

Ostbayern

KONKRET

**Verkehrswende meistern,
Wettbewerbsfähigkeit
stärken**

Leitbild Mobilität und Verkehr



03	Vorwort
04	Verkehrsinfrastruktur
04	Realisiertes und Begonnenes
05	Handlungsfeld Schiene
08	Handlungsfeld Straße
12	Handlungsfeld Wasserstraße
13	Weitere wichtige Infrastrukturprojekte
14	Verkehrspolitische Positionen
19	Weitere relevante Positionspapiere

Impressum

Herausgeber

IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim

D.-Martin-Luther-Straße 12 | 93047 Regensburg
Telefon 0941 5694-0 | Fax -279
info@regensburg.ihk.de
www.ihk-regensburg.de

Redaktion und Inhalte

Manuel Lorenz
Telefon 09443 92824-0
lorenz@regensburg.ihk.de

Das Leitbild Mobilität und Verkehr wurde in Zusammenarbeit mit den Mitgliedern des IHK-Ausschusses Mobilität, Logistik und Infrastruktur erarbeitet, im Oktober 2020 redaktionell abgeschlossen und im Dezember 2020 von der Vollversammlung der IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim verabschiedet.

Gestaltung

Burckhardt Design GmbH
Hermann-Geib-Straße 18 | 93053 Regensburg
Telefon 0941 784934-0 | Fax -20
kontakt@burckhardtdesign.de
www.king-of-design.de

Druck

Schmidl & Rotaplan Druck GmbH
Hofer Straße 1 | 93057 Regensburg
Telefon 0941 69695-0
info@schmidl-rotaplan.de
www.schmidl-rotaplan.de

Verkehrswende meistern, Wettbewerbsfähigkeit stärken

Mobilität bestimmt unser Wirtschaftsleben. Die Wettbewerbsfähigkeit unserer Region hängt davon ab, dass Personen und Güter schnell und flexibel von A nach B gelangen. Die IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim setzt sich deshalb seit jeher für eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und die Einführung zukunftsweisender Transportkonzepte ein. Unser Leitbild Mobilität und Verkehr haben wir erstmals 2007 erarbeitet. Auch in seiner nunmehr dritten Auflage bündeln wir die Interessen der Wirtschaft und treten mit konstruktiven Vorschlägen an Politik und Verwaltung heran.

Ziel ist es, die Mobilität im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrswende zu erhalten und auszubauen. Deshalb nehmen wir verstärkt umweltschonende Verkehrsträger in den Fokus. Innovative Antriebs- und Mobilitätsformen ergänzen und ersetzen sukzessive den motorisierten Individualverkehr (MIV). Bei all dem muss aber auch dem Verkehrswachstum und den unterschiedlichen Anforderungen im Verkehr Rechnung getragen werden. Deshalb fordern wir in diesem Leitbild ebenso die Umsetzung effektiver Maßnahmen im Straßenausbau und beim „klassischen“ MIV.

Die langen Zeiträume für den Infrastrukturausbau sowie vielfältige Hindernisse bei der flächendeckenden Einführung innovativer Mobilitätskonzepte erfordern Weitsicht. Währenddessen steht die Zeit nicht still. Technologische und gesellschaftliche Veränderungen bieten neue Chancen und machen Anpassungen notwendig. Wer die Mobilität von morgen gestalten will, muss Durchhaltevermögen beweisen.

Mit diesem Leitbild laden wir alle Akteure zum Gespräch und Schulterschluss ein. Unser Leitspruch lautet: Verkehrswende meistern, Wettbewerbsfähigkeit stärken.

Michael Matt
IHK-Präsident



Verkehrsinfrastruktur

Realisiertes und Begonnenes

Der Bezirk der IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim ist mit zwei Autobahnkreuzen, zwei Schienenkreuzen, zwei Donauhäfen und der guten Verbindung zu den Flughäfen in München und Nürnberg eng in das deutsche und europäische Verkehrsnetz eingebunden. Doch auch hier bedeutet Stagnation Rückschritt. Die Verkehrsinfrastruktur muss sich mit der positiven Dynamik des Wirtschaftsraums weiterentwickeln. In vielen Abschnitten sind die Verkehrswege schon heute überlastet und die Prognosen des Bundesverkehrsministeriums sehen einen weiteren Anstieg der Verkehrszahlen voraus. Mit diesen gilt es verantwortungsvoll umzugehen:

- durch einen bedarfsgerechten Ausbau der bestehenden Infrastruktur
- durch strategische Neubauten wo notwendig
- durch eine diskriminierungsfreie Lenkung der Verkehrsströme auf nachhaltige Verkehrsmittel und innovative Konzepte

Mit dem IHK-Leitbild Mobilität und Verkehr leistet die IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim ihren Beitrag, damit Politik und Verwaltung die richtigen nächsten Schritte in eine weiterhin erfolgreiche Zukunft des Wirtschaftsraums gehen können.

Seit der letzten Auflage des IHK-Verkehrsleitbildes im Jahr 2014 wurde in Ostbayern einiges erreicht. Die IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim hat sich im Rahmen ihrer standortpolitischen Aktivitäten mit voller Kraft und im Schulterschluss mit Politik und Verwaltung für den Ausbau des Verkehrsnetzes sowie die Entwicklung und Einführung zeitgemäßer Mobilitätskonzepte eingesetzt. Im Straßenbau wie auch im Schienenverkehr wurden wesentliche Maßnahmen realisiert oder begonnen.

Als große Erfolge werten wir

- den begonnenen sechsspurigen Ausbau der **A3** zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof,
- die fertiggestellten oder begonnenen Ausbaumaßnahmen entlang der **B85** zwischen Amberg und Roding,
- die Fertigstellung der **B15neu** von der A93 bei Saalhaupt bis zur A92 bei Landshut,
- die Fertigstellung der **Neufahrner Kurve** und die damit geschaffene direkte **Schienenanbindung** zwischen Regensburg und dem **Flughafen München**,
- die Einführung von Beschleunigungsmaßnahmen für die **Schienenverbindung** zwischen Regensburg, Schwandorf, Furth i. W. und **Prag**.

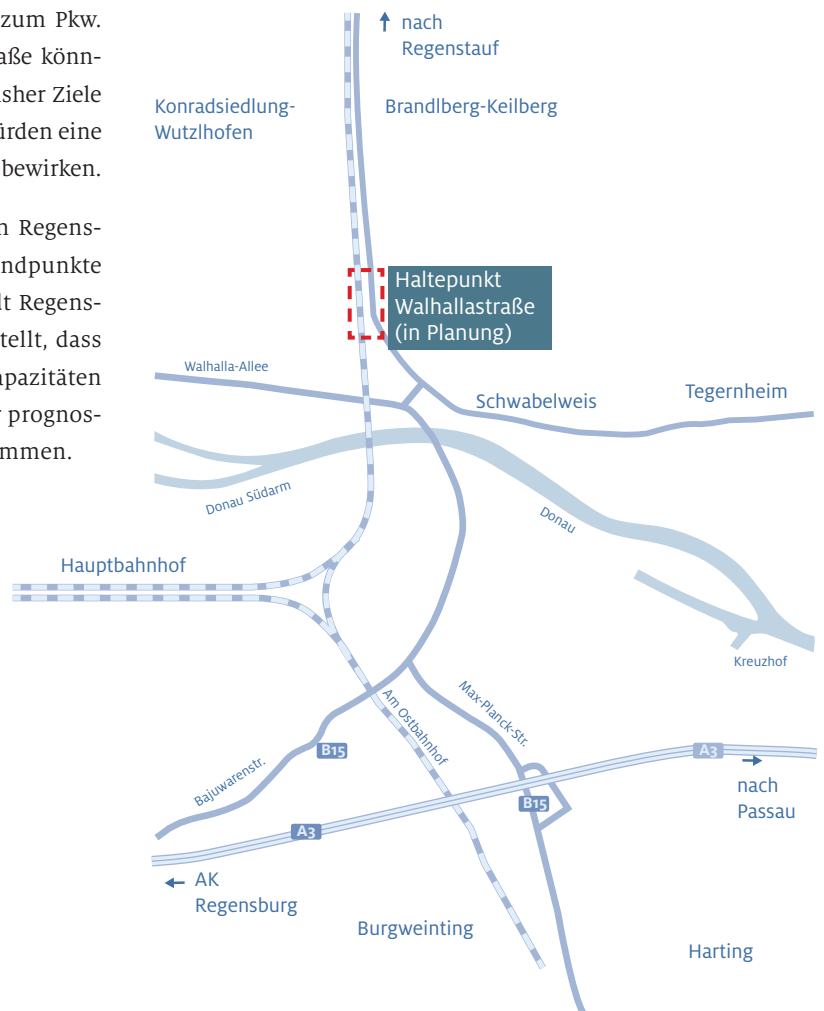
Die 2016 im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 getroffenen Beschlüsse sind von entscheidender Bedeutung für die weitere Entwicklung der regionalen Verkehrsinfrastruktur. Die hierbei priorisierten Projekte gilt es nun, schnellstmöglich mit ausreichend finanziellen Mitteln zu hinterlegen und umzusetzen. Darüber hinaus gibt es eine große Zahl kleinerer Maßnahmen, die schneller umsetzbar sind und einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess bewirken können.

Handlungsfeld Schiene

Schienenverbindung im Großraum Regensburg

Die Schienenstrecke zwischen Schwandorf und Regensburg ist eine wichtige Verbindung für viele Pendler und entlastet bereits heute maßgeblich die A93 und den Pfaffensteiner Tunnel. Derzeit befindet sich zwischen Regenstein und Regensburg-Hauptbahnhof kein weiterer Bahnhaltepunkt. Die Verbindung im ÖPNV in die nördlich der Donau gelegenen Stadtteile von Regensburg erfolgt ab dem Hauptbahnhof rückläufig mit dem Bus. Diese Verbindung ist derzeit keine attraktive Alternative zum Pkw. Mit Reaktivierung des Bahnhaltepunktes Walhallastraße könnten Fahrgäste direkter und wesentlich schneller als bisher Ziele nördlich der Donau erreichen. Die Fahrzeitgewinne würden eine weitere Verlagerung von der Straße auf die Schiene bewirken.

Für den regionalen Güterverkehr stellen die beiden Regensburger Containerterminals wichtige Anfangs- und Endpunkte im Schienenverkehrsnetz dar. In einer von der Stadt Regensburg beauftragten Studie wurde bereits 2015 festgestellt, dass ein weiterer Ausbau der Terminal- und Depot-Kapazitäten dringend notwendig ist, um einer Abwanderung der prognostizierten Transportmengen auf die Straße zuvorzukommen.



Forderungen

Kurz- / mittelfristig

- Reaktivierung des Bahnhalts Walhallastraße
- Ausbau der Containerterminal- und Depot-Kapazitäten in Regensburg

Schienenstrecke Regensburg – Hof

Die Wirtschaft im IHK-Bezirk ist international stark verwoben und im hohen Maße exportorientiert. Die Unternehmen brauchen eine leistungsfähige Schienenverbindung für Containerverkehre von und zu den Nordseehäfen. Die Schienenstrecke von Regensburg nach Hof liegt im TEN-Kernnetz und ist Teil des deutschlandweit und europäisch bedeutsamen Ostkorridors. Der durchweg zweigleisig ausgebaute Korridor ist nicht elektrifiziert. Somit wird die Strecke aktuell kaum durch Güterverkehre befahren, da hier hohe betriebswirtschaftliche Kosten und Zeitverluste aufgrund von nötigen Traktionswechsel anfallen.

Die fehlende Elektrifizierung führt dazu, dass der Großteil des Güterverkehrs von und zu den Nordseehäfen üblicherweise den Laufweg Hamburg – Hannover – Fulda – Würzburg – Nürnberg – Regensburg nutzt, obwohl der Ostkorridor für einige Relationen von kürzerer Entfernung wäre. Da die derzeit hauptsächlich genutzte Strecke bereits stark be- und zeitweise überlastet ist, spielt der Ostkorridor für den Wirtschaftsraum eine zentrale Rolle bei der Verlagerung von Gütern auf die Schiene. Um den Einsatz von leistungsfähigen E-Loks zu ermöglichen, ist die Elektrifizierung im Abschnitt Hof – Regensburg unbedingt und dringend erforderlich. Aufgrund der steigenden Bedeutung von Sattelaufliegern bei kontinentalen Verkehren und der zunehmenden Anzahl an Möglichkeiten, diese auch per Bahn transportieren zu können,

ist darüber hinaus eine Erweiterung des Höhenprofils im Abschnitt Maxhütte – Haidhof – Regensburg Hafenbrücke auf P/C 410 erforderlich. Bei dieser Strecke handelt es sich um den letzten Abschnitt im Schienennetz des Wirtschaftsraums Oberpfalz-Kelheim, der diese Voraussetzung nicht erfüllt.



Forderungen

Kurz- / mittelfristig

- Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Hof (inkl. hochwertigem Lärmschutz)
- Ausbau des Abschnitts Maxhütte – Haidhof – Regensburg Hafenbrücke auf P/C 410

Schienenverbindung nach Prag

Die Verbesserung der grenzüberschreitenden Schienenstrecke nach Pilsen und Prag (Metropolitanbahn) hat eine große Bedeutung für die Vernetzung der Wirtschaftsräume Bayerns und Tschechiens. Die Schienenverbindung von und nach Tschechien muss dringend verbessert werden, um dieser hohen Bedeutung gerecht zu werden. Der Wirtschaftsraum Pilsen ist darüber hin-

aus ein wichtiger Partner für Ostbayern und zunehmend Teil eines gelebten gemeinsamen Wirtschaftsraums Ostbayern-Böhmen. Der durchgehend zweigleisige und elektrifizierte Ausbau von München über Regensburg, Schwandorf und Furth i. W. nach Pilsen und Prag sowie von Nürnberg über Amberg nach Schwandorf ermöglicht eine deutliche Verkürzung der Fahrzeiten und Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h. Darüber hinaus schafft der Ausbau eine neue Güterverkehrs-Umleitungsstrecke für den stark belasteten Abschnitt Nürnberg – Neumarkt – Regensburg.

Forderungen

Kurz- / mittelfristig

- Zweigleisiger und elektrifizierter Ausbau im Abschnitt Regensburg – Schwandorf – Furth i. W. (nach Pilsen und Prag)
- Zweigleisiger und elektrifizierter Ausbau im Abschnitt Nürnberg – Amberg – Schwandorf

Schienenverbindung nach Wien und Budapest

Die Strecke Nürnberg – Regensburg – Passau – Wien – Budapest ist eine wichtige Ost-West-Relation für den internationalen Schienenverkehr und daher auch Teil des TEN-Korridors Rhein-Donau. Sie nimmt Güterverkehre der Nord-Süd-Relation von und zu den Nordseehäfen sowie Güterverkehre der West-Ost-Relation aus den Westhäfen und dem Rhein- und Ruhrgebiet auf und stellt sowohl im Schienengüter- als auch im Schienenpersonenverkehr die schnellste Verbindung nach Österreich, Osteuropa und den Balkanraum dar. Die aktuelle Reisegeschwindigkeit ist für diese wichtige nationale und internationale Achse zu niedrig und zur Bewältigung des stei-

genden Güterverkehrs müssen Kapazitätserweiterungen vorgenommen werden. Im Abschnitt zwischen Regensburg und Obertraubling nutzen diese Bahntrasse auch Züge in Richtung München, so dass sich die Verkehre dort überlagern und der Abschnitt zum größten Flaschenhals im Schienenverkehr Ostbayerns und darüber hinaus wird. Das führt beispielsweise dazu, dass der überregionale Flughafenexpress (ÜFEX) von Regensburg zum Flughafen München seine ursprünglich geplante Fahrzeit von einer Stunde deutlich überschreitet und weniger Haltestellen anfahren kann. Ein mindestens dreigleisiger Ausbau ist in diesem Abschnitt dringend erforderlich, um wichtige Kapazitätserweiterungen zu ermöglichen. Dadurch notwendige weitere Maßnahmen zur Stärkung des Bahnknotens Regensburg und zur Sicherstellung eines reibungslosen Ablaufs sind parallel zum Ausbau umzusetzen.

Forderungen

Kurz- / mittelfristig

- Mindestens dreigleisiger Ausbau im Abschnitt Regensburg – Obertraubling
- Kapazitätssteigernde Maßnahmen¹ im Abschnitt Nürnberg – Regensburg – Passau
- Dreigleisiger Ausbau im Abschnitt Neumarkt – Feucht

Längerfristig

- Ertüchtigung im Abschnitt Nürnberg – Regensburg auf eine Reisegeschwindigkeit von 230 km/h im Schienenpersonenfernverkehr
- Bedarfsgerechte Ertüchtigung des topographisch schwierigen Abschnitts Regensburg – Passau, um Fahrzeiten zur vollen oder halben Stunde sicherzustellen

Schienenverbindung Regensburg – Ingolstadt

Die Donautalbahn zwischen Regensburg und Ingolstadt leistet einen entscheidenden Beitrag zur Verlagerung von Gütern und Personen auf die Schiene. Als Verbindung zwischen den Wirtschaftszentren Regensburg und Ingolstadt ist sie eine wichtige Achse für Berufspendler. Mehrere Verloader besitzen bereits heute eigene Gleisanschlüsse zur Strecke und ermöglichen damit, dass Waren nicht erst mit dem Lkw von und zu den Umschlaganlagen in Regensburg oder Ingolstadt transportiert

werden müssen. Die Donautalbahn ist darüber hinaus eine überregional wichtige Ausweichstrecke für Güterverkehre zwischen Regensburg und München bzw. Nürnberg. Die aktuelle Infrastruktur ist veraltet und gelangt bereits heute an ihre Leistungsgrenze. Dies führt zu Verspätungen sowie Engpässen im Großraum Regensburg und verhindert eine Erhöhung des Fahrtenangebotes zwischen Regensburg und Ingolstadt. Um die Leistungsfähigkeit der Schienenverbindung zu erhöhen, bedarf es dringend kapazitätssteigernder Maßnahmen und längerfristig die Aufnahme eines zweigleisigen Ausbaus in den Bundesverkehrswegeplan.

Forderungen

Kurz- / mittelfristig

- Kapazitätssteigernde Maßnahmen²

Längerfristig

- Zweigleisiger Ausbau zwischen Regensburg und Ingolstadt

^{1/2} Erstellung von Überhol-, Kreuzungs-, Warte- und Puffergleisen sowie Blockverdichtung durch moderne Zugleittechnik und die Einführung des European Train Control Systems (ETCS).

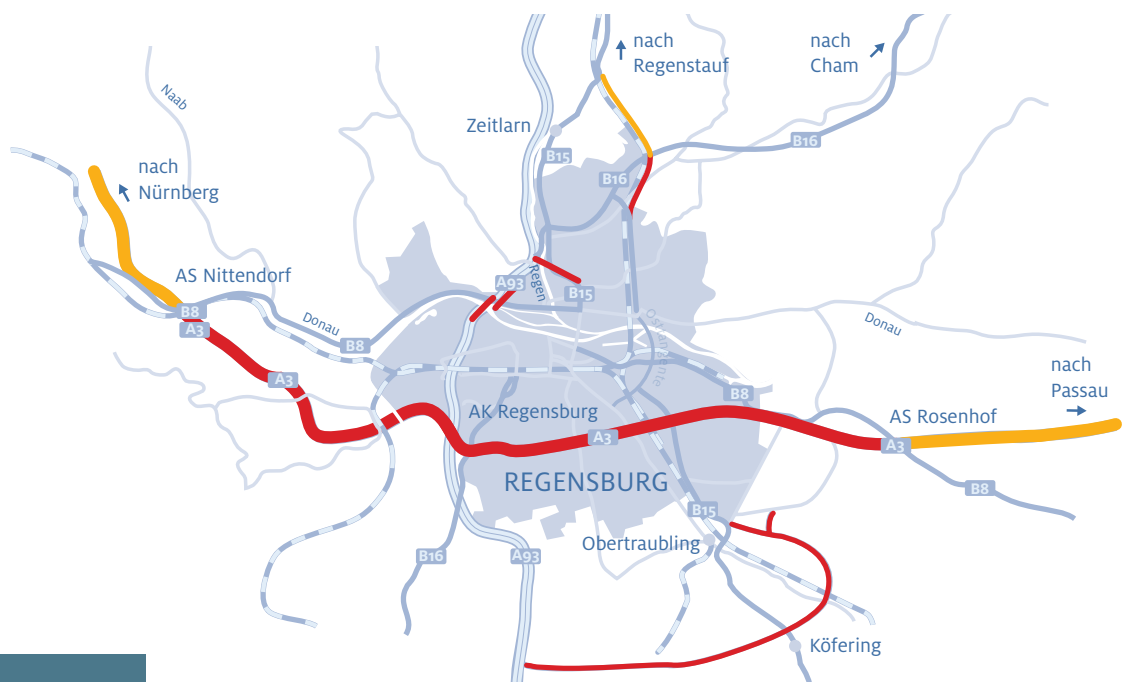
Handlungsfeld Straße

Autobahn A3

Die A3 ist Bestandteil des TEN-Korridors Rhein-Donau und eine bedeutende Lebensader des Wirtschaftsraums Oberpfalz-Kelheim. Im Abschnitt AS Nittendorf – AS Rosenhof ist die A3 bereits heute stark belastet und regelmäßig überlastet. Stau droht vornehmlich in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden. Prognosen sagen bis 2030 zudem einen weiteren Anstieg der Verkehrsbelastung auf mehr als 80.000 Fahrzeuge pro Tag voraus³. Im Urlaubsreiseverkehr werden Spitzenwerte mit nahezu 100.000 Fahrzeugen pro Tag erreicht. Der hohe Anteil an Schwerverkehr⁴ wirkt sich in Verbindung mit den Steigungsstrecken in Fahrtrichtung Nürnberg zusätzlich kapazitätsmindernd aus. Ein sechsspuriger Ausbau ist daher dringend notwendig, um die Leistungsfähigkeit für den Fern-

und Regionalverkehr wieder herzustellen. Im Abschnitt AK Regensburg – AS Rosenhof wird der Ausbau bereits durchgeführt. Hier ist eine zügige Fertigstellung notwendig, um die baustellenbedingten Behinderungen so gering wie möglich zu halten. Die Notwendigkeit der Maßnahme ist unbestritten. Das Projekt stieß im Vorfeld auf eine hohe Akzeptanz.

Der Abschnitt AS Nittendorf – AK Regensburg wurde im Bundesverkehrswegeplan 2030 in die höchste Dringlichkeitsstufe aufgenommen. Dieser Abschnitt umfasst neben dem Ausbau der A3 selbst auch den ohnehin anstehenden Neubau der Autobahnbrücke bei Sinzing. Im Zusammenhang mit dem sechsspurigen Ausbau westlich und östlich des Autobahnkreuzes Regensburg ist auch eine Verbesserung des Autobahnkreuzes selbst zu prüfen. Dieses ist derzeit nicht in den Planungen des Bundesverkehrswegeplans enthalten. In der 2005 veröffentlichten „Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg“ wurde hierfür beispielsweise eine Ertüchtigung durch den Bau einer halbdirekten Verbindungsrampe von der A93 Nord zur A3 Ost vorgeschlagen.



Forderungen

Kurz- / mittelfristig

- Fertigstellung des sechsspurigen Ausbaus der A3 im Abschnitt AK Regensburg – AS Rosenhof
- Sechsspuriger Ausbau der A3 im Abschnitt AS Nittendorf – AK Regensburg inkl. entsprechendem Neubau der Sinzinger Autobahnbrücke
- Ertüchtigung des AK Regensburg (bspw. durch den Bau einer halbdirekten Verbindungsrampe)

Längerfristig

- Bei Modernisierungsmaßnahmen (bspw. Brückenerneuerungen) im Abschnitt Nürnberg – Regensburg – Passau einen möglichen sechsspurigen Ausbau einplanen

³ Im Abschnitt AK Regensburg - AS Regensburg Universität wurden 2010 durchschnittlich rund 67.000 Fahrzeuge pro Tag gezählt.

⁴ Der Anteil des Schwerlastverkehrs (leichte und schwere Lkw) am Gesamtverkehr liegt mit rund 20 Prozent über dem bayerischen Durchschnitt von 15 Prozent.

Straßenausbau im Großraum Regensburg

Die Verkehrssituation im Großraum Regensburg beeinflusst weit über die Stadt- und Landkreisgrenzen hinaus die Mobilität von Personen und Gütern. In den vergangenen Jahren hat die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur nicht mit der wirtschaftlichen Entwicklung Schritt gehalten. Die Folge sind Staus auf den Straßen sowie Verzögerungen und eine fehlende Angebotsausweitung auf der Schiene. Regensburg entwickelt sich zunehmend zum Flaschenhals für die Wirtschaft Ostbayerns. Das belegt auch eine 2019 durchgeführte Unternehmensbefragung⁵. Ein umfassendes Verkehrsgutachten mit konkreten Infrastrukturmaßnahmen für den Großraum Regensburg wurde zuletzt 2005 erarbeitet. Insgesamt wurden 35 Lösungsmöglichkeiten vorgeschlagen, von denen jedoch bis heute viele zentrale Maßnahmen nicht realisiert sind. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird daher von der IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim auch weiterhin als dringend notwendig erachtet.

So würde der Bau einer weiteren Donaubrücke im Stadtwesten (z.B. Kneitinger Brücke oder Parallelbrücke zur Pfaffensteiner Brücke) die Verkehrssituation an den bestehenden Brücken verbessern und könnte gleichzeitig auch dem Umweltverbund dienen, wenn entsprechende Fahrspuren, P+R-Plätze oder Ähnliches vorgesehen werden. Eine Optimierung der Einfahrt von der Osttangente auf die B16 bei Haslbach würde die Verkehrsführung verbessern und eine Weiterführung der

Osttangente bis zur B15 nördlich von Zeitlarn den Pfaffensteiner Tunnel entlasten. Die Realisierung des Maßnahmenbündels um die Sallerner Regenbrücke⁶ brächte eine weitere wichtige Alternativroute für den aus Norden kommenden Verkehr.

Zu den bereits 2005 gutachterlich belegten Verbesserungsvorschlägen zählt darüber hinaus der Ausbau der Straßeninfrastruktur im südlichen Landkreis Regensburg. Umgesetzt werden könnte das durch den Bau der Südspange R30 von der A93 bei Bad Abbach nach Köfering inklusive einer Ostumfahrung von Niedertraubling. In Verbindung mit den genannten Maßnahmen zur Verlängerung der Osttangente im Norden würde hierdurch eine großräumige Ostumfahrung Regensburgs geschaffen werden.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens am Pfaffensteiner Tunnel ist eine Ergänzung der bisherigen zwei Fahrspuren je Röhre um jeweils einen Verflechtungsstreifen notwendig. Vor dem Hintergrund der ohnehin notwendigen Generalsanierung beider Tunnel werden derzeit zwei Bauvarianten geprüft: Die Aufweitung der beiden Röhren während der Sanierung und der behelfsmäßige Neubau einer dritten Tunnelröhre im Vorfeld der Sanierung. Nach aktuellem Stand ist die Sanierung mit Aufweitung der Tunnelröhren ausschließlich unter Sperrung je einer Röhre möglich. Das führe zu dramatischen Verkehrsbehinderungen in der Bauzeit, weshalb sich die IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim für den Neubau einer dritten Röhre ausspricht.

Forderungen

Kurz- / mittelfristig

- Optimierung der Einfahrt von der Osttangente auf die Bundesstraße B16 bei Haslbach
- Verlängerung der Osttangente bis zur B15 nördlich von Zeitlarn
- Bau der Sallerner Regenbrücke in Verbindung mit dem Lappersdorfer Kreisel und einem Ausbau der Nordgaustraße
- Bau einer weiteren Donaubrücke im Stadtwesten (z.B. Kneitinger Brücke, Parallelbrücke zur Pfaffensteiner Brücke)
- Bau der Südspange R30 von der A93 bei Bad Abbach nach Köfering inkl. Ostumfahrung von Niedertraubling
- Neubau einer 3. Röhre für den Pfaffensteiner Tunnel und Ergänzung der zwei Fahrspuren je Röhre um einen Verflechtungsstreifen

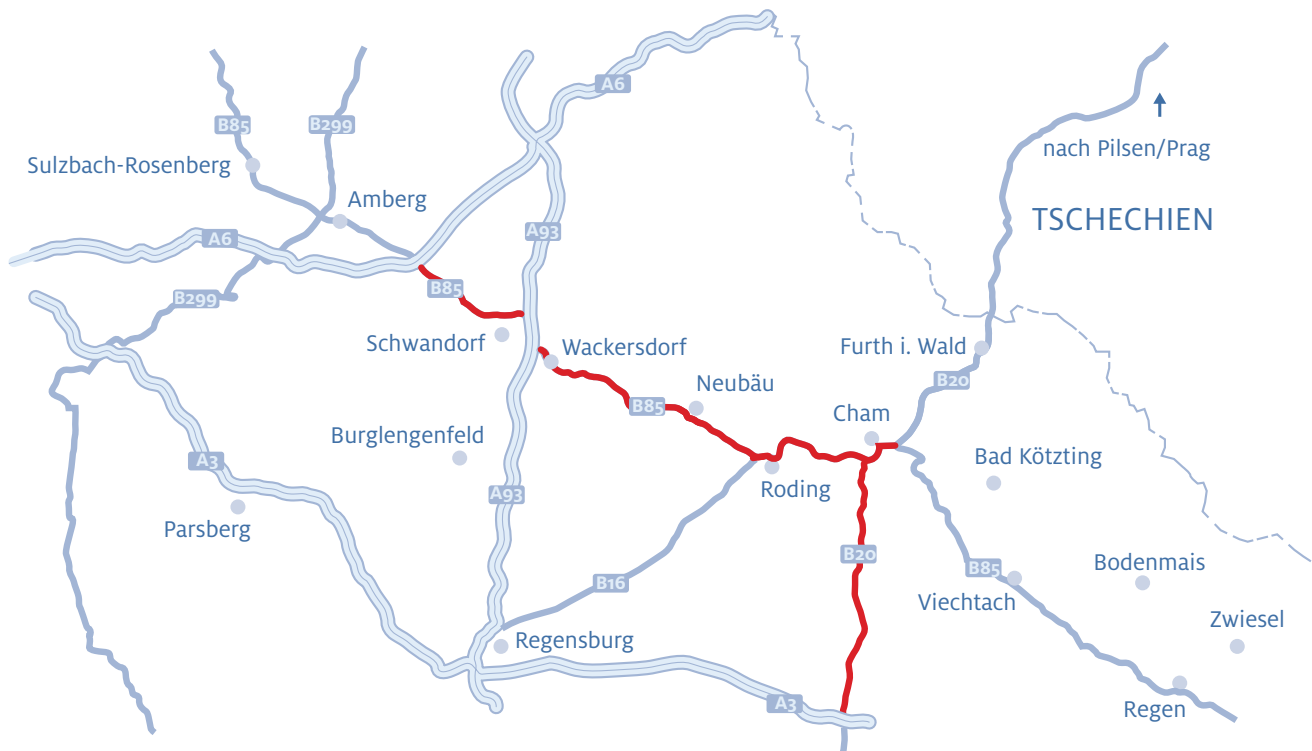
⁵ IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim und Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz (2019): Mobilität im Großraum Regensburg – Unternehmensbefragung. Online unter www.ihk-regensburg.de/publikationen

⁶ Bau der Sallerner Regenbrücke in Verbindung mit dem Bau des Lappersdorfer Kreisels und einem Ausbau der Nordgaustraße

Bundesstraßen B85 und B20

Die B85 ist eine wichtige Verkehrsachse zur Anbindung der autobahnfernen Wirtschaftszentren Cham und Roding. Darüber hinaus ist sie für weite Teile der Oberpfalz eine wichtige Querverbindung zwischen Autobahnen und Bundesstraßen. Der Anteil am Schwerlastverkehr ist heute bereits überproportional hoch, weshalb Überholbereiche oft nicht genutzt werden können. Der Überholdruck führt immer wieder zu schweren Unfällen. Ein durchgehend vierstreifiger Ausbau von der A6 bei Amberg über die A93 bei Schwandorf und die B16 bei Roding bis zu den Bundesstraßen B20 und B85 bei Cham ist daher dringend notwendig. Ziel muss es sein, eine leistungsfähige und verkehrssichere Infrastruktur zu schaffen und die vorhandenen Erreichbarkeitsdefizite abzumildern.

Die B20 ist neben der A93 die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im ostbayerischen Raum. In Furth im Wald führt sie über den bedeutendsten Grenzübergang zwischen Bayern und Tschechien. Sie verbindet die A3 bei Straubing mit Cham und dem tschechischen Grenzland. Die Verkehrssituation ist durch einen hohen Anteil an landwirtschaftlichem und Schwerlastverkehr gekennzeichnet. Ein vierspuriger Ausbau der B20 zwischen Cham und der A3 bei Straubing würde die aktuelle Situation spürbar verbessern. In Verbindung mit dem vierspurigen Ausbau der B85 zwischen Amberg und Cham könnte darüber hinaus eine großräumige Umfahrung der hochbelasteten A93 bei Regensburg geschaffen werden.



Forderungen

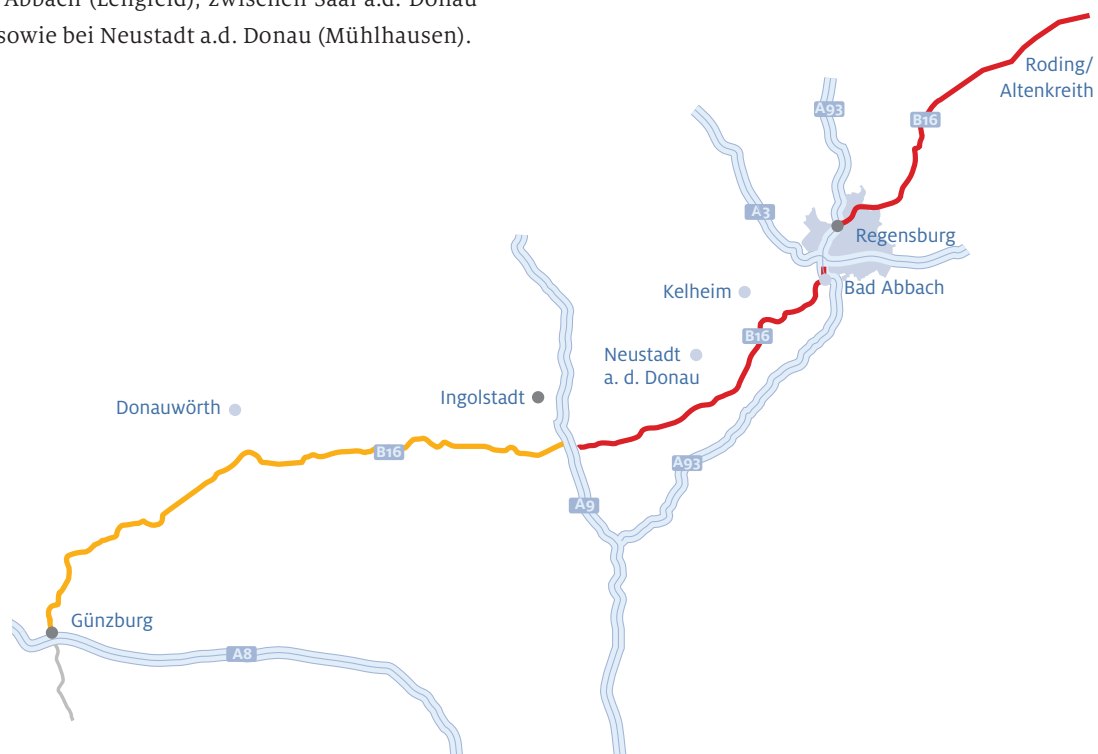
Kurz- / mittelfristig

- Durchgehend vierspuriger Ausbau der B85 von der A6 bei Amberg über die A93 bei Schwandorf und die B16 bei Roding bis zu den Bundesstraßen B20 und B85 bei Cham
- Vierspuriger Ausbau der B20 von der A3 bei Straubing bis zur B85 bei Cham

Bundesstraße B16

Die B16 zwischen Regensburg und Günzburg stellt als Querverbindung zwischen den Autobahnen A3, A93, A9 und A8 einen wichtigen Standortfaktor für die nahen Wirtschaftsräume dar. Sie ist eine der wichtigsten Verbindungen und Entwicklungsachsen zwischen dem Westen und Osten Bayerns. Für viele ansässige Betriebe ist eine leistungsfähige B16 das Tor zu wichtigen Beschaffungs-, Absatz- und Arbeitsmärkten. Aufgrund des prognostizierten Verkehrsanstiegs ist ein weiterer Ausbau der B16 dringend notwendig. Die IHKs entlang der B16 setzen sich daher gemeinsam für einen durchgängigen und mindestens dreispurigen Ausbau ein. Im Zuständigkeitsgebiet der IHK Regensburg betrifft das vorrangig einen Ausbau bei Bad Abbach (Lengfeld), zwischen Saal a.d. Donau und Abensberg sowie bei Neustadt a.d. Donau (Mühlhausen).

Zwischen Regensburg und Roding weist die B16 insgesamt hohe Verkehrszahlen auf. Die höchste Belastung findet sich zwischen Gallingkofen und Haslbach, weshalb ein vierspuriger Ausbau dieses Abschnitts in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen wurde. In der Weiterführung zwischen Haslbach und Roding ist die Fertigstellung des dreispurigen Ausbaus dringend notwendig, um das Erreichbarkeitsdefizit des deutsch-tschechischen Grenzgebietes, insbesondere zum Oberzentrum Regensburg, zu mindern.



Forderungen

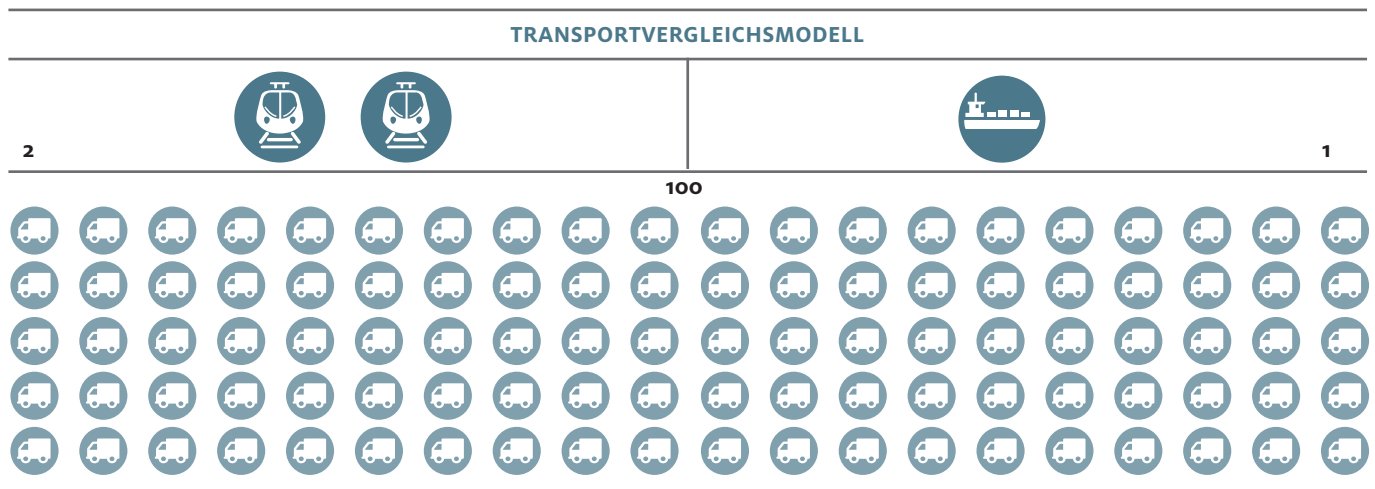
Kurz- / mittelfristig

- Dreispuriger Ausbau der B16 zwischen Regensburg und Ingolstadt
- Vierspuriger Ausbau im Abschnitt Gallingkofen – Haslbach
- Dreispuriger Ausbau zwischen Haslbach und Roding / Altenkreith

Längerfristig

- Durchgängiger und mindestens dreispuriger Ausbau zwischen Regensburg und Günzburg

Handlungsfeld Wasserstraße



Im Gegensatz zu vielen Straßen oder Schienenstrecken hat die Wasserstraße noch vergleichsweise große Kapazitätsreserven und könnte als umweltfreundlicher und energieeffizienter Verkehrsträger einen entscheidenden Beitrag zur Mobilitätswende im Güterverkehr leisten. Die Gründe für die freien Kapazitäten sind vielschichtig. Vor dem Hintergrund des Infrastrukturausbaus müssen aber vor allem die Unwägbarkeiten durch Niedrigwasser und eine reduzierte Leistungsfähigkeit durch nicht ausreichend hohe Brückenbauwerke genannt werden. Sein volles Potenzial kann das Binnenschiff nur entfalten, wenn die ganzjährige Befahrbarkeit der Wasserstraßen mit kalkulierbaren Fahrtzeiten und bei voller Beladung gewährleistet ist.

Vor diesem Hintergrund muss der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Donauausbau zwischen Straubing und Vilsbiburg in der Variante A als unzureichend bewertet werden, da diese Variante ohne Staustufe keine ausreichende Verbesserung bei Niedrigwasser bewirkt. Die Donau bleibt in diesem Abschnitt ein Hauptengpass für den Binnenschiffverkehrsverkehr in Deutschland und Europa.

Auch bei ausreichendem Wasserstand führen zu geringe Durchfahrtshöhen an einigen Brücken zu eingeschränkten Möglichkeiten, das Binnenschiff wirtschaftlich einzusetzen. So wird die Wasserstraße derzeit vorrangig für Massengüter und in kleinerem Maße für Schwertransporte genutzt. Um in Bayern auch den Transport von Containern wettbewerbsfähig auf der Wasserstraße durchzuführen, wäre eine durchgängig dreilagige Befahrbarkeit auf der Achse Main - Main-Donau-Kanal - Donau notwendig, die derzeit nur abschnittsweise gegeben ist.

Eine weitere Möglichkeit zur Aufwertung der Wasserstraße findet sich im Zu- und Ablauf der Warenströme: So ermöglicht die gesetzliche Regelung derzeit bereits, dass das zulässige Gesamtgewicht von Lkw im Vor- und Nachlauf kombinierter Verkehre mit bis zu 44 Tonnen anstatt sonst 40 Tonnen betragen darf. Diese Regelung wäre auch sinnvoll auf Transporte von Massengütern im Zu- und Ablauf der Binnenhäfen ohne Container übertragbar und würde hierdurch Kosten und Umweltbelastung reduzieren. In einem ersten Schritt sollten hierzu kurzfristig Sondergenehmigungen auf viel genutzten Modellstrecken vergeben werden. Längerfristig ist eine generelle Ausweitung der 44-Tonnen-Regelung auf Bundesebene anzustreben.

Forderungen

Kurz- / mittelfristig

- Ausweitung der 44-Tonnen-Regelung im Kombinierten Verkehr durch Sondergenehmigungen auf Modellstrecken im Zu- und Ablauf der Binnenhäfen

Längerfristig

- Schaffung einer mindestens dreilagigen Befahrbarkeit mit konventionellen Containern durch Erhöhung von Brücken
- Generelle Ausweitung der 44-Tonnen-Regelung im Kombinierten Verkehr auf Verkehre im Zu- und Ablauf von Binnenhäfen

Weitere wichtige Infrastrukturprojekte

Bundesstraße B15neu

Die B15neu ist eine leistungsfähige Fernverbindung in den Südosten Bayerns. In den letzten Jahren konnte der vierspurige Ausbau von der A93 bei Saalhaupt bis zur A92 bei Essenbach realisiert werden. Um ihr volles Potenzial erreichen zu können, muss die B15neu vierspurig bis zur A8 bei Rosenheim weitergeführt werden. Hierdurch würde sie als großräumige Umfahrung des überlasteten und staugefährdeten Ballungsraums München wirken und wäre eine wichtige Verbindung zu den Märkten im Süden und Südosten Europas. Dringlichster Schritt ist dabei die Schaffung einer leistungsfähigen Ostumfahrung Landshuts. Diese wurde dementsprechend auch im Bundesverkehrswegeplan in die Liste der Maßnahmen mit vordringlichem Bedarf aufgenommen.

Direkte Anbindung des Flughafens Nürnberg an die Autobahn A3

Der Albrecht-Dürer-Airport Nürnberg hat sich zu einem wichtigen Flughafen für Geschäftsreisende in oder aus der Oberpfalz und dem Landkreis Kelheim entwickelt. Für unseren Wirtschaftsraum stellt die Autobahn A3 dabei die Hauptverbindung zum Flughafen dar. Derzeit existiert keine direkte Anbindung von der Autobahn an den Airport. An- und Abfahrten gestalten sich dementsprechend umständlich durch Nürnberger Ortsteile. Zur Gewährleistung einer gesicherten, zeitzuverlässigen und ungehinderten Erreichbarkeit des Flughafens ist die Schaffung einer direkten Straßenanbindung erforderlich.

Dritte Start- und Landebahn am Flughafen München

Der internationale Flughafen München ist eine herausragende Infrastruktureinrichtung mit weitreichender Bedeutung für die ansässigen Betriebe. Der regionalen Wirtschaft steht damit in räumlicher Nähe ein Drehkreuz mit weltweiten Verbindungen zur Verfügung, das die weitere Internationalisierung der Unternehmen stärkt und sowohl die Wettbewerbsfähigkeit als auch die Attraktivität des Wirtschaftsraums Oberpfalz-Kelheim unterstützt.

Schienenstrecke Landshut – Mühldorf a. Inn

Durch die Elektrifizierung des Ostkorridors zwischen Regensburg und Hof wird eine attraktive Alternative für bayerische Verkehre von und zu den Nordseehäfen geschaffen. Die Schienenstrecke Landshut – Mühldorf spielt eine zentrale Rolle für die Weiterführung dieser Verkehre in Richtung Süden und ist damit

von hohem Interesse für den Wirtschaftsraum Oberpfalz-Kelheim. Mit einer Elektrifizierung der Strecke würde eine attraktive Alternative zum Knoten München und damit eine flexiblere Nutzung der Schienenkapazitäten im südostbayerischen Raum geschaffen werden.

Bundesstraße B299

Die B299 ist eine wichtige Verkehrsverbindung innerhalb des Wirtschaftsraums Oberpfalz-Kelheim sowie von und nach Ober- und Niederbayern. Aktuelle Verkehrszählungen haben noch keine durchgängige Überlastung ergeben, allerdings kommt es stellenweise bereits heute zu erhöhtem Verkehrsaufkommen und einem hohen Anteil des Schwerlastverkehrs. Um einer Überlastung der Infrastruktur vorzubeugen, sollte daher frühzeitig ein abschnittsweiser dreispuriger Ausbau vorgesehen werden. Im Fokus stehen dabei die Abschnitte Amberg – Neumarkt – Berching – Beilngries (Paulushofen) sowie Neustadt a.d. Donau (Marching) – Siegenburg – Landshut. Letzterer ist auch Teil der Hauptroute für chemische Produkte zwischen Neustadt a.d. Donau bzw. Ingolstadt und dem bayerischen Chemiedreieck um Burghausen.

Brenner Nordzulauf

Der im Bau befindliche Brenner Basistunnel kann sein Potenzial als Hochleistungsbahnachse nur dann ausschöpfen, wenn er mit bedarfsgerecht ausgebauten Zulaufstrecken an das weiterführende Schienennetz angebunden wird. Auf bayerischer Seite ist hierfür der Bau eines dritten und vierten Gleises als Brenner Nordzulauf notwendig, um einen möglichst hohen Anteil der alpenquerenden Verkehre auf die Schiene zu verlagern und der bayerischen Wirtschaft eine attraktive Alternative zum Lkw-Transport auf dem Brennerpass zu ermöglichen.

Donauausbau im Abschnitt Straubing – Vilshofen

Die Donau stellt zwischen Straubing und Vilshofen in ihrer jetzigen Form einen Flaschenhals auf der internationalen Rhein-Main-Donau-Wasserstraße dar. Im Durchschnitt können Schiffe auf diesem Abschnitt aufgrund von Niedrigwasser die Hälfte des Jahres nicht voll beladen werden oder diesen gar nicht passieren. Erschwerend kommt hinzu, dass diese Tage nicht vorhersehbar sind, was eine hohe Unsicherheit in die betroffenen Lieferketten bringt. Die bisherigen Untersuchungen haben ergeben, dass nur ein Ausbau mit Staustufe eine wesentliche Verbesserung dieser Situation herbeiführt. Vor diesem Hintergrund muss der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Donauausbau in der staufreien Variante A als unzureichend bewertet werden. Trotz des nur geringen Verbesserungspotenzials ist der vorgesehene Ausbau politischer Wille und muss als solcher schnellstmöglich fertiggestellt werden.

Verkehrspolitische Positionen

Mobilität ganzheitlich und als wegweisendes Thema begreifen

Die Mobilität von Personen und Gütern ist ein entscheidendes Kriterium für die Entwicklung des Wirtschaftsraums Oberpfalz-Kelheim. Von Politik und Verwaltung wird daher erwartet, sich der Thematik mit einer hohen Priorität zu widmen. Die finanzielle und personelle Ausstattung müssen die hohe Bedeutung ebenso widerspiegeln wie eine effiziente organisatorische Umsetzung. Mobilität muss darüber hinaus in ihrer Gesamtheit begriffen und weiterentwickelt werden. Hierfür sind etablierte Verkehrsmittel ebenso von Belang wie neue Mobilitätsformen. Um systembedingte Vorteile nutzen zu können, müssen Unternehmen und Bürger auch künftig selbst bestimmen können, welche Verkehrsmittel sie wählen. Der Umweltverbund muss im Besonderen durch attraktivitätssteigernde Maßnahmen gefördert werden, damit mehr Menschen umsteigen.

Zusätzlich sollten Kommunen Planungen für die Weiterentwicklung der Mobilität in ihrem Zuständigkeitsbereich aufstellen, um ihre langfristigen Ziele transparent zu machen. Hierbei sollten die Bedürfnisse der Logistik und damit der Unternehmen für eine möglichst ungehinderte Erreichbarkeit berücksichtigt werden. Das sichert für Unternehmen dauerhaft die erforderlichen Standortperspektiven.

Aufgrund der ländlichen Prägung Ostbayerns wird der Pkw im Wirtschaftsraum Oberpfalz-Kelheim mittel- bis langfristig das dominierende Verkehrsmittel bleiben. Gleichzeitig entwickeln sich aber zunehmend Möglichkeiten, diesen Umstand umweltfreundlicher zu gestalten, ohne bestimmte Verkehrsträger zu diskriminieren. Voraussetzung hierfür ist ein positives Grundverständnis von Mobilität als zu gestaltendes und steuerndes Element sowie eine Offenheit gegenüber neuen technologischen und konzeptionellen Möglichkeiten.

Technologische und gesellschaftliche Trends zu attraktiven und nachhaltigen Mobilitätskonzepten zusammenführen

Die Entwicklung neuer Antriebe führt zusammen mit der Digitalisierung und weiteren technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen zu einem neuen Mobilitätsbewusstsein und neuen Mobilitätsformen. Bund, Länder und Kommunen sollten daher weitere innovative und insbesondere integrative Mobilitätskonzepte erarbeiten, um nachhaltige Entwicklungsperspektiven und Planungssicherheit herbeizuführen. Gebietsgrenzen dürfen dabei kein Hindernis darstellen und müssen überwunden werden. Um zusätzliche Potenziale für eine Verkehrswende zu realisieren, sind langfristige Planungen (bspw. durch regionale Nahverkehrspläne) immer auch um kurz- und mittelfristige Ziele zu ergänzen und in regelmäßigen Intervallen zu hinterfragen. Langfristiges Ziel muss es dabei nicht sein, Individualverkehr abzuschaffen, sondern ein attraktives Angebot im öffentlichen Personenverkehr mit umweltschonenden Formen des Individualverkehrs zu kombinieren.

Arbeitsteilung von etablierten und neuen Formen des ÖPNV fördern

Um ein attraktives Angebot bieten zu können, muss der öffentliche Personenverkehr entsprechend der Stärken seiner unterschiedlichen Verkehrsmittel eingesetzt und um innovative Konzepte ergänzt werden. Entscheidungsgrundlage für die Gestaltung des Angebots sollte dabei grundsätzlich der aktuelle Bedarf sein. In einigen Fällen, vor allem bei der Einführung neuer Mobilitätskonzepte, wird es aber unausweichlich sein, dass die Aufwandsträger in Vorleistung gehen. Hier braucht es die Weitsicht und den Mut ein Angebot zu schaffen, das überzeugt, auch wenn die Nachfrage sich nicht sofort einstellt.

So werden auf vielgenutzten Relationen auch zukünftig Bus- und Bahnverkehre mit klassischen Fahrplänen das Rückgrat des ÖPNV bilden. Bestenfalls kann die Taktung in diesen Fällen in Form von regelmäßigen Intervallen gestaltet werden (z.B. Abfahrt eines Busses alle 15 Minuten), so dass Fahrgäste das Verkehrsmittel ohne Kenntnis des zugrunde liegenden Fahrplans nutzen können. Auf wenig genutzten Relationen ist dieser fahrplanorientierte ÖPNV meist nur mit einer unattraktiven Taktung oder mit überproportional hohen Kosten realisierbar. Hier braucht es kreative Ansätze, um beispielsweise mit Bedarfsverkehren durch Rufbusse oder Anrufsammeltaxis ein attraktiveres Angebot bei vertretbaren Kosten zu schaffen.

Politische Aufgabe ist es, finanzielle Unterstützungen so einzusetzen, dass eine stärkere Arbeitsteilung von bewährten und neuen ÖPNV-Konzepten möglich ist. Kreative neue Mobilitätskonzepte müssen in ihrer Entwicklung und Anlaufphase unterstützt werden und Unternehmen, die von der Marktveränderung betroffen sind, muss es ermöglicht werden, an der Entwicklung teilzunehmen.

Multimodale Schnittstellen stärken

Multimodale Schnittstellen sind das verbindende Glied zwischen Verkehrsmitteln. Indem man den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtert, stärkt man den öffentlichen Personenverkehr und schafft insgesamt ein attraktiveres Mobilitätsangebot. Die Verknüpfung solcher Schnittstellen an zentralen Orten wie Bahnhöfen, P+R-Anlagen, Großparkplätzen und stark frequentierten Bushaltestellen sollte deutlich über das bisherige Maß hinaus ausgebaut werden. Je nach Lage ist nicht nur die Verknüpfung von privatem Pkw und ÖPNV sinnvoll. Auch Leihangebote für Autos, Fahrräder oder E-Scooter sowie die Errichtung von Ladesäulen, Fahrradboxen oder WLAN-Hotspots können sinnvoll sein.

Neben der räumlichen Nähe hilft Fahrgästen auch ein Verkehrsmittel übergreifendes Informationsangebot – beispielsweise als Smartphone-App – dabei, unkompliziert zwischen den Verkehrsmitteln zu wechseln. Durch den Einsatz solcher plattformbasierten Dienste ist es möglich, die Planungssicherheit und Flexibilität ihrer Nutzer zu erhöhen, um den öffentlichen Personenverkehr komfortabler zu gestalten.

Rad- und Fußverkehr bei Mobilitätskonzepten einbeziehen

Gerade in Städten wird ein großer Anteil der Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Daher ist vor allem in Innenstädten und zentrenrelevanten Lagen eine hohe Aufenthaltsqualität zu schaffen, um diesen Anteil zu halten und auszubauen. Bei Radwegen ist auf eine ausreichende Qualität und Durchgängigkeit zu achten. Darüber hinaus müssen die teils unterschiedlichen Ansprüche von klassischen Radfahrern sowie Nutzern von E-Bikes und Lastenfahrrädern beachtet werden. Diese unterscheiden sich auch in Bezug auf die Güte der Abstellanlagen.

Ebenso wie Alltagsradwege müssen auch touristische Routen aufgewertet und durchgehend beschildert werden. Der Tourismus nimmt in der Region eine wichtige Rolle ein. Zunehmend erkunden die Gäste ihre Urlaubsregion auch mit dem Fahrrad. Um den Anteil der Fahrradverkehre bei Pendlern weiter erhöhen zu können, muss zukünftig auch ein größeres Augenmerk auf die Verbindung von Wohn- und Gewerbegebieten mit Radwegen gelegt werden.

Digitalisierung bereits heute nutzen

Die Digitalisierung ist ein Trend, in den viel Hoffnung für weitere Effizienzgewinne und eine nachhaltige Wende im Verkehrsbereich gesetzt wird. Tatsächlich hat die Digitalisierung über vielfältige Ansätze das Potenzial, die Mobilität von morgen drastisch zu verändern. Visionen von autonom fahrenden, induktiv geladenen Bussen, die sich modular verbinden und entkoppeln, um ihre Fahrgäste on demand binnen Minuten an jedem Ort abzuholen, sind sicherlich in einer Endstufe realistisch. Bis dahin ist es aber wichtig, kurzfristigere Möglichkeiten aufzugreifen und umzusetzen. So könnte beispielsweise bereits heute die genaue Erfassung und Analyse von Verkehrsflüssen zu besseren Routenplanungen führen. Im ÖPNV wäre damit schon vor Reiseantritt bekannt, welche Nachfrage auf welchen Verbindungen entsteht und somit eine intelligente, aufkommensgesteuerte Verkehrsführung möglich. Durch die Lokalisierung freier Parkplätze könnte eine neue Qualität an Parkleitsystemen geschaffen werden, die Parksuchverkehre drastisch reduzieren. Smart City und Smart Region sind oft verwendete Begriffe, wenn es um die zukünftige digitale Gestaltung derartiger Möglichkeiten geht. Diese Begriffe gilt es nun im Wirtschaftsraum Oberpfalz-Kelheim mit Leben zu füllen. Neben der Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur müssen vor allem auch rechtliche Rahmenbedingungen und ein einheitlicher Datenstandard geschaffen werden, die den Einsatz innovativer Anwendungen erlauben und fördern. Hierunter fallen auch die Beseitigung von Hürden durch Datenschutz und Bürokratie.

Ausbau der digitalen Infrastruktur beschleunigen

Die technischen Voraussetzungen für die Nutzung digitaler Technologien müssen zügig verbessert werden. So ist die Mobilfunkabdeckung vielerorts immer noch lückenhaft und verhindert selbst die Nutzung von einfachen, datenarmen Anwendungen. Dieser Umstand ist schnellstmöglich durch eine flächendeckende Netzabdeckung in 4G-Qualität zu beseitigen. Im nächsten Schritt müssen die Voraussetzungen für datenintensive Anwendungen und einen Datenaustausch in Echtzeit hergestellt werden, wie sie beispielweise für autonomes Fahren und leistungsfähige Car2x-Kommunikation⁷ notwendig sind. Das erfordert nach heutigem Stand den flächendeckenden Ausbau der digitalen Infrastruktur auf gigabitfähiges Breitband und 5G-Technologie sowie den zukunftsweisenden 6G-Standard.

Technologievielfalt durch Technologieneutralität erhalten

Der Einsatz alternativer Antriebstechnologien ist von entscheidender Bedeutung für die Mobilität von morgen. Aktuell stehen neben Elektroantrieben v.a. Wasserstoffantriebe sowie Antriebe mit synthetischen Kraftstoffen und LNG⁸ im Fokus der öffentlichen Diskussion. Aus Sicht der IHK Regensburg für Oberpfalz / Kelheim ist diese Technologievielfalt positiv zu bewerten und sollte nicht politisch eingeschränkt werden. Letztendlich muss und wird der Markt selbst entscheiden, welche Antriebsformen sich in welchem Anwendungsbereich langfristig durchsetzen. Gleichzeitig darf dieses Argument nicht vorgeschoben werden, um die Entwicklung und Verbreitung marktreifer Technologien, wie den Elektroantrieb, zu verzögern. Elektrofahrzeuge werden heute nicht mehr nur von einer Handvoll überzeugter Idealisten genutzt. Technologische Entwicklungen ermöglichen ihren Einsatz in einem breiten Anwendungsfeld. Dieses wird sich vor allem aufgrund von Verbesserungen im Batteriebereich und einem dichteren Netz an Ladesäulen auch zukünftig vergrößern. Gleichzeitig ist es aber unwahrscheinlich, dass sich die Elektromobilität auf absehbare Zeit als vollwertiger Ersatz für Benzin- und Dieselmotoren etablieren wird. Für die Unternehmen im Wirtschaftsraum Oberpfalz-Kelheim ist es daher wichtig, dass für alle Anwendungsbereiche zu jedem Zeitpunkt funktionale und wirtschaftlich abbildbare Lösungen zur Verfügung stehen. Je nach Verkehrsträger, Transportgewicht und Reichweite wird es sich dabei in der Übergangszeit auch weiterhin um Benzin- und Dieselmotoren oder Hybrid-Ansätze handeln.



⁷ Unter Car2x-Kommunikation versteht man die Vernetzung von Fahrzeugen mit Sendern und Empfängern in ihrer Umgebung (bspw. mit anderen Fahrzeugen, Ampeln, Leitstellen etc.)

⁸ Liquefied Natural Gas

Ausreichend Lkw-Parkplätze bereitstellen

Entlang der Autobahnen fehlten 2018 bundesweit 30- bis 40.000 Lkw-Parkplätze, allein in Bayern waren es fast 4.000⁹. Das führt zu Unfällen, überfüllten Rastplätzen und der Gefahr, dass Lenk- und Ruhezeiten nicht eingehalten werden. Bei der Behebung des Problems sollten sowohl die Erweiterung von bestehenden Anlagen als auch die Wiedereröffnung geschlossener Rastplätze und der Neubau von Parkplätzen in die Überlegungen einfließen. Darüber hinaus sind schnellstmöglich technische Möglichkeiten umzusetzen, die es Unternehmen und Fahrern erlauben, sich via Online-Portal oder Anzeigetafeln über die Belegung von Parkplätzen zu informieren.

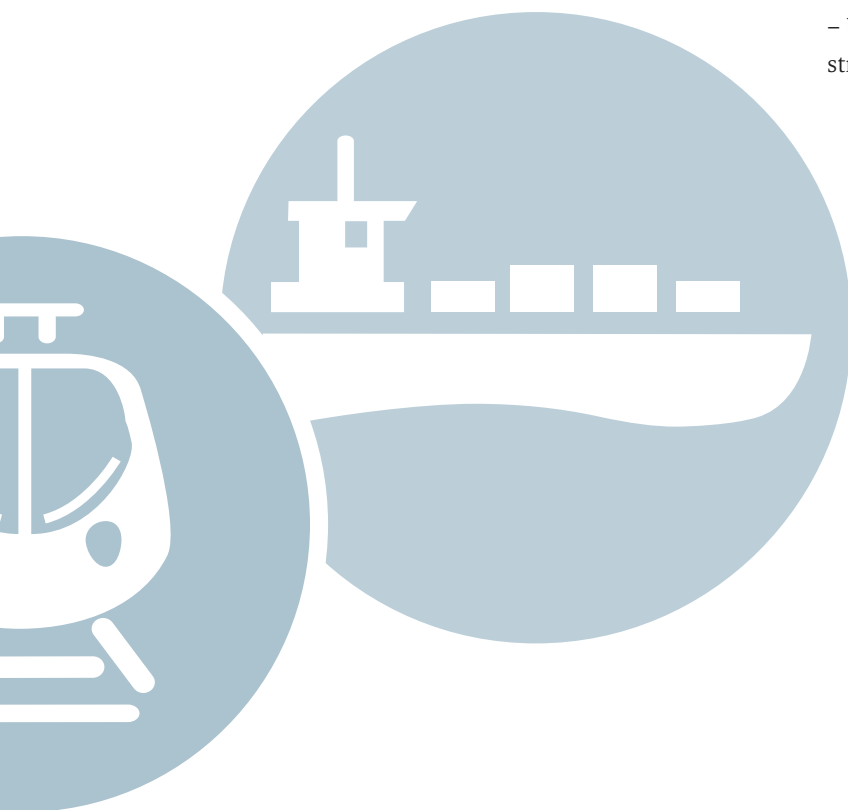
Gewerbeflächen für Logistik bereitstellen

Für Logistikzwecke geeignete Flächen sind knapp und die Erschließung neuer Flächen häufig schwierig. Die Verwendung bestehender Logistikflächen für andere Zwecke sollte von Kommunen daher möglichst vermieden werden. Um Vorbehalte gegen die Logistikbranche abzubauen, sollten ihre systemische Relevanz für die Gesamtwirtschaft und die Vorteile von Investitionen dieser Branche für den Standort herausgestellt werden.

Innenstädte müssen für Lieferverkehr erreichbar bleiben

Lieferverkehre nehmen in Städten eine besondere Rolle ein. Gründe hierfür sind beispielsweise die räumliche Enge, ein hohes Verkehrsaufkommen, konkrete Lieferfenster und -zonen sowie i.d.R. höhere Umweltauflagen. In dieser komplexen Gemengelage müssen Wege für die zukünftige Gestaltung von Lieferverkehren in die Innenstädte gefunden werden. Denn auch zukünftig sollen diese als wichtige und funktionsfähige Standorte für Handel, Dienstleistungen und Gewerbe ohne Einschränkungen erreichbar bleiben. Die Verlagerung der Betriebe ins Umland hätte schlimmstenfalls zur Folge, dass sie zwar mit Pkw und Lkw besser zu erreichen wären, nicht aber für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr.

Eine aktuell viel diskutierte Alternative zu klassischen Lieferverkehren ist die Schaffung von Mikro-Depots. Darunter wird die zentrale Anlieferung von Paketen zu kleinen Containern in der Innenstadt verstanden, von denen aus anschließend die Feinverteilung etwa durch Lastenfahrräder durchgeführt wird. Eine Kooperation verschiedener Logistikdienstleister und damit die Bündelung der Verkehre auf der letzten Meile muss als ernstzunehmende Option für die Zukunft in Erwägung gezogen werden. Vor allem auf kommunaler Ebene können Politik und Verwaltung derartige Vorhaben durch frühzeitige Planung und durch die Vermittlung von Standorten für Mikro-Depots unterstützen. Weiterhin haben sich an Modellstandorten Sondergenehmigungen für die eingesetzten Lastenfahrräder bewährt – beispielsweise für die entgegengesetzte Einfahrt in Einbahnstraßen oder für die Nutzung in Fußgängerzonen.



Langfristige Finanzierung und Planung von Infrastruktur sicherstellen

Die Prognose des aktuellen Bundesverkehrswegeplans geht von einer Zunahme der Verkehrsleistung im Güterverkehr von 2010 bis 2030 um 38 Prozent aus. Eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum ist damit bislang nicht erkennbar. Die Mobilität von Menschen und Gütern ist auch in Zukunft Voraussetzung für viele wirtschaftliche Aktivitäten in einer arbeitsteiligen Wirtschaft. Häfen, Flughäfen und multimodale Terminals sind bedeutende Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern und sowohl für den Export als auch für den Import von Bedeutung.

Fehlende Planungskapazitäten sind aktuell ein entscheidendes Hindernis für die Realisierung wichtiger Infrastrukturprojekte. Das führt dazu, dass es inzwischen trotz Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln einen Mangel an planfestgestellten Projekten gibt. Es gibt derzeit zu wenige Bauingenieure, insbesondere für den Bereich Verkehrswegebau, und die Ausbildung von Nachwuchs benötigt Zeit. Hinzu kommt, dass Infrastrukturbetreiber, Verwaltungen und Planungsbüros bei der Schaffung neuer Stellen vorsichtig agieren, wenn sie nicht absehen können, wie lange die Investitionsmittel auf dem aktuell hohen Niveau gehalten werden. Die Finanzierungslinie für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sollte daher längerfristig auf einem hohen Niveau verstetigt werden. Das gilt für alle Baulastträger gleichermaßen. Die Zweckbindung der Einnahmen aus der Lkw-Maut für die Bundesfernstraßen hat sich bewährt und sollte daher beibehalten werden, um die Verstetigung der Mittel zu unterstützen.

PPP-Finanzierung als Ergänzung nutzen

Public Private Partnership (PPP) bietet die Chance, unternehmerisches Know-how zur Minimierung der Lebenszykluskosten zu nutzen und gerade bei schlechter Haushaltslage schneller privates Kapital zur Infrastrukturfinanzierung zu mobilisieren. 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 Verkehrsinfrastruktur entlassen. Gelungene PPP-Projekte können als Vorbild dienen, diese Form der Finanzierung weiterzuentwickeln.

Positionen



www.ihk-regensburg.de/standortumfrage2020



www.ihk-regensburg.de/kommunalwahl2020



www.ihk-regensburg.de/mobilitaetsbefragung



www.ihk-regensburg.de/stadtumland



www.ihk-regensburg.de/energiepolitische_positionen



www.ihk-regensburg.de/handelspositionen



IHK

Regensburg

für Oberpfalz / Kelheim

Der IHK-Bezirk Oberpfalz und Landkreis Kelheim (Ndb.)

