlösungen angemeldet. Ziel ist hier eine ergebnisoffene und gleichgewichtige Bewertung der gemeldeten Varianten Alternativlösung 1: Neubautrasse im Raumordnungskorridor zwischen Landshut und Haag, die grundsätzlich dem Verlauf der bisherigen Raumordnungslinie folgt. Diese Linie stellt eine Platzhalterlösung dar und soll in den weiteren Planungsschritten konkretisiert werden Alternativlösung 2: leistungsfähiger Ausbau der bestehenden B 15 mit Ortsumfahrungen; für den BVWP wurden dazu im Anschluss an die Ost-Süd-Umfahrung von Landshut Platzhaltertrassen für die Umfahrungen von Taufkirchen, Dorfen und St. Wolfgang angemeldet Südlich der B 12 bei Haag soll die Fortführung auf der Bestandstrasse inklusive der Ortsumgehung Rosenheim bis zum Anschluss an die A 8 erfolgen
INVESTITIONSKOSTEN	Je nach Variante zwischen 0,4 und 0,9 Mrd. Euro
EINSTUFUNG IN BVWP 2030	Fest disponiert mit Engpassbeseitigung; zugesagter Neubeginn



Dritte Start- und Landebahn am Flughafen München

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



6 Binnenwasserstraßen ausbauen

Ganzjährig verlässliche Schifffahrtsbedingungen sind die Voraussetzung dafür, dass die Donau als Bundeswasserstraße durchgehend genutzt werden kann. Dem steht der eingeschränkt befahrbare Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen entgegen. Sein bedarfsgerechter Ausbau sichert die Leistungsfähigkeit des wirtschaftlich wie ökologisch sinnvollen Verkehrswegs und die Entwicklungsmöglichkeiten der Güterverkehrszentren in den Donauhäfen.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 12

7 Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) optimieren

Für die Anbindung ländlicher Regionen und die Mobilität der Bevölkerung, aber auch als Standortfaktor im Wirtschaftsraum Oberbayern spielt der ÖPNV eine herausragende Rolle. Um ihn kostengünstig und leistungsfähig zu erhalten, muss die mittelständisch geprägte Omnibusbranche gestärkt und das städtische S-, U-Bahn- und Straßenbahnnetz ausgebaut werden. Jeder dieser Faktoren entlastet das Straßennetz und trägt damit zur Verbesserung der Verkehrssituation und der Luftqualität bei.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 12

8 Städte für den Wirtschaftsverkehr erreichbar halten

Das städtische Straßennetz ermöglicht die Erreichbarkeit von Betrieben in Handel, Dienstleistung und Industrie. Es muss dem Wirtschaftsverkehr ohne unnötige Einschränkungen zur Verfügung stehen. Dazu gilt es, für ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz zu sorgen und zugleich das Verkehrsaufkommen in den Innenstädten zu verringern, etwa durch attraktive ÖPNV-Angebote, gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur und intelligentes Parkraummanagement – auch mit Blick auf die Akzeptanz bei den Betroffenen.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 14

9 Stadtverkehr umweltverträglich gestalten

Wirtschaft und Bevölkerung mit ihren unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen einerseits und EU-weite Maßgaben zur Luftqualität andererseits erfordern zukunftsfähige Konzepte für den innerstädtischen Verkehr. Neue Angebote wie Carsharing oder Umschlagflächen für Lieferfahrzeuge können helfen, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Große Chancen bieten auch die lärm- und schadstoffarme Elektromobilität und die Digitalisierung im Verkehr. Ziel ist es, die Umweltbelastungen zu reduzieren.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 15

10 Logistik in Deutschland für Wachstum und Beschäftigung

Vom Transport- und Logistiksektor hängen zahlreiche andere Branchen ab. Dem muss die Politik auch auf Landesebene vermehrt Rechnung tragen. Gerade Bayern mit seiner starken Logistikwirtschaft und insbesondere München braucht ein integratives Konzept, um international wettbewerbsfähig zu bleiben. Dazu gehören ausreichend Flächen und Immobilien für logistische Dienstleistungen ebenso wie entsprechende Rahmenbedingungen für den Lieferverkehr, aber auch wirksame Maßnahmen gegen den zunehmenden Fachkräftemangel.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 16

11 Projekte in Oberbayern für Verkehrsinfrastruktur

Anhand von neun Beispielen für Infrastrukturprojekte wird deutlich, wo die Aktionsfelder in München und Oberbayern liegen müssen. Sie zielen darauf ab, alle Verkehrsträger angemessen zu entwickeln, besser miteinander zu vernetzen und die jeweiligen Stärken insgesamt zu nutzen: für eine bedarfsgerechte Anbindung des regionalen Wirtschaftsverkehrs an das überregionale Verkehrsnetz, für eine leistungsstarke funktionierende Verkehrsinfrastruktur.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 18

Impressum

Verleger und Herausgeber:
IHK für München und Oberbayern
Dr. Eberhard Sasse
Peter Driessen
Balanstraße 55–59
81541 München
☎ 089 5116-0
✉ ihkmail@muenchen.ihk.de
🌐 ihk-muenchen.de

Ansprechpartnerin:
Sabine Lehmann
Leiterin Referat Verkehr und nachhaltige Mobilität
IHK für München und Oberbayern

Gestaltung:
Ideenmühle, Eckental

Bildnachweis:
Titel/Seite 4: thinkstock © Liufuyu, Seite 6: Fotolia © aerogondo, Seite 12: Fotolia © Michael Rogner, Seite 15: thinkstock © Adamo Di Loreto, Seite 18: Fotolia © matteo avanti

Druck:
Satz & Druck Peter Molnar, Tutzing

Stand: Mai 2016

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.

Verkehrspolitische Agenda – auf einen Blick

1 Infrastrukturausbau verbessern

In der prosperierenden Region München und Oberbayern steigt die Einwohnerzahl ebenso deutlich wie das Verkehrsaufkommen. Eine starke Infrastruktur ist nötig, um den wachsenden Bedarf von Wirtschaft und Bevölkerung an Beförderungsleistungen für Güter und Personen zu decken. Dabei kommt es darauf an, das bestehende Netz an Verkehrsträgern zu pflegen und intelligent zu verknüpfen. Im frühzeitigen verantwortungsvollen Dialog mit der Öffentlichkeit müssen die Rahmenbedingungen optimal angepasst werden.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 6

2 Infrastrukturfinanzierung strategisch ausrichten

Infrastruktur ist Daseinsvorsorge. Ob Straßen, Schienen oder Wasserwege – die Finanzierung ihres bedarfsgerechten Erhalts und Ausbaus muss gesichert sein, und zwar unabhängig von der jeweils aktuellen Kassenlage. Dazu eignet sich etwa die zweckgebundene Verwendung der Lkw-Maut oder von Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Auch privates Kapital in PPP-Projekten (Public Private Partnership) dient als sinnvolle Ergänzung bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 7

3 Verkehrsträger Straße entwickeln

Die Straße ist der wichtigste Verkehrsträger und bildet das Rückgrat unserer Verkehrswege. Nach aktuellen Prognosen behält der Straßenverkehr den höchsten Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen. Innovative Konzepte sind gefragt, damit der Straßenverkehr die zu erwartenden Herausforderungen besteht. Beim Transport von Gütern punkten beispielsweise Lang-Lkw mit Effizienzgewinnen und Kraftstoffersparnissen.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 9

4 Schienenverkehr fördern

Mit der besseren Verzahnung des Straßen- und Schienengüterverkehrs ergeben sich strategische Vorteile in Bezug auf künftige Verkehrszuwächse. Gut erreichbare Terminals für den Kombinierten Verkehr (KV) und leistungsfähige Güterverkehrszentren (GVZ) fördern die Verlagerung des Transports auf die Schiene. Darüber hinaus ist die Fertigstellung der EU-Verkehrskorridore entscheidend für den Wirtschaftsstandort Oberbayern und die zukunftsorientierte Nutzung internationaler Hauptverkehrsachsen.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 10

5 Internationalen & interkontinentalen Luftverkehr stärken

Der Flughafen München verfügt über ausgezeichnete Flugverbindungen und eine leistungsfähige Infrastruktur. Um seine Position als Drehkreuz in Europa auch langfristig zu behaupten und dem prognostizierten Wachstum im Luftverkehr gerecht zu werden, ist der Bau der dritten Start- und Landebahn unverzichtbar. Auch muss er aus allen Teilen der Region schnell erreichbar sein. Im Fokus steht außerdem die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums zusammen mit weltweit verbindlichen Klimaschutzbestimmungen.

Detaillierte Ausführung siehe → Seite 11



Verkehrspolitische Agenda

der IHK für München und Oberbayern

 Folgen Sie uns!	
 ihk-muenchen.de/newsletter	
 /ihk.muenchen.oberbayern	
 @IHK_MUC	
 xing.com/net/muenchenihk	

ihk-muenchen.de

