



Mobilität 2030 in Bayerisch-Schwaben

Trends. Perspektiven. Visionen.

Inhalt

Einleitung: Mobilität für einen starken Wirtschaftsstandort.....	3
Zusammenfassung	4
Die Aufgaben und Leistungen der IHK	5
Der Prozess „Mobilität 2030 in Schwaben“	6
„Mobilität 2030“-Einzelergebnisse	
I. Mobil auf dem Land.....	9
II. Mobil in der Stadt	12
III. Touristische Verkehre	15
IV. Mobilität und Logistik	18
V. Siedlungsentwicklung und Mobilität	20
VI. Infrastruktur	23
Hintergrund: Pendlerverflechtungen in Schwaben	28
Weiterführende Informationen	30

Impressum

Herausgeber: IHK Schwaben, Stettenstraße 1+3, 86150 Augsburg
0821 3162-0 info@schwaben.ihk.de, www.ihk.de/schwaben

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

Texte: Dr. Kristin Wirth, Peter Stöferle
Bildnachweis: Titelbild: AdobeStock ©
Stand: Juni 2023

Einleitung: Mobilität für einen starken Wirtschaftsstandort

Wie soll die Mobilität in Schwaben am Ende des Jahrzehnts aussehen? Wie werden wir unterwegs sein, wie kommen Beschäftigte zu ihren Arbeitsplätzen, Dienstleister zu ihren Kunden, Erholungssuchende zu den touristischen Zielen? Wie finden Rohstoffe und Vorprodukte ihren Weg in die Unternehmen, und Waren aus schwäbischer Herstellung den Weg auf die Weltmärkte? Was braucht es aus Sicht der Wirtschaft hierfür, und zwar nicht allein an „klassischer“ Infrastruktur, sondern an Ansätzen und Konzepten, die vielleicht erst durch neue Technologien möglich werden?

Diese Leitfragen standen über einer Serie von inhaltlich differenzierten „Mobility Network“-Diskussionsrunden der IHK Schwaben im Jahr 2022. Interessierte Unternehmen, vorwiegend aus dem IHK-Verkehrsausschuss und aus den Regionalversammlungen sowie Experten von der kommunalen Seite und aus Planungsbehörden tauschten sich in fünf großen thematischen Blöcken über die Fragestellungen aus, jeweils auf Grundlage von wissenschaftlichen Impulsen der Hochschulen Augsburg und Kempten, vom Fraunhofer Projektzentrum Verkehr, Mobilität und Umwelt in Prien, vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik in Dortmund und von Bayern Innovativ.

Dieses Handbook greift den Wunsch von Unternehmen nach einer Perspektive für die „Mobilität 2030“ in Schwaben aus zwei Gründen auf: um einerseits viele Einzeldiskussionen an unterschiedlichen Orten zu einem Gesamtbild zusammenzuführen und andererseits, um die unternehmerischen Perspektiven dieser Debatten klarer zu formulieren. Während der Arbeit an diesem Papier haben sich die politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen auch für Mobilität geändert. Der Ukraine-Krieg hat Energie und Mobilität verteuert, das befristete 9-Euro-Ticket und auch das daran anknüpfende „Deutschland-Ticket“ („49-Euro-Ticket“) schieben die politisch gewünschte „Verkehrswende“ nur teilweise an, und die Klimaziele gerade im Bereich Verkehr werden das dritte Jahr in Folge nicht erreicht.

In diesem Handbook haben wir die Diskussionen und Stoffsammlungen aus den „Mobility Networks“ zusammengefasst und die Anliegen der Unternehmen herausgearbeitet. Die Ergebnisse wurden nochmals mit dem IHK-Ausschuss für Verkehr und Mobilität rückgekoppelt, um am Ende eine breite Basis an Perspektiven und Anliegen aus der schwäbischen Wirtschaft wiederzugeben.

Der Prozess „Mobilität 2030 Schwaben“ sollte vor allem Diskussionsbeiträge liefern: Wo und wie sehen Unternehmen die Chance, künftig etwas anders und besser zu machen; welche Themen sind aus Sicht der Wirtschaft besonders wichtig, welche innovativen Ansätze für Mobilität können dabei unterstützen, und wo können Unternehmen auch selbst etwas dazu beitragen, zukunftsfähige Mobilität für Bayerisch-Schwaben mitzugestalten? Die Ergebnisse geben Einblicke und Ausblicke in bestehende und zukünftige Schlüsselfaktoren einer funktionierenden Verkehrslandschaft am Wirtschaftsstandort Schwaben. Denn Wirtschaft braucht Mobilität, und sie ist es, die die Mobilität bereitstellt.

Herzlichen Dank an dieser Stelle:

an alle im Prozess beteiligten Expertinnen und Experten, die mit ihrem Fachwissen und ihrer Erfahrung den Prozess bereichert haben, an alle interessierten und engagierten Unternehmen, die sich die Zeit genommen haben, mit ihrer Teilnahme an den Veranstaltungen und mit ihren Statements Schwabens Mobilitätswelt zu diskutieren und damit Ideengeber für zukünftige Lösungsansätze zu werden; herzlichen Dank auch im Besonderen an die Mitglieder des IHK-Verkehrsausschusses, die die Entwicklung des Projekts „Mobilität 2030“ kontinuierlich begleitet haben, und an alle Best Practice-Geber, die mit ihren guten Beispielen schon voran gehen und beweisen, dass die Zukunft der Mobilität bereits jetzt in Schwaben stattfindet.

Zusammenfassung

Im Wesentlichen geht dieses Handbuch auf fünf Blickwinkel für die Mobilität 2030 ein, die auf den folgenden Seiten beleuchtet werden:

- Mobil auf dem Land
- Mobil in der Stadt
- Touristische Verkehre
- Logistik
- Siedlungsentwicklung und Verkehr

Außerdem stellt das Kapitel über Infrastrukturfragen noch einmal im Detail vor, welche aktuellen Zahlen, Daten und Fakten den Mobilitätsstandort Bayerisch-Schwaben ausmachen und zeigt laufende und zukünftige Infrastrukturprojekte und -themen auf.

Unterschiedliche Problemlagen

Eines wurde in den Diskussionen mit den Unternehmensvertretern deutlich: Schon innerhalb Schwabens sind die Problemlagen höchst unterschiedlich. Kapazitätsengpässe im Straßennetz und „Parkdruck“ sind vor allem ein Thema weniger Städte. Auf dem Land besteht umgekehrt die Herausforderung darin, einen gleichermaßen attraktiven wie wirtschaftlichen öffentlichen Nahverkehr zu organisieren, um überhaupt die Erreichbarkeit ohne Individualverkehr zu ermöglichen. Und gerade an touristisch interessanten Orten ist der Grat zwischen dem erwünschten wirtschaftlichen Nutzen und der empfundenen Belastung durch den Ausflugsverkehr mitunter schmal. So unterschiedlich diese – und weitere – Herausforderungen sind: Gemeinsam ist fast allen, dass sich große Hoffnungen auf die Digitalisierung und auf neue Technologien stützen.

Zentrale Herausforderungen

Die Unternehmerinnen und Unternehmer haben eine Reihe von Herausforderungen identifiziert, die besondere Anstrengungen erfordern. In den einzelnen Bereichen sind dies vor allem:

- **Land** (siehe Seite 8): die „Letzte-Meile-Problematik“ und der Mangel an flexiblen Angebotsformen als Zugangshürde für den öffentlichen Verkehr (ÖV) ⇒ Mobility Hubs könnten einen individuellen Mobilitätsmix und den flexiblen zwischen Verkehrsmitteln ermöglichen
- **Stadt** (siehe Seite 11): hohes Verkehrsaufkommen ⇒ „Sharing“ und effizientere Angebote mittels Digitalisierung
- **Tourismus** (siehe Seite 14): Aufkommen besser „verteilen“ ⇒ sanfte Besucherlenkung an den „Hotspots“; „Tourismusbildung-as-a-Service“ ⇒ Hotellerie und Gastronomie vermitteln Lösungen für die Mobilität vor Ort
- **Logistik** (siehe Seite 18): „Bündelung“ in den Innenstädten
- **Siedlungsentwicklung** (siehe Seite 20): Planung von Gewerbegebieten muss (öffentliche) Verkehrserschließung von Anfang an berücksichtigen ⇒ stärkere Beteiligung von Unternehmen

In der **Infrastruktur** (siehe Seite 23) ist es angesichts langer Planungs-Vorlaufzeiten entscheidend, den absehbaren Bedarf in zehn Jahren bereits heute anzugehen.

Neue **Technologien** sind ein Querschnittsthema, das sich durch alle genannten Bereiche zieht: z.B. neue Antriebe, innovative und digital basierte Angebotsformen und bessere Nutzung von Kapazitäten. Diese Angebote müssen auch für Schwaben nutzbar werden; gleichzeitig stellen sie dort, wo gewachsene Zulieferer-Strukturen betroffen sind, eine **industriepolitische** Herausforderung dar.

Positionen

Zu den einzelnen Themenfeldern finden sich jeweils Positionen aus Sicht der Unternehmen. Sie sind in einer Arbeitssitzung des IHK-Ausschusses für Verkehr und Mobilität am 09.02.2023 herausgearbeitet worden.

Die Aufgaben und Leistungen der IHK

■ Standortpolitik

Infrastruktur – sowohl die Verkehrsanbindung wie auch die Verfügbarkeit schneller Daten- und Mobilfunknetze – ist in den Standortumfragen der IHK Schwaben eines der wichtigsten Kriterien für die Qualität und Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes. Die IHK setzt sich deshalb auf vielen Ebenen im Sinne der Wirtschaftsförderung dafür ein, die Rahmenbedingungen für Mobilität und Logistik zu verbessern und konkrete Vorhaben in der Region voranzubringen: zum Beispiel gegenüber Politik auf kommunaler, Landes- und Bundesebene, Ministerien, Behörden, Aufgabenträgern oder Bahnunternehmen.

■ Träger öffentlicher Belange

Bei regionalen öffentlichen Beteiligungsverfahren – etwa zu Verkehrsprojekten, zur Ausweisung von Gewerbegebieten oder auch zu Nahverkehrsplänen – äußert sich die IHK als Vertretung der Gesamtwirtschaft; bei überregionalen Themen wie Gesetzgebungsverfahren tut sie dies über die Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK) als Dachverband oder über den Bayerischen Industrie- und Handelskammertag BIHK.

■ Öffentlich-rechtliche Aufgaben im Kooperationszentrum Verkehr und Logistik

Im Kooperationszentrum Verkehr und Logistik (KVL) erledigen die beiden IHKs Schwaben und Ulm gemeinsam öffentlich-rechtliche Aufgaben, beispielsweise Prüfungen, Zulassungen, Anhörungen, Gutachten und Stellungnahmen. Außerdem bieten sie Informationen und Fachveranstaltungen für die Verkehrs- und Logistikbranche.

■ Branchenservice

Als Teil des Branchenservices bietet die IHK Schwaben individuelle Fachberatung für Verkehrs- und Logistikunternehmen, zum Beispiel:

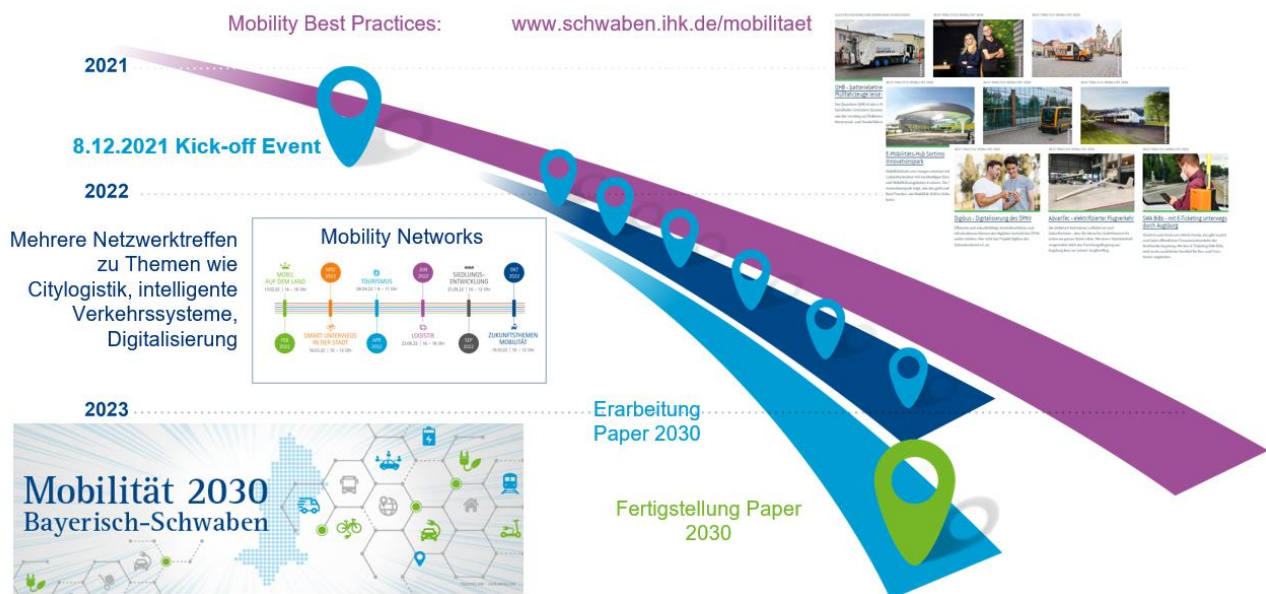
- Erstberatung von Unternehmen, Existenzgründern und Prüfungsteilnehmern
- "Start-up Coaching" im Bereich Logistik, Güterverkehr und Personenbeförderung
- Fachberatung von Unternehmen im Logistik-, Personenbeförderungs- und Gefahrgutbereich
- Betreuung von Firmen im Rahmen des Projekts "Runder Tisch"
- Hilfe für Industrie- und Handelsfirmen bei Transportproblemen
- Beratung bei Frachtfragen (Fracht- und Haftungsrecht)
- Newsletter Verkehr und Logistik

Der Prozess „Mobilität 2030 in Bayerisch-Schwaben“

Das Projekt „Mobilität 2030 in Bayerisch-Schwaben“ ist im Sommer 2021 vom IHK-Ausschuss für Verkehr und Mobilität ins Leben gerufen worden, maßgeblich initiiert durch den Ausschussvorsitzenden Josef Brandner. Grundgedanke war, die damals wie heute vorhandenen regionalen Initiativen, Planungen von Kommunen, Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden, den verkehrsträger-spezifischen Konzepten und Vorschlägen von Interessensgruppen um eine gesamtschwäbische Perspektive aus Sicht der Wirtschaft zu ergänzen. Dazu sollten der Bedarf, die Anliegen und auch die Ideen der Unternehmen zusammengetragen und formuliert werden. Sichtbar werden sollte auch, welche innovativen Technologien, Player und Best Practices in Schwaben bereits vorhanden sind und für die Zukunft genutzt werden könnten.

„Kick-off“

Gestartet wurde dieser Prozess mit einer digitalen „Kick-off“-Veranstaltung am 8. Dezember 2021. Ein – seitdem mehrfach erweiterter – Überblick zu Innovationen und „Best Practices“ aus Bayerisch-Schwaben wurde online gestellt.



Grafik: Prozess („Roadmap“) des Projekts „Mobilität 2030 Bayerisch-Schwaben“
Quelle: eigene Darstellung IHK Schwaben

„Mobility Networks“

Über das Jahr 2022 verteilt schlossen sich fünf „Mobility Network“-Arbeitsrunden zu unterschiedlichen Facetten des Themas Mobilität an:



Titel: Mobilität 2030 Bayerisch-Schwaben Mobility Networks

Quelle: eigene Darstellung IHK Schwaben

In den fünf Mobility Networks kamen viele verschiedene Akteure aus den einzelnen Themenfeldern zusammen:

Unternehmensvertreterinnen und -vertreter aus verschiedenen Branchen und verschiedenen Regionen Schwabens, dazu Vertreterinnen und Vertreter aus Wissenschaft, Behörden und Verbänden. In jedem Network gab es jeweils einen Impuls von Mobilitätsexpertinnen und -experten.

Anschließend wurden gemeinsam die folgenden Aspekte diskutiert:

- Wo sehen Sie Herausforderungen?
- Welche innovativen Lösungsansätze gibt es?
- Was kann die IHK tun?

Die Veranstaltungen wurden alle als Videokonferenzen durchgeführt.

Die Meinungen und Diskussionsbeiträge wurden mit Hilfe digitaler Boards und Mitschriften gesammelt. Im Nachgang wurden die Expertenbeiträge, Daten, Fakten und Unternehmensmeinungen verdichtet und schriftlich festgehalten. Darüber hinaus gab es ein digitales Meinungsportal auf der Webseite der IHK Schwaben, über das sich jedes interessierte Unternehmen in den Prozess einbringen konnte.

Impulse zur „Mobilität 2030“

Referentinnen und Referenten im „Mobilität 2030“-Prozess:

Auftakt 8. Dezember 2021:

Prof. Dr. Barbara Lenz, DLR
Helmut Schütz, Ministerialdirektor, Bay. Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Anne-Marie Tumescheit, Fujitsu
Sebastian Krause, Targomo

Mobil auf dem Land, 17. Februar 2022:

Wolfgang Inninger, Fraunhofer IML, Prien

Smart unterwegs in der Stadt, 16. März 2022:

Jennifer Reinz-Zettler, Bayern Innovativ GmbH

Touristische Verkehre, 7. April 2022:

Prof. Dr. Alfred Bauer, Hochschule Kempten / Bayerisches Zentrum für Tourismus
Klaus Fischer, Allgäu GmbH

Logistik, 23. Juni 2022:

Andreas Gade, Fraunhofer IML, Dortmund

Siedlungsentwicklung, 19. Oktober 2022:

Dr.-Ing. Uwe Böhme, ILS- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH, Dortmund
Prof. Dr. Stefan Fina, Hochschule Augsburg

Abschlussveranstaltung, 14. Juni 2023:

Miriam Dross, Umweltbundesmat (UBA)

IHK-Ausschuss für Verkehr und Mobilität

Der Zwischenstand der Erkenntnisse aus der Arbeit der Mobility Networks wurde am 9. Februar 2023 dem IHK-Verkehrsausschuss in einer Arbeitssitzung vorgestellt und diskutiert; auch die Überlegungen der Unternehmer sind in die Formulierung des „Mobility Papers“ eingeflossen.

Dieses Papier „Mobilität 2030 in Schwaben“ fasst die Ergebnisse des Prozesses zusammen und liegt als Kurzfassung (Folder) und als Langfassung (dieses Dokument) vor.

Abschlussveranstaltung

Die Online-Veranstaltung am 14. Juni 2023 schließt den Arbeitsprozess „Mobilität 2030 in Schwaben“ ab.

Ausblick: Wie geht es weiter?

Die Mobilitätsvision wird Grundlage und Leitlinie der weiteren Arbeit des IHK-Hauptamtes sein und als dafür auch dem IHK-Ehrenamt dienen. Künftige Positionierungen der IHK zu verkehrspolitischen Fragen werden darauf aufbauen. Die Ergebnisse werden auch in den Sommer-Regionalversammlungen der IHK vorgestellt.

Der „Schwabenbund“, ein länderübergreifender Zusammenschluss aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft entlang der Landesgrenze von Bayern und Baden-Württemberg, wird als Kooperationspartner einige der „Mobilität 2030“-Ergebnisse der IHK Schwaben, für eine weitere grenzüberschreitende Vernetzung mit dem Aufbau eines schwabenweiten Stakeholdermodells im Bereich Verkehr und Mobilität nutzen. Ziele dieses „Schwabenbund“-Stakeholdermodells sind die Identifizierung der relevanten Akteure und Aktivitäten, die Schaffung eines grenzüberschreitenden Orientierungs- und Handlungsrahmens für gemeinsamen Austausch der Teilräume von der Alb bis ins Allgäu und mögliche künftige Umsetzungsoptionen im Themenfeld Mobilität. Mehr dazu unter www.schwabenbund.de

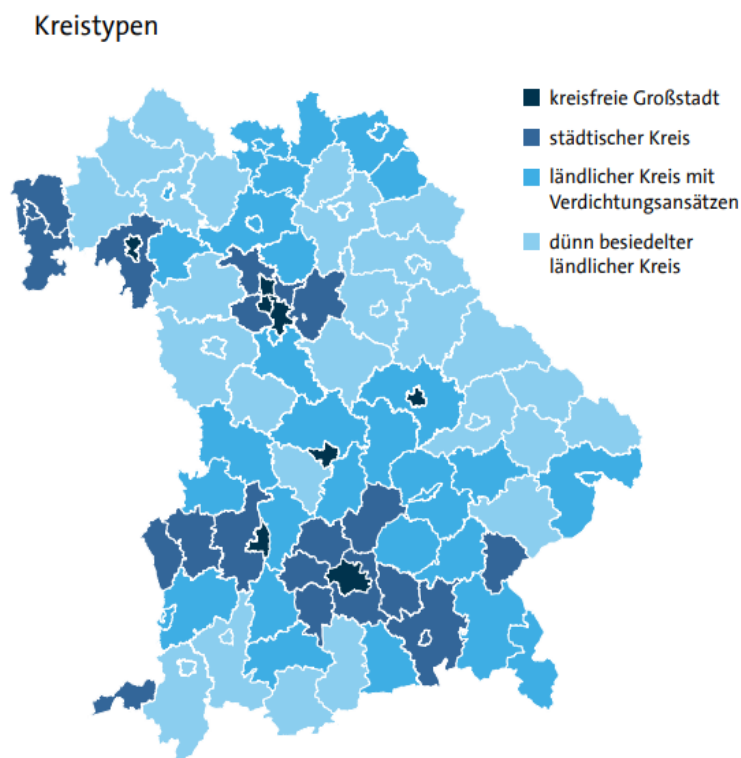
I. Mobil auf dem Land

Die Herausforderungen der ländlichen Mobilität lassen sich auf zwei Statements verdichten: „Mobilität auf dem Land ist vor allem individuelle Mobilität“ und „Öffentlicher Personennahverkehr auf dem Land ist wirtschaftlich schwierig“. Neben der Wirtschaftlichkeit sind Umweltfreundlichkeit und Orientierung am Bedarf entscheidende Ziele in der Transformation der Mobilität auf dem Land.

Gängige Angebotsformen im ländlichen Raum, vor allem der Linienbusverkehr, stehen deshalb unter enormem Veränderungsdruck – aus wirtschaftlichen Gründen, aber auch wegen veränderter Nutzungserwartungen, vor allem mit Blick auf flexible Bedienungsformen („on demand“). Starre Fahrpläne mit nur wenigen Verbindungen pro Tag werden die von der Politik erhofften Verlagerungseffekte im ländlichen Raum trotz des „Deutschland-Tickets“ nicht erzielen können. Die Verfügbarkeit autonomer Fahrzeuge, auch als Zubringer zu Bahnstationen, wird perspektivisch dem „klassischen“ Bus-ÖPNV auf dem Land in Teilen die Grundlage entziehen.

Hintergrund: Schwaben ist ländlich und das Auto ist bevorzugtes Verkehrsmittel

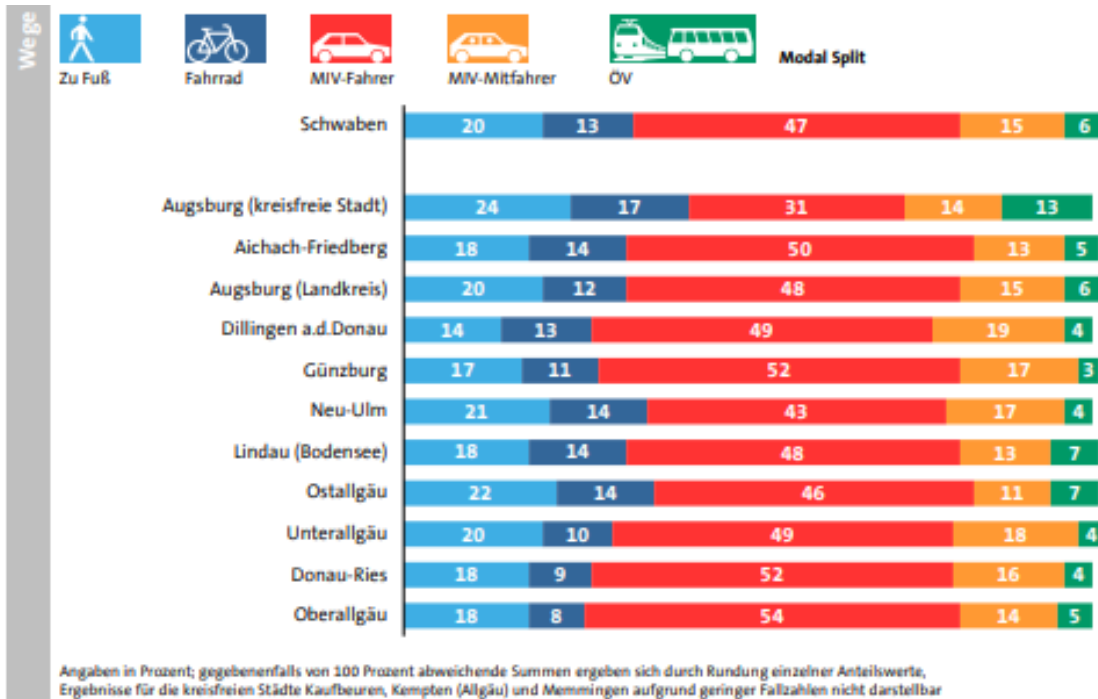
Wie fast ganz Bayern besteht auch Schwaben – mit Ausnahme der Bezirkshauptstadt Augsburg – aus überwiegend ländlichem Raum oder Landkreisen mit „Verdichtungsansätzen“ sowie drei als „städtisch“ typisierten Landkreisen Neu-Ulm, Günzburg und Augsburg, wie in der Grafik zu erkennen ist.



Grafik: Kreis-Typen in Bayern

Quelle: Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Freistaat Bayern. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin, S.21; basierend auf [BBSR - Raumbewertung - Laufende Raumbewertung - Raumabgrenzungen \(bund.de\)](#)

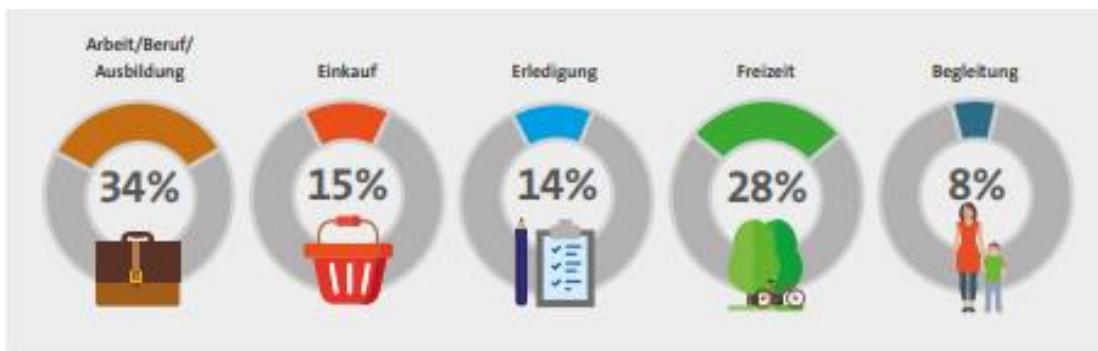
Laut dem Regionalbericht Bayern der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) wird ein Großteil der Wegstrecken in Schwaben mit dem Auto zurückgelegt, wie auf der folgenden Grafik zu sehen ist. In der Stadt Augsburg kommt der Untersuchung zufolge der öffentliche Verkehr auf einen Anteil von 13 Prozent am „Modal Split“; dort wird etwa jede siebte Wegstrecke mit Bus oder Straßenbahn zurückgelegt. Im Durchschnitt Schwabens ist dieser Wert nicht einmal halb so hoch. Selbst in den ländlichen Regionen, wo viele Wege länger sind, ist der ÖV-Anteil meist nicht einmal halb so hoch wie der Fahrrad-Anteil.



Grafik: Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) in Schwaben

Quelle: Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Freistaat Bayern. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin, S. 47.

Mobilitätsanlässe sind überwiegend der Weg zur Arbeit/Ausbildung/Schule und – nicht weit dahinter – für Freizeitaktivitäten. Auf die klassischen Pendlerwege entfällt ziemlich genau ein Drittel der Fahrten. Das erschwert eine Ausrichtung des öffentlichen Verkehrs an den reinen Pendler-Hauptverkehrszeiten, zumal Arbeitszeiten tendenziell flexibler werden.



Datenbasis: infas, DLR, IVT. Mobilität in Deutschland 2017, Regionalbericht für den Freistaat Bayern

Grafik: Mobilitätsanlässe: Ein Drittel aller Wege aus beruflichen bzw. schulischen Anlässen

Quelle: Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Freistaat Bayern. BMVI, infas, DLR, IVT, infas 360. Bonn, Berlin, S. 34

Beispiele und Aktivitäten: On-demand Mobilität, Ridesharing, flexible Busse

Für Unternehmen ist von zentraler Bedeutung, dass ihre Arbeitnehmer gut, sicher und im besten Falle auch noch umweltfreundlich zur Arbeit kommen können. In den „Mobility Network“-Diskussionen machten die Unternehmerinnen und Unternehmer deutlich: Sie sehen eine Ertüchtigung des ÖPNV, aber auch eigene unternehmerische Lösungsansätze als zielführend an. Wenn es darum geht, die Arbeitnehmer mit firmeneigenen Angeboten zu unterstützen, kann zum Beispiel ein firmenbezogenes Ridesharing, also gemeinsame Fahrten von Mitarbeitern, ein guter Weg sein. Hierfür gibt es Dienstleister mit digitalen Anwendungen, über die Mitarbeiter eines Unternehmens gemeinsame Fahrten koordinieren können und so CO₂ und Parkplätze sparen. Das Unternehmen kann dann beispielsweise mittels eines eigenen digitalen Zugangs datenschutzrechtskonform eingesparte Kilometer, CO₂ sowie Parkplätze einsehen und monitoren.

Stimme der Wirtschaft



„Für uns war es wichtig, die Mitarbeiter bei ihren Arbeitswegen zu unterstützen und umweltfreundliche Lösungen anzubieten. Unsere Ridesharing-App vereint viele Vorteile, sensibilisiert Mitarbeitende und verbessert gleichzeitig unsere CO₂-Bilanz.“

Oliver Maier, Firma Hochland, Heimenkirch

Hierfür gibt es Dienstleister mit digitalen Anwendungen, über die Mitarbeiter eines Unternehmens gemeinsame Fahrten koordinieren können und so CO₂ und Parkplätze sparen. Das Unternehmen kann dann beispielsweise mittels eines eigenen digitalen Zugangs datenschutzrechtskonform eingesparte Kilometer, CO₂ sowie Parkplätze einsehen und monitoren.

Stimme der Forschung



„Der Busverkehr im ländlichen Raum muss attraktiver und flexibler werden. Dazu sollten die Rahmenbedingungen, wie z.B. Ausschreibungsvorgaben, angepasst werden und eine intelligente Vernetzung aller Mobilitätsangebote berücksichtigt werden.“

*Dipl.-Ing. Wolfgang Inninger,
Leiter Projektzentrum Verkehr, Mobilität und Umwelt,
Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML),
Prien am Chiemsee*

In Bayerisch-Schwaben haben sich mehrere Rufbus-Systeme etabliert, die erfolgreich bedarfsabhängige Mobilität in ländlichen Gemeinden ermöglichen. Hier können Anfragen für Fahrten gebündelt werden und Kleinbusse auf Bedarf und nach telefonischer Bestellung zu Haltestellen fahren und Fahrangebote schaffen. So können Rufbusse das bestehende Angebot an Buslinien sinnvoll ergänzen. Gleichzeitig werden sogenannte „Geisterbusse“ vermieden. So werden unwirtschaftliche und aus ökologischer Sicht bedenkliche Leerfahrten vermieden. Dank mehrerer „Knoten“ größtes flächendeckendes Angebot dieser Art ist das „Flexibus“-System in den Landkreisen

Günzburg und Unterallgäu, das mittlerweile viele Nachahmer auch in anderen Teilen Bayerns gefunden hat.

Ansätze für die „Mobilität 2030“

- Der ländliche Raum braucht ÖPNV nach festem und zunehmend nach flexiblem Fahrplan, aus Sicht der Unternehmen ganz besonders auch für die Mobilität der Auszubildenden.
- Bahnen können und müssen ihren „Systemvorteil“, v. a. Geschwindigkeit, entlang der Achsen ausspielen.
- Preisgünstige und vor allem in der Anwendung einfache (durchgehende) Tickets können Pendler/innen, aber auch Gelegenheitsreisende zum Umstieg bewegen.
- Firmenbezogene „Ride Sharing“-Dienste können Fahrten bündeln, die CO₂-Belastung und den Parkplatzbedarf reduzieren
- „Mobility Hubs“ müssen Bahn und Bus mit Auto, Car-Sharing oder Leihfahrrädern verknüpfen, wenn die „letzte Meile“ nicht ein unüberwindbares Zugangshindernis für die Nutzung des ÖPNV bleiben soll.
- One Plattform for all: Ein zentraler Punkt ist es, alle Informationen über Mobilitätsanbieter, Strecken und Fahrtzeiten zu bündeln und damit den Zugang (Ticketing) per Smartphone oder online zu ermöglichen. Es braucht dafür konkrete Zuständigkeiten und Ansprechpersonen, die bei Fragen weiterhelfen können.

Position



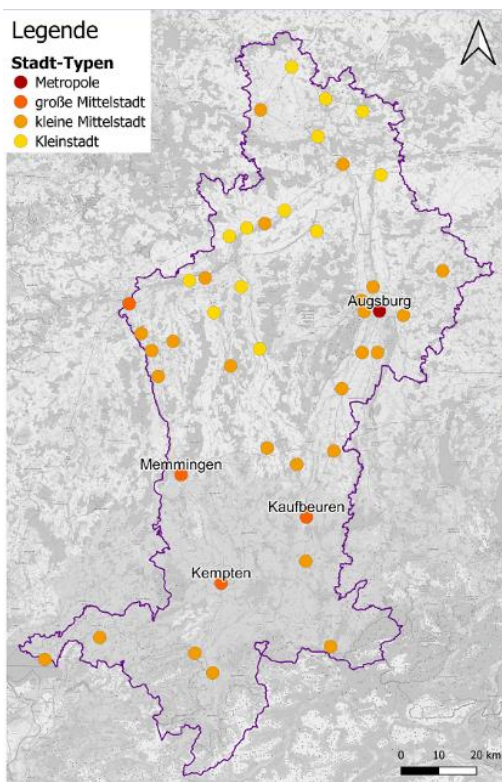
Schwaben ist ein ländlich geprägter Raum, aber zugleich einer der wirtschaftsstärksten in Europa außerhalb der Metropolen. Dieses Profil erfordert individuelle Lösungen in puncto Mobilität; „Rezepte“ aus anderen, großstädtisch geprägten Regionen sind nicht 1:1 übertragbar.

II. Mobil in der Stadt

Viele Wünsche klingen für eine bayerisch-schwäbische Kleinstadt nicht wesentlich anders als für eine Metropole: kein Stau, intelligente Verkehrssteuerung und die Aussicht, einen Parkplatz zu finden, gerne auch mit digitaler Unterstützung. Wie der Verkehr „smart“ werden kann, ist eine Frage, die (auch) Unternehmer in den Klein- und Mittelstädten der Region umtreibt. Die Nutzungskonflikte für den begrenzten Raum sowie die Zielkonflikte zwischen Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität, den Interessen vor allem des Handels und der Gastronomie, aber auch der Anwohner sind nicht nur in Augsburg, sondern auch in kleineren Städten erkennbar, nur eben in jeweils unterschiedlichem Maßstab. Und in allen Orten gilt: Der Wirtschaftsverkehr ist nicht nur Verursacher, sondern oftmals auch Geschädigter, wenn zu den Hauptverkehrszeiten auf den Straßen nichts vorwärtsgeht.

Zählungen und Beobachtungen zeigen: Der Verkehr in den Städten ist zu einem erheblichen Teil auch der Verkehr ihres Umlandes, dessen Bevölkerung keinen öffentlichen Nahverkehr nutzen kann oder ihn dort, wo es ihn gibt, mangels Attraktivität oder aus anderen Gründen nicht nutzen will.

Hintergrund (I): Stadt ist nicht gleich Stadt



Grafik: Stadt-Typen in Schwaben
Quelle: eigene Darstellung IHK Schwaben

In Bayerisch-Schwaben gibt es mit der Stadt Augsburg eine **Metropole** (Kategorisierung laut Landesentwicklungsprogramm/LEP Bayern) mit rund 300 000 Einwohnern. Charakteristisch ist die Bündelung vieler Angebote und Funktionen (Krankenhaus, Gericht, Museen, Dienstleistung, Gastronomie und Einkaufen). Es existiert ein überregionales Einzugsgebiet bis ins Umland, das innerstädtischen Verkehr erzeugt. Gleichzeitig ist die Stadtbevölkerung vielfach multimodal fokussiert und nutzt – stärker als das Publikum aus dem Umland – den gut ausgebauten ÖPNV, der auch ein entsprechendes Angebot bereithält, vgl. Grafik „Hauptverkehrsmittel auf den Wegen“, Seite 9. Außerdem besteht eine Einbindung in den überregionalen Bahnverkehr.

Die **großen Mittelstädte** wie Neu-Ulm, Memmingen, Kaufbeuren und Kempten haben ebenfalls ein überregionales Einzugsgebiet und eine hohe Verkehrsauslastung der Innenstädte, die wiederum mit ÖPNV, Fuß- und Radverkehr entlastet werden. **Kleine Mittelstädte** wie Donauwörth, Bad Wörishofen und Immenstadt haben ein regionales Einzugsgebiet, Verkehre vor allem an den Hauptstraßen und verfügen über eine Auswahl an Geschäften, Dienstleistern und Gastronomiebetrieben (Angebotsagglomeration) in der Innenstadt. Die

Kleinstädte in Schwaben wie zum Beispiel Höchstädt oder Ichenhausen verfügen über eine ÖPNV-Anbindung, vereinzelte Einzelhandelsgeschäfte, Dienstleister und Gastronomiebetriebe in den Innenstädten bei meistens kostenfreiem Parken (mit Parkscheibe). Oftmals ist die Versorgung durch Lebensmittelhandel oder Drogerien außerhalb des Stadtkerns „auf der grünen Wiese“ angesiedelt.

Die Unterschiede der Stadt-Typen mit ihrem Einzugsbereich führen zu gegensätzlichen Herausforderungen: Die großen Städte in Bayerisch-Schwaben müssen die Verkehre sowohl der Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland als auch Wirtschafts- und Lieferverkehre auffangen und effizient koordinieren. Hingegen kämpfen viele kleinere Städte darum, dass die Innenstädte weiterhin frequentiert werden, weil attraktive Handels- und Versorgungsstandorte „auf der grünen Wiese“ außerhalb des Stadtkerns entstanden sind, zum Teil allerdings einst forciert von der Kommunalpolitik (vgl. auch Kapitel VI. Siedlungsentwicklung und Mobilität).

Hintergrund (II): Herausforderungen für den Handel

In besonderer Weise ist der Handel in den Innenstädten auf Erreichbarkeit angewiesen – um gegen Ansiedlungen auf der „grünen Wiese“ konkurrieren zu können und weil er eine der zentralen Funktionen der Städte erst herstellt.

In einer der „Mobility Network“-Diskussionsrunden der IHK mit Händlerinnen und Händler wurde auch deutlich: Die Zufahrtsmöglichkeit mit dem Pkw in die Zentren wird von dem dort ansässigen Handel als existenziell notwendig angesehen. Gleichwohl setzen

nicht alle Händlerinnen und Händler auf eine ausschließlich Pkw-orientierte Verkehrspolitik in den Klein- und Mittelstädten Schwabens, sondern zusätzlich auch auf attraktiveren Nahverkehr, der idealerweise günstiger sein sollte als das Parkticket, auf Busspuren oder Fahrradabstellplätze, sowie auf gebündelte Lieferdienste, die es Kunden ermöglichen, ohne eigenen Pkw zum Einkaufen zu fahren. Mit der Auslieferung am selben Tag wäre, so eine Geschäftsinhaberin aus Augsburg, für lokale Händler durchaus noch etwas herauszuholen, selbst gegenüber der Online-Konkurrenz. Allerdings: Für Lieferdienste stelle sich schnell auch die Finanzierungsfrage. Eine Händlerin aus Kempten sagte: Dort, wo man zu Fuß schnell hinkommt, dürfe man durchaus auch mal eine Zufahrt sperren, wenn dies die Stadt insgesamt attraktiver mache. Insgesamt aber sind sich viele Händler einig: „Ein großer Wunsch wäre auch mehr Verständnis in den Stadträten und bei den Behörden für unsere Anliegen.“ Parkleitsysteme und eine Reservierungsmöglichkeit für Parkplätze seien extrem wichtig. Einige Händler sehen dies aber kurzfristig als nicht umsetzbar an.

Stimme der Wirtschaft



„Erreichbarkeit ist für Händler noch bedeutsamer als Aufenthaltsqualität. In der Innenstadt von Memmingen leben 4000 von 46 000 Einwohnern. Von ihnen alleine könnten Handel, Gastronomie und Dienstleister nicht existieren.“

Hermann Oßwald, Firma Reischmann, Memmingen

Beispiele und Aktivitäten: Mobilitätskonzepte

Integrierte Mobilitätskonzepte sollen verkehrsträgerübergreifende Infrastruktur, Angebote und Lösungen entwickeln; sie nehmen über die Verkehrsinfrastruktur und die Erreichbarkeit hinaus die Anforderungen an eine „lebenswerte“ Stadt in den Fokus, aber auch die Stadt-Umland-Beziehungen. Interessensgruppen werden eingebunden. Beispiele dafür sind:

- In Memmingen geht – mit Unterstützung durch den Freistaat – ein das Konzept „Modellregion Zukunft der Mobilität“ an den Start. Es deckt das gesamte Spektrum von der Lebensqualität in der Innenstadt über flexible Bedienformen in den Stadtteilen bis zur Erreichbarkeit des Flughafens ab.
- Augsburg hat die Entwicklung eines neuen „Mobilitätsplans“ gestartet, der auch die Verflechtung mit dem Umland in den Fokus nimmt.
- Nicht zuletzt angestoßen durch Herausforderungen aus dem Tagestourismus (vgl. Kapitel III. Touristische Verkehre) ist mit gutachterlicher Unterstützung ein „integriertes Mobilitätskonzept“ für das Allgäu entstanden.
- Kempten hat ein „Mobilitätskonzept 2030“ entwickelt.

Dort, wo solche Konzepte auch die Belange der Unternehmen aufgreifen können sie einen Wirtschaftsraum aufwerten und nachhaltig weiterentwickeln.

Ansätze für die „Mobilität 2030“

Große Chancen eröffnet die Digitalisierung – für den Individualverkehr, für den öffentlichen Verkehr, für die Kombination von Auto, Bus und Bahn, aber auch mit neuen Angeboten (Bike-Sharing, E-Scooter uws.)

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) muss effizient gestaltet werden, z.B. durch digitale Lösungen wie Parkplatz- oder Ladepunkt-reservierung, Parkplatzsensoren, die mit Navigationssystemen und Apps kommunizieren, intelligente Ampelsysteme, dazu Car-, Scooter- oder Ride-Sharing. Parkraumkonzepte können den Verkehr besser verteilen.
- Voraussetzung für die Akzeptanz von „Park & Ride“ ist, dass die Beweglichkeit am Ziel nicht eingeschränkt wird: Verkehrsmittel müssen deshalb optimal kombinierbar und die entsprechenden Informationen und Buchungsmöglichkeiten über eine gemeinsame Online-Plattform für alle Mobilitäts-Optionen bereitgestellt werden („one app for all“). Digitalisierung muss ermöglichen, dass Nutzer/innen verschiedene Verkehrsmittel optimal und vor allem unkompliziert kombinieren.
- Der Fahrradverkehr ist attraktiver zu machen durch zeitgemäße Abstellanlagen (z.B. auch für E-Bikes), Radwege, Bike-Sharing und E-Bike-Infrastruktur
- Öffentlicher Nahverkehr sollte idealerweise günstiger sein als ein Parkticket.
- Umsteigefreie Direktverbindungen aus dem Umland in das Zentrum sind zu erhalten und auszubauen.
- Lokale Händler könnten einen Lieferdienst anbieten.
- Der Lieferverkehr braucht neue Konzepte für die Innenstadt-Belieferung: E-Fahrzeuge, auch E-Lastenräder
- Eine eher eine visionäre Perspektive: Drohnen und Seilbahnen. Tatsächlich sind Seilbahn-Projekte auch in Schwaben bereits diskutiert worden, etwa in Augsburg, Kempten und Neu-Ulm. Sie sind aber über das Stadium einer „Vision“ nie hinausgekommen. Aktuelle urbane Seilbahn-Konzepte gibt es momentan in der Region nicht.

Stimme der Forschung



„Mit steigender Bedeutung von ‚shared‘- und ‚on demand‘-Mobilität werden öffentlicher Verkehr und Individualverkehr weiter verschmelzen. Durch die Integration „neuer Mobilitätsdienstleistungen“ wird der öffentliche Verkehr flexibler, individueller und somit auch attraktiver für viele Nutzer.“

*Jennifer Reinz-Zettler,
Leiterin Mobilität, Bayern Innovativ, Nürnberg*

Position



Restriktionen allein lösen nicht die Verkehrsprobleme der Innenstädte; es braucht eine Politik der Anreize. Zentren müssen erreichbar bleiben, wenn Städte ihrer Funktion vor allem für Handel und Dienstleistung weiterhin gerecht werden sollen.

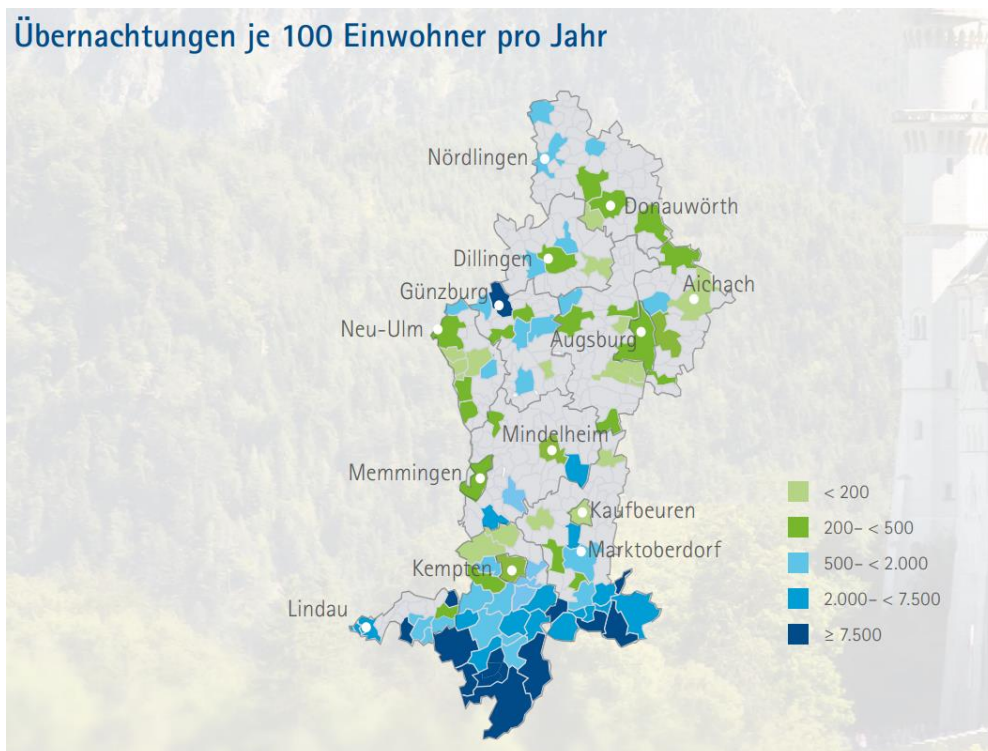
III. Touristische Verkehre

Vor allem zwei große Hürden stehen der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im touristischen Bereich entgegen: zum einen der Weg zwischen dem Bahnhof und dem Zielort, also einem Hotel, einer Gaststätte oder einer Sehenswürdigkeit, und zum anderen die Unkenntnis über das öffentliche Verkehrsangebot vor Ort und die daraus folgende Sorge, bei einem längeren Aufenthalt ohne Auto am Zielgebiet „unbeweglich“ zu sein. Diese verhältnismäßig kurzen Wegstrecken am Ziel sind oft der Grund dafür, die gesamte Anreise per Pkw zurückzulegen – die „letzte Meile“ entscheidet so auch über das Verkehrsmittel für die ersten 500 Kilometer. Zum hohen Verkehrsaufkommen an den beliebten Orten tragen neben den Fahrten der (Tages-) Touristen auch die Mobilität der Mitarbeiter in der Tourismus- und Freizeitwirtschaft sowie die damit zusammenhängende Logistik bei.

Vor allem bei der Erreichbarkeit der Ziele im Allgäu per Bahn ist in den vergangenen Jahren erheblicher Handlungsbedarf offenkundig geworden: Die Pünktlichkeit im Fernverkehr liegt in Oberstdorf am Ende der bundesweiten Skala. Zugleich sind die durchgehenden Intercity-Züge (IC) aus Hamburg und Dortmund nach Oberstdorf in den vergangenen Jahren mitunter über Monate hinweg – auch während der Saison – wegen Bauarbeiten (zum Teil in anderen Bundesländern) erst gar nicht angeboten worden. Wer mit Regionalzügen an- oder abreist, hat wegen der häufigen Verspätungen ein hohes Risiko, vor allem in Ulm den meist knappen Anschluss vom/zum ICE nicht zu erreichen. Gleichwohl haben sich die Fahrzeiten des Regionalexpress‘ zwischen Ulm und Oberstdorf in den vergangenen Jahrzehnten erheblich verlängert und sind kaum noch konkurrenzfähig mit der Autobahn A 7 und der mittlerweile bis Sonthofen vierspurigen B 19.

Hintergrund: Bayern und Bayerisch-Schwaben als beliebte Reiseziele

Bayern ist ein beliebtes Reiseziel der Touristen, deren Ankünfte in den letzten Jahren seit 1983 – abgesehen von der Corona-Zurückhaltung – stetig gestiegen sind. Der Regierungsbezirk Schwaben gehört mit dem Allgäu und dem „Legoland“ Günzburg zu den beliebtesten Reisezielen. Vor allem das südliche Ober- und Ostallgäu erfreuen sich großer Beliebtheit, wie die nachfolgende Grafik zeigt.



Grafik: Übernachtungen je 100 Einwohner pro Jahr

Quelle: eigene Darstellung IHK Schwaben, [zahlenspiegel-data.pdf \(ihk.de\)](#), S. 23

Die Tourismusmobilität ist stark durch den Pkw-Verkehr geprägt. Im Durchschnitt über alle Altersgruppen hinweg ist der Pkw für 84 Prozent der Befragten das Verkehrsmittel der Wahl bei Tagesausflügen.

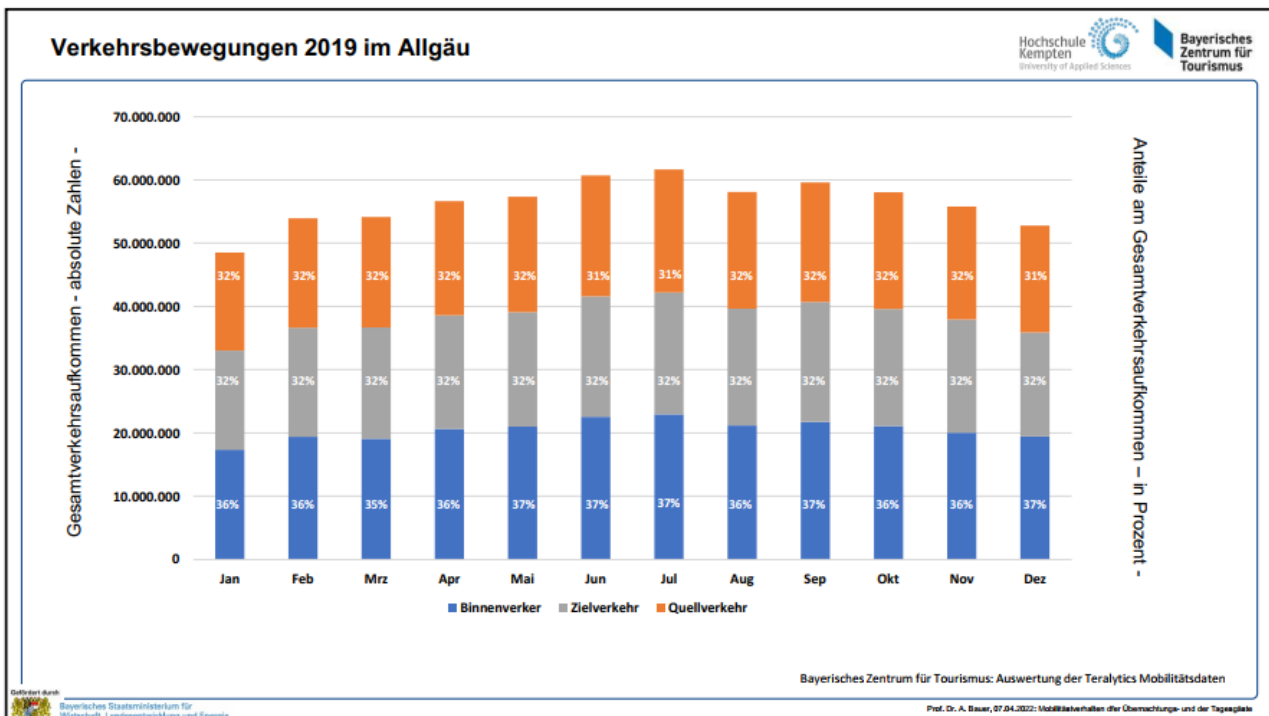
Aber nicht nur die Anreise (Zielverkehr, der von außen kommend im Allgäu eintrifft) und Abreise (Quellverkehr vom Allgäu nach außerhalb des Allgäus) von Touristen sorgen für hohes Verkehrsaufkommen, auch der Binnenverkehr innerhalb des Allgäus macht einen großen Anteil des Verkehrsaufkommens aus. Dies umfasst neben touristischen Fahrten z.B. auch die Mobilität der Mitarbeitenden in der Tourismus- und Freizeitwirtschaft sowie die damit zusammenhängende Logistik. Neben dem direkten Verkehrsaufkommen am Ort der Abfahrt oder Ankunft trägt der Binnenverkehr mehr als ein Drittel (36 %) zum Gesamtverkehrsaufkommen im Jahresdurchschnitt bei (siehe nachfolgende Grafik).

Stimme der Forschung



„Die „Störsituation“ durch touristische Verkehre und die Überlastung der Sehenswürdigkeiten kann für bis zu ein Viertel der Gäste ein Kriterium sein, sich für ein anderes Ziel zu entscheiden.“

Prof. Dr. Alfred Bauer,
Vorsitzender des Bayerischen Zentrums für
Tourismus, Kempten



Grafik: Verkehrsbewegungen 2019 im Allgäu

Quelle: Darstellung Prof. Dr. Alfred Bauer, Bayerisches Zentrum für Tourismus, Mobilitätsverhalten der Übernachtungs- und der Tagungsgäste, 7.4.2022

Die intensiven Verkehrsbewegungen sind nicht nur für die Bevölkerung in den Regionen eine Herausforderung; sie stellen letztlich auch ein Problem für die Touristen und ihre Bewegungsfähigkeit vor Ort selbst dar. Mehr als die Hälfte der Menschen im Allgäu gab bei Befragungen an, dass sie sich durch den Tourismus „im Straßenverkehr“ (56,5 Prozent) bzw. bei der Parkplatzsuche (50,0 Prozent) „massiv gestört“ oder „gestört“ fühle (Prof. Dr. Alfred Bauer, Hochschule Kempten/Bayerisches Zentrum für Tourismus).

Beispiele und Aktivitäten: Parkleitsysteme

Intelligente Digitalisierung kann gerade im Allgäu bei der Bewältigung der verkehrsseitigen Herausforderungen unterstützen. Dazu gehören intelligente Parkleitsysteme wie in Oberstdorf und im Kleinwalsertal. Das dort von den Bergbahnen eingerichtete System erfasst digital die Anzahl der noch freien Parkplätze und zeigt diese vor Ort auf Schildern an und macht diese Live-Information auch im Internet zugänglich. So soll unnötige Parkplatzsuche für die Besucher als auch Lärm- und Umweltbelastung aufgrund des Parkplatzverkehrs möglichst gering gehalten werden.

Ansätze für die „Mobilität 2030“

Mobilitätslösungen in verkehrsintensiven Tourismusgebieten werden getragen von vielen Partnern und sollten möglichst „Hand in Hand“ gehen. Ein wichtiger Aspekt dabei ist auch ein unkomplizierter Zugang zu Angeboten und Informationen. Nicht zuletzt braucht es auch einen „kulturellen Transformationsprozess“ bei der Verkehrsmittelwahl.

- Parkleitsysteme mit Echtzeit-Anzeige über Beschilderung, im Internet und über Navigationssysteme tragen dazu bei, punktuell hohes Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Aus Erfahrungswerten (Saison, Wetter, Veranstaltungen, Verkehrsaufkommen auf den Strecken zu den Zielen) können Auslastungen hochgerechnet werden.
- Eine (sanfte) „Besucherlenkung“ hin zu weniger frequentierten Zielen („Geheimtipps“) sind ein Ansatz, allerdings mit begrenztem Potenzial.
- Vorteile für ÖPNV-Nutzer könnten den Bus attraktiver machen (z.B. eine Anfahrt näher zu den Attraktionen als dies mit Pkw möglich ist), ebenso die Kombination von ÖPNV und Eintrittspreis.
- Das Allgäu braucht eine leistungsfähige Anbindung an den Schienenfernverkehr (durchgehende IC-Verbindungen nach Oberstdorf, zuverlässige Fernverkehrs-Anschlüsse in Ulm und Augsburg)
- Kleine, elektrifizierte, zum Teil schienengebundene und/oder automatische Fahrgasttransportsysteme („People Mover“) können – wie auf Flughäfen oder Messen – automatisiert oder autonom Gäste und Touristen an gewünschte Ziele vor Ort bringen. Damit werden individuelle, bedarfsorientierte Fahrangebote für kurze Wegstrecken geschaffen.

Stimme der Wirtschaft



„Ideal wäre es, den Touristen so etwas wie ‚Einchecken im Allgäu‘ bieten zu können: Wer einen Aufenthalt bucht, sollte automatisch einen Vorschlag für die komplette Reisekette von der Haustür bis ins Hotel bekommen und das gleich mitbuchen können.“

*Sybille Wiedenmann,
Geschäftsführerin Allgäu Top Hotels, Kempten*

Position



Das Allgäu steht als Destination im Wettbewerb mit anderen Tourismusregionen im Alpenraum. Eine allein restriktive Verkehrspolitik wäre deshalb der falsche Ansatz.

IV. Mobilität und Logistik

Schwaben ist eine „Produktionsregion“; die Region hat einen im bundesdeutschen Vergleich weit überdurchschnittlichen Besatz an verarbeitendem Gewerbe. Das gilt sogar für das Allgäu: Der „Lokalisierungsgrad“ von Industrie-Arbeitsplätzen im bundesdeutschen Vergleich ist dort einer Prognos-Untersuchung im Auftrag der IHK zufolge – für manche überraschend – sogar noch höher als jener der Arbeitsplätze in der Tourismus-Branche. Produktion aber braucht Logistik: für Rohstoffe und Vorprodukte einerseits und um die Waren auf die (Welt-) Märkte zu bringen. Logistik wiederum ist auf leistungsfähige Verkehrswege angewiesen.



Grafik: geplantes Container-Terminal im Güterverkehrszentrum Augsburg (Visualisierung)

Quelle: DB Netz AG, 2023, vgl.: <https://youtu.be/WLNKrQSZJPY>

Hintergrund: Herausforderungen international und regional

Damit stellt die Logistik in puncto Mobilität Anforderungen gleich in zwei Maßstäben: in der überregionalen, internationalen Erreichbarkeit ebenso wie in der Feinverteilung vor Ort, auf der sogenannten „letzten Meile“. Vor allem durch das steigende Paketaufkommen ist der Anteil der – vorwiegend kleinteiligen – Logistik am Verkehrsaufkommen in den Innenstädten nach Zahlen von Fraunhofer IML auf mittlerweile bis zu 15 Prozent gestiegen.

Zu diesen Herausforderungen kommen die großen Aufgaben und Umbrüche der Branche: die Digitalisierung, der Personalmangel, die Umstellung auf neue Antriebstechnologien, die Risiken in globalen Lieferketten, Forderungen von Auftraggebern nach „grünen“ Lieferketten – und die paradoxe Situation, dass mit dem rapide steigenden Bedarf an Logistik deren Akzeptanz in Teilen der Politik und der Gesellschaft eher schwindet als wächst, und damit auch die Bereitschaft, Flächen für Lager und für Verkehr zur Verfügung zu stellen.

Stimme der Wirtschaft



„Produktion und Handel brauchen funktionierende Güter- und Warenströme, von der internationalen Transportkette bis zur lokalen Feinverteilung, für mittelständische Unternehmen genauso wie für internationale Konzerne. Hindernisse für die Logistik verursachen Kosten – sie machen damit am Ende die Unternehmen am Standort weniger konkurrenzfähig und vermehren somit die Bereitschaft, den Standort zu verlassen.“

Dieter Weidner, Weidner Holding GmbH, Friedberg

In den Diskussionen im „Mobility Network“ schälten sich vor allem drei Aspekte heraus:

- Nach wie vor spielen die überregionale Erreichbarkeit durch den Ausbau der Infrastruktur (Straße und Schiene) für die Unternehmen eine zentrale Rolle. Autonomes Fahren wird vorerst eher als Thema für den Werksverkehr bzw. innerhalb geschlossener Bereiche gesehen.
- Bündelung von Lieferverkehren kann sinnvoll sein, ist für viele Logistiker aber kein Thema, weil der Wettbewerbsvorteil und die Gewinnmarge eher durch Optimierungen auf der „letzten Meile“ als auf der Langstrecke realisiert wird.
- Auf dem Land wären Kooperationen und Mikrodepots wegen des geringeren Sendungsaufkommens, längerer Wege und geringerer Zustellquote für alle Beteiligten wirtschaftlich von Vorteil, deshalb dort eventuell eher zu erwarten als in den Städten. Einige Unternehmer sehen in dieser sogenannten „White label“-Zustellung aber auch kartellrechtliche Fragen.

Beispiele und Aktivitäten: Stückgut und Päckchen im E-Lastenrad

Unter anderem in Augsburg und Ulm experimentieren mehrere bundesweit tätige Paketdienste und regionale Logistikdienstleister mit großen Elektro-Lastenrädern für die Zustellung im Innenstadtbereich. Solche Fahrräder können bis zu 180 kg Nutzlast in einem Wechselbehälter-System aufnehmen oder an innerstädtischen Hubs für die Zustelltouren bestückt werden. Allerdings lassen einige Unternehmen, die solche Fahrzeuge testen, erkennen, dass bei dieser Zustellpraxis der Gewinn fürs Image höher ist als jener aus betriebswirtschaftlicher Sicht.

Ansätze für die „Mobilität 2030“

- Planbare und effektive Logistik setzt leistungsfähige Straßen und Schienenwege voraus (siehe Kapitel VI. Infrastruktur).
- Der Güterverkehr wird weiter wachsen, und er wird dies überproportional im Kombinierten Verkehr tun. Die rasche Realisierung des Container-Terminals im Güterverkehrszentrum (GVZ) Augsburg wird die Logistik umweltfreundlicher machen und vor allem einen großen Standortnachteil Schwabens beheben.
- Innovative Lösungen bei der Zustellung wie Kooperationen und Mikrodepots stellen eine Chance dar, auch auf dem Land, wo die Wege länger und das Zustell-Aufkommen geringer sind. Allerdings: Viele Unternehmer sehen hier auch wettbewerbliche und kartellrechtliche Hürden.
- Im Planungsrecht für neue Wohn- und Gewerbegebiete sollten neben einem Parkplatzschlüssel auch der Logistikbedarf, zum Beispiel für Flächen für Versorgung und „Hubs“, vorgesehen werden.
- Für den absehbar weiter steigenden Logistikbedarf sollten Expansionsflächen planerisch „gesichert“ werden.

Position



Schwaben ist eine „Logistik-Region“; der starke Produktionsstandort ist auf funktionierende Logistik angewiesen. Die Einbindung in überregionale und internationale Logistikketten ist für einen Raum mit dieser Wirtschafts-struktur existenziell.

V. Siedlungsentwicklung und Mobilität

Ein neues Wohn- oder Gewerbegebiet schafft auch neue Verkehrsnachfrage – und „zementiert“ diese im Wortsinne auf Jahrzehnte hinaus. Auch in Bayerisch-Schwaben gibt es Dutzende von zum Teil sehr großen Gewerbegebieten, die keine oder nur eine sehr sporadische Busanbindung haben. Ein fehlendes ÖPNV-Angebot ist insbesondere für Betriebe mit Auszubildenden ohne Führerschein ein Standortnachteil.

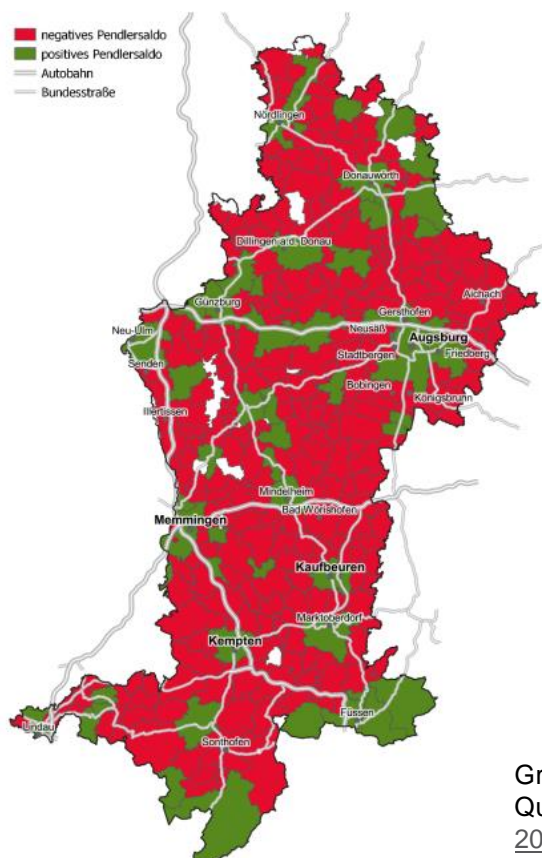
Wenn für ein Gewerbegebiet abseits der Hauptachsen eine neue eigene Buslinie erforderlich ist, so ist diese kaum wirtschaftlich zu betreiben, vor allem dann nicht, wenn Fahrten nicht nur zur Hauptverkehrszeit, sondern auch passend zu flexiblen Arbeitszeitmodellen angeboten werden sollen. Selbst für ein Gewerbegebiet mit 2000 Beschäftigten sei die Schwelle für eine eigene wirtschaftliche Anbindung kaum zu erreichen, wenn es nicht von einer ohnehin bestehenden Linie angefahren werden könne, schätzt der Busunternehmer Josef Brandner.

Die Problematik ist nicht neu; die IHK Schwaben hat solche Defizite schon vor fast einem Jahrzehnt durch die TU München in einem „Erreichbarkeitsatlas“ untersuchen lassen – seinerzeit am Beispiel und mit Unterstützung des Landkreises Aichach-Friedberg, aber durchaus von allgemeingültiger Bedeutung auch für andere Regionen.

Die Notwendigkeit, neue Ansiedlungen an den öffentlichen Verkehr anzubinden, gibt es nicht nur in Gewerbe-, sondern ganz besonders auch in Wohngebieten im ländlichen Raum: Das Bedürfnis nach Mobilität entsteht grundsätzlich an beiden Enden der Wegeketten.

Hintergrund: Arbeitsplätze, Verkehrsachsen und Gewerbesuburbanisierung

Die nachfolgende Grafik verdeutlicht nicht nur den Pendlersaldo, sondern zeigt vor allem, dass Städte und Gemeinden mit positivem Pendlersaldo (grün; mehr Ein- als Auspendler), also einem „Arbeitsplatzüberschuss“ gemessen an der Einwohnerzahl, fast ausschließlich an überregionalen Straßen liegen.



Grafik: Pendlersaldo
 Quelle: eigene Darstellung IHK Schwaben,
 2022-01-pendleratlas-schwaben-analyse-data.pdf (ihk.de), S. 2

Ein weiterer Trend, den Augsburg als bundesdeutscher Spitzenreiter anführt, ist die sogenannte „Gewerbesuburbanisierung“, also die Schaffung von Arbeitsplätzen im Umland großer Städte (sogenannter „Speckgürtel“). Ursache für solche Entwicklungen ist oftmals die fehlende Flächenverfügbarkeit in den

Stimme der Forschung ”

„Eine wichtige Stellschraube für das regionale Verkehrsaufkommen ist die Standortplanung und Erschließung von Gewerbegebieten. Die autoorientierte Siedlungsentwicklung der vergangenen Jahrzehnte hat zu immer mehr Zersiedlung, zur Entmischung von Funktionen (Wohnen, Arbeiten, Handel, Freizeit) und zu Segregation geführt – und damit wiederum die Autoabhängigkeit manifestiert.“

Prof. Stefan Fina
Lehrstuhl für klimaneutrale Stadtentwicklung,
Technische Hochschule Augsburg

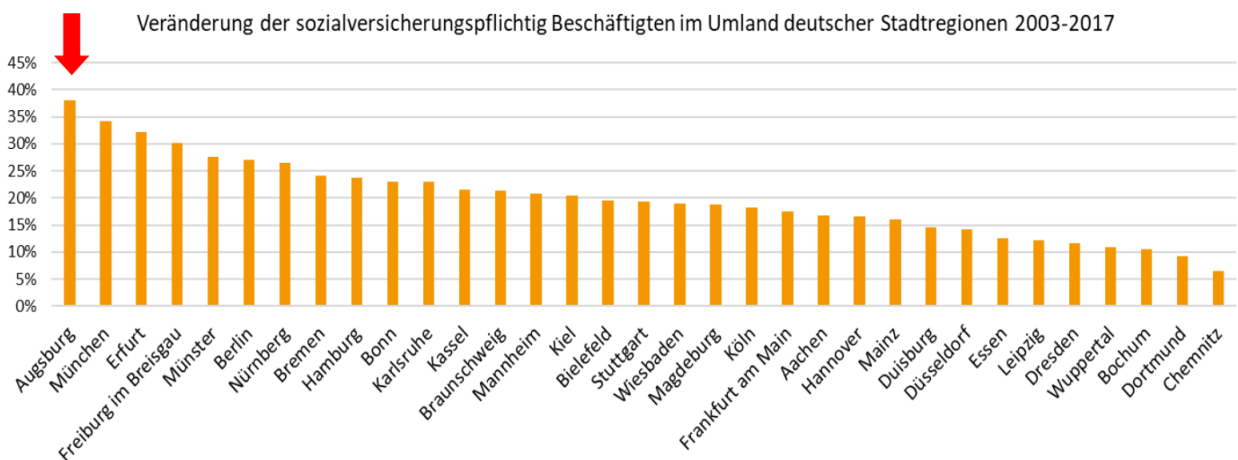
„Für eine nachhaltige Entwicklung von Gewerbegebieten ist es zentral, dass regionale und interkommunale Kooperationen bereits im Vorfeld stattfinden, beispielsweise im Rahmen der Flächennutzungsplanung.“

Dr.-Ing. Uwe Böhme,
Forschungsgruppe Mobilität im Raum, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS)

Städten, was auf eine an vielen Stellen bis an die Gemarkungsgrenze bebaute Stadt wie Augsburg besonders zutrifft, und damit einhergehend meist höhere Grundstückspreise als im Umland. Zum zweiten bemühen sich viele Gemeinden im Interesse von Gewerbesteuererträgen um Ansiedlungen (mit entsprechend niedrigeren Gewerbesteuer-Hebesätzen). Zum Dritten gibt es – auch in Bayerisch-Schwaben – Beispiele dafür, dass Städte bestimmte Industrie- und Gewerbeansiedlungen rundweg ablehnen; dies trifft oftmals die Logistik-Branche.

Unmittelbar außerhalb der Stadtgrenzen Augsburgs ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach einer Analyse von Prof. Dr. Stefan Fina (Hochschule Augsburg) von 2003 bis 2017 um 38 Prozent gestiegen, so stark wie in sonst keiner deutschen Stadtregion. Das schlägt sich in der Zunahme des Pendlerverkehrs nieder; dort liegt Augsburg bundesweit auf Platz 5: Binnen 15 Jahren stieg die Zahl der Pendler aus den Nachbarkreisen in die Bezirkshauptstadt um rund 10 Prozent, in der Gegenrichtung aus der Stadt ins Umland aber um 45 Prozent.

Gewerbesuburbanisierung und Beschäftigtenentwicklung (nur SVB-Beschäftigte)



Grafik: Veränderung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Umland deutscher Stadtregionen 2003-2017

Quelle: Darstellung Prof. Dr. Stefan Fina, Lehrstuhl für nachhaltige Stadtentwicklung, Technische Hochschule Augsburg, IHK-„Network Mobility“, 19.10.2022

Beispiele und Aktivitäten: Bahnhof fürs Logistikzentrum

Als sich das Versandunternehmen Amazon Anfang der 2010-er Jahre für den Bau seines zweiten großen Logistikzentrums in Deutschland für den Standort Graben auf dem Lechfeld südlich von Augsburg entschied, forderte das Unternehmen einen Bahnhof an der Strecke Augsburg–Kaufering–Landsberg, die unmittelbar an dem Areal vorbeiführt. Auf diese Weise sollten Beschäftigte auch ohne eigenen Pkw ihre Arbeitsplätze erreichen können. Der Freistaat Bayern als Auftraggeber für den Schienennahverkehr hat dies innerhalb von gut zwei Jahren umgesetzt, so dass fast zeitgleich mit der Eröffnung des Amazon-Logistikzentrums die Regionalzüge vor dem Werkstor anhalten konnten. Von dem Haltepunkt profitieren auch die anderen Unternehmen am Standort bzw. deren Angestellte.

Stimme der Wirtschaft



„Die Ansiedlung von Unternehmen im Umland der Städte ist in den heutigen Nahverkehrsangeboten oft kaum berücksichtigt. Unternehmen vor Ort, Kommunen und auch die IHK sollen mehr mitreden bei der Entwicklung künftiger Nahverkehrspläne.“

Josef Brandner, BBS Bus GmbH, Krumbach

Allerdings: Ein neuer Bahnhof ist nur bei einer großen Zahl von Beschäftigten und einer hohen Arbeitsplatzdichte im Einzugsbereich der Station wirtschaftlich darstellbar. Und: Amazon ist bislang eine Ausnahme. An mehreren Stellen in Bayerisch-Schwaben wird zum Teil seit Jahrzehnten ohne nennenswerte Fortschritte über neue Bahnhalte oder deren Wiedereröffnung für Gewerbegebiete diskutiert (z.B. Neu-Ulm/Industrie an der Strecke Ulm–Augsburg und Immenstadt-Seifen/Bosch an der Strecke Kempten–Oberstdorf).

Ansätze für die „Mobilität 2030“

Für die Planung und Ausweisung neuer und die Anbindung bestehender Gewerbegebiete sind aus Sicht der Unternehmen wichtig:

- Ausrichtung neuer Gebiete an bestehenden Verkehrsachsen, vor allem von Bahn und Bus
- Enge Abstimmung der Planung für Gewerbe- und Wohngebiete, stärkere Beteiligung der „Stakeholder“, regionale Kooperationen in der Planung von Flächennutzung, Siedlungsentwicklung und Gewerbegebieten, ein „Akteursnetzwerk“, Nutzung vorhandener Strukturen (z.B. Verkehrsverbünde), „Kümmerer vor Ort“
- Die Erschließung muss verkehrsträgerübergreifend geplant werden. Neue Definition von „Erschließung“: dass alles bis zu 1200 Meter von einem Bahnhof entfernt als ‚erschlossen‘ gilt, reicht nicht mehr
- Das öffentliche Verkehrsangebot muss der „Gewerbesuburbanisierung“ Rechnung tragen und über Jahrzehnte gewachsene Lücken schließen. Nahverkehrspläne und Fahrpläne müssen sich an neu entstandenen Arbeitsplätzen und Verschiebungen des Pendlerverhaltens orientieren. Auf der Angebotsseite gehören flexible Bedienformen („on demand“) und künftig auch automatisierte Fahrzeuge als Zubringer aus Gewerbegebieten zu Knoten des öffentlichen Verkehrs dazu.
- Zu prüfen wäre die Unterstützung von Kooperationen der Unternehmen mit Nachbarn für eine gemeinsame Erschließung, z.B. eine Buslinie
- Betriebliches Mobilitätsmanagement, das nicht einmalig, sondern als schrittweiser Prozess organisiert ist.
- Nutzung von Flächenpotenzialen im „Bestand“ sorgt für dichtere Nutzung und damit effizientere öffentliche Verkehrsangebote.
- Ein „ganzheitlicher“ Ansatz betrachtet bei der Ausweisung von Gewerbegebieten auch die Folgen für die Kommune, z.B. die Notwendigkeit von Wohnen oder Kinderbetreuung in der Nähe
- Der nachträgliche Anschluss von Unternehmen und Gewerbegebieten an die Bahn ist meist schwierig oder unmöglich. Hier sehen viele Unternehmen Lösungen im kombinierten Verkehr (Container, Wechselbrücken).

Position



Eine leistungsfähige Anbindung von Gewerbegebieten auf der Straße und per Bus und Bahn liegt nicht nur im Interesse der Unternehmen und der Beschäftigten, sondern muss auch das Ziel der Kommunen sein.


VI. Infrastruktur

Jenseits aller Chancen durch die Digitalisierung, neue Angebotskonzepte und innovative Antriebstechnologien wird der Verkehr auch künftig Straßen, Schienen sowie Start- und Landebahnen benötigen. Zwar sind mit der der Fertigstellung der A 7 und der A 96, dem Ausbau der A 8, der B 2, der B 17 und der B 19 viele große Infrastruktur-Aufgaben für Schwaben abgeschlossen, aber es bleibt noch vieles zu tun, wie die Grafik der schwäbischen Verkehrsprojekte (Seite 26) zeigt.

Über allem steht: Entscheidungen müssen schneller fallen, die Planungsverfahren müssen kürzer werden und die Finanzierung muss verlässlich sein.



Hintergrund (I): Daten zum Verkehr in Schwaben

 **272 km** Bundesautobahnen
820 km Bundesstraßen
1.714 km Staatsstraßen
2.365 km Kreisstraßen

 **830 km** Strecke im Personenverkehr
151 Personenbahnhöfe, davon 13 mit Fernverkehrs-Halt (ICE, Intercity, Eurocity)
90.000 Fahrgäste in Regionalzügen an einem Werktag
74 Ladestellen bzw. Gleisanschlüsse für den Güterverkehr
3 Terminals für kombinierten Verkehr (Container)

Wichtige Verkehrsprojekte

Auf der Autobahn A 7 und auf einigen Bundesstraßen stehen Projekte von Bedeutung für den überörtlichen Verkehr an (siehe Grafik). Der Aus- bzw. Neubau einer Bahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke Ulm–Augsburg schließt die letzte Lücke auf der „Magistrale für Europa“ zwischen Paris und München.

	 Fahrzeug/Tag	 km
1 A 7 (6 Fahrstreifen) Hittistetten–Memmingen	65.600	39
2 B 2 neu/Osttangente Augsburg	20.600	25
3 B 10, vierspuriger Ausbau Neu–Ulm–Nersingen (A 7) im Bau	23.300	6
4 B 12, vierspuriger Ausbau Buchloe (A 96)–Kempten (A 7)	19.900	51
5 B 16, Ortsumgehungen Höchstädt, Schwenningen und Tapfheim	13.600	19
6 B 16, Ortsumgehung Ichenhausen/Kötz	13.900	10
7 B 29 neu, Aus- u. Neubau, Nördlingen und Autobahn (A7)	10.600	16
	 Kapazität	 km
8 Bahn-Aus- und Neubaustrecke Ulm–Augsburg		85
9 Bahn-Ausbaustrecke München–Memmingen–Lindau		155
10 Bahn-Ausbaustrecke (drittes Gleis) Augsburg–Donauwörth		37
11 KV-Terminal (Containerbahnhof) Güterverkehrszentrum Augsburg	rd. 60.000 Container/Jahr	33

Quelle: eigene Darstellung IHK Schwaben, [zahlenspiegel-data.pdf](https://www.zahlenspiegel-data.pdf) (ihk.de), S. 12

Hintergrund (II): Die schwäbischen Verkehrsprojekte und die große Politik

Die Zuständigkeiten und Verantwortung in der Verkehrswege-Planung sind weit gestreut: von der EU (Transeuropäische Netze, TEN) über die Bundespolitik – vor allem für Autobahnen, Bundesstraßen und die meisten Schienenwege –, die Länder (in Bayern z.B. für die Staatsstraßen) und die Kommunen (Kreis- und Gemeindestraßen). Kompetenzen für die Planung und Genehmigung sind auf viele Ministerien, Behörden und weitere Institutionen verteilt – nur um einige Beispiele zu nennen: Bundesverkehrsministerium, Länder-Verkehrsministerien, Regierungen, Eisenbahnbundesamt, Autobahn-GmbH des Bundes. Gleiches gilt sinngemäß für den öffentlichen Verkehr, ähnlich ebenso für die digitale Infrastruktur bzw. neue Mobilfunktechnologien wie 5G (und deren Genehmigungsprozesse), die für künftige automatisierte/autonome Fahrzeuge und flexible Angebotsformen immer wichtiger werden wird.

An politischer Bedeutung hat zuletzt die Frage Investitionen vs. Bestandserhalt gewonnen. Viele Großbauwerke aus den 1960er- und 1970er-Jahren, damals überwiegend auf eine weitaus geringere Verkehrsbelastung ausgelegt, erreichen das technische Ende ihrer Lebensdauer und müssen ersetzt werden. Prägnante Beispiele in der Region finden sich vor allem in Ulm/Neu-Ulm, wo zwei der drei Donaubrücken sowie die „Wallstraßenbrücke“ am Blaubeurer Tor (zwischen der A 8 Ulm-West und der Adenauer-Brücke) noch in diesem Jahrzehnt neu gebaut werden müssen. Instandhaltung und sogenannte Ersatzneubauten binden sehr viel Geld, ohne dass hiermit „neue“ Verkehrswege geschaffen werden.

Die Infrastruktur-Vorhaben des Bundes werden im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gesammelt, der allerdings keinen Finanzierungsplan darstellt; die Projekte erhalten Gesetzeskraft erst mit den Ausbaugesetzen für die Bundesfernstraßen bzw. für die Schienenwege des Bundes und mit den entsprechenden Investitionsrahmenplänen. Der BVWP unterscheidet nach Projekten im „vordringlichen“ und im „weiteren Bedarf“ (VB und WB). Zu den Voraussetzungen für die Aufnahme in den VB gehört neben einem positiven volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) auch der politische Rückhalt für ein Projekt.

Weder die Kategorie VB noch ein positives NKV können aber die Umsetzung eines Vorhabens garantieren; auch im aktuellen BVWP befinden sich Projekte, die zum Teil seit Jahrzehnten als sogenannter „Überhang“ geführt werden. Ein extremes Beispiel hierfür ist die Ortsumgehung Dinkelsbühl der B 25; sie steht seit 1956 (!) im BVWP bzw. dessen Vorläufer-Plänen. Aber auch für einige Abschnitte der Bundesstraße B 16 gibt es nach einem halben Jahrhundert der Diskussionen noch keine Umsetzungsperspektive bis zum Jahr 2030. Andererseits gab es bei der Aufstellung des aktuellen BVWP in den Jahren 2015/2016 auch Vorhaben, die zwar als VB „angemeldet“ waren, dann aber z.B. wegen des öffentlichen Widerstandes auf Druck der regionalen Politik im weiteren parlamentarischen Verfahren zu WB abgestuft wurden, trotz eines positiven NKV. Ein Beispiel dafür ist der südliche Teil der „Osttangente Augsburg“ mit einer Querspange über den Lech zwischen der B 2 bei Mering und der B 17 bei Oberottmarshausen.

Stimme der Wirtschaft



„Das Ringen um den Ausbau der Bundesstraße B 16 ist ein Lehrstück deutscher Verkehrspolitik. Dass es vierzig Jahre bis zum Bau einer Ortsumgehung dauert geht zu Lasten der regionalen Wirtschaft, aber auch der Menschen vor Ort.“

Reinhold Fisel

Fisel Transporte GmbH & Co. KG, Dillingen/Donau

Auch sind die langfristigen Verkehrswege-Planungen des Bundes politischen Unsicherheiten unterworfen. Der aktuell gültige, im Dezember 2016 vom Bundestag verabschiedete „Bundesverkehrswegeplan 2030“ wird derzeit (Sommer 2023) von der seit Dezember 2021 amtierenden Koalition „überprüft“. Im Koalitionsvertrag heißt es dazu (S. 48/49):

„[...] Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-,

Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte. Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen. [...]

Konkret bedeutet dies: Welche der Vorhaben aus dem BVWP 2030 tatsächlich eine realistische Umsetzungsperspektive im weiteren Verlauf dieses Jahrzehnts haben und welche nicht, ist vor Abschluss dieses „Dialogprozesses“ und einer zu erwartenden parlamentarischen Befassung nicht seriös vorherzusagen.

Umsetzungsperspektive bis 2030

Auch die schwäbischen Projekte im Bundesverkehrswegeplan werden bis Ende des Jahrzehnts nicht komplett umgesetzt sein. Für viele Vorhaben gibt es noch keine Vorplanung oder die Finanzierung ist noch völlig offen. Für Großprojekte wie die Bahn-Neubaustrecke Neu-Ulm–Augsburg ist der Planungs- und Realisierungszeitraum absehbar deutlich länger.

Mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit ist jedoch zu erwarten, dass bis Ende des Jahrzehnts unter anderem diese BVWP-Vorhaben in Schwaben zumindest begonnen sein werden:

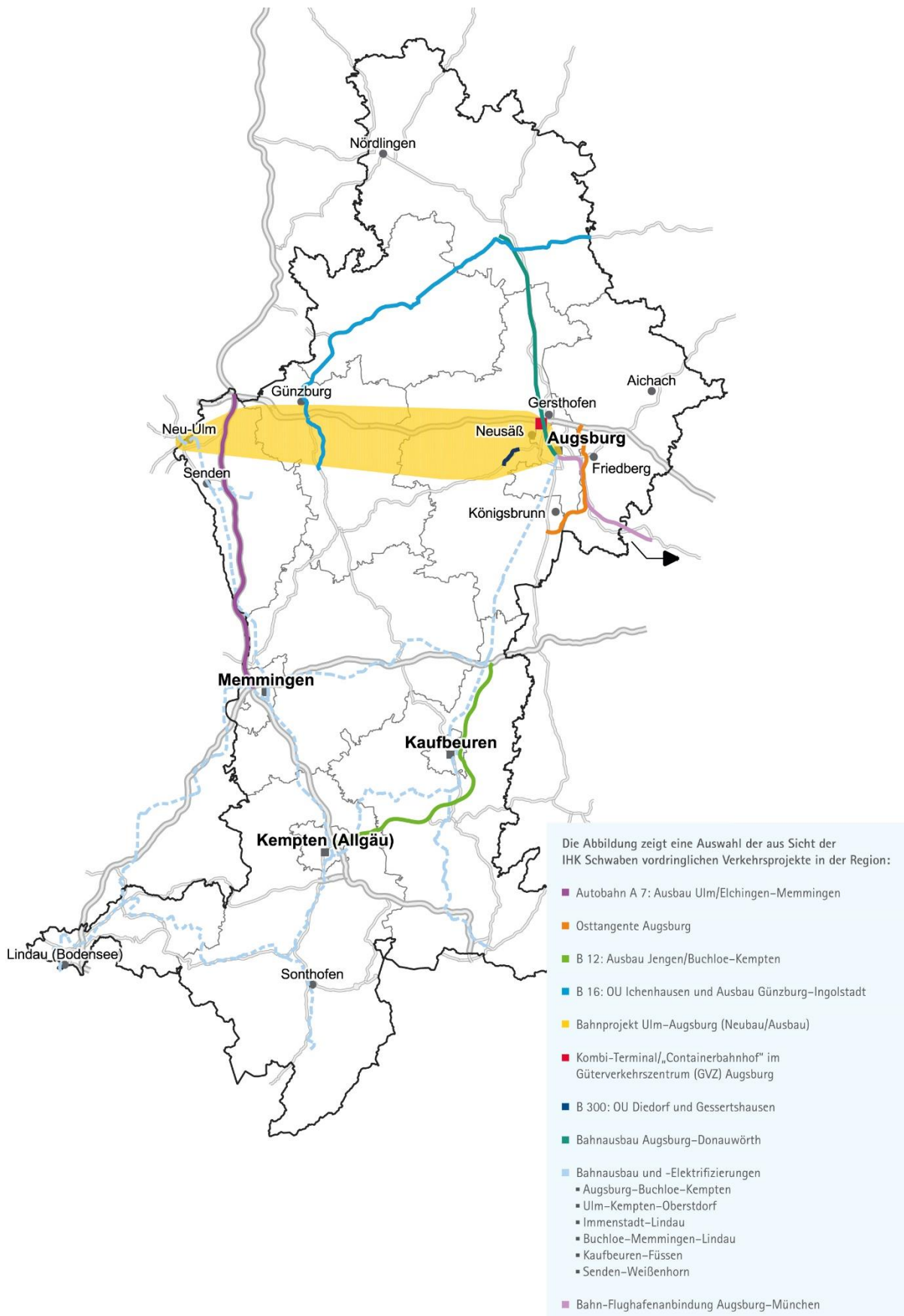
- **Autobahn A 7:** Teilstück zwischen AD Hittistetten und Illertissen
- **Bundesstraße B 2/„Osttangente“ Augsburg:** nördliches Teilstück zwischen A 8 und Friedberg, evtl. weiter bis Mering
- **Bundesstraße B 12:** Abschnitte zwischen Jengen/Buchloe (A 96) und Kempten (A 7)
- **Bundesstraße B 16:** Teilprojekte zwischen Günzburg und Ingolstadt
- **Bahn-Aus- und Neubaustrecke** Ulm–Augsburg
- **Kombi-Terminal** („Containerbahnhof“) im Güterverkehrszentrum (GVZ) Augsburg

Strategische Bedeutung für die Region

Mit Blick auf die Infrastruktur sind für die Erreichbarkeit und Standortqualität von Bayerisch-Schwaben in den kommenden Jahren vor allem diese Vorhaben von besonderer Bedeutung:

- Beseitigung der Engpässe und Qualitätsmängel im überregionalen **Straßennetz** (s.o.)
- **Bahnprojekt Ulm–Augsburg:** Hiervon hängt in entscheidendem Maße ab, ob auf der innerdeutschen Fernverkehrsrelation Rhein/Ruhr–Rhein/Main–München auf dem Weg über Stuttgart, Ulm und Augsburg die Fahrzeiten gleich kurz sind wie auf der Relation über Nürnberg und Ingolstadt. Sollte die Relation über Nürnberg und Ingolstadt einen signifikanten Fahrzeitleistungs Vorteil haben, so wird dies der attraktivere Weg für den Fernverkehr werden und ein Teil der Züge möglicherweise einen Bogen um Schwaben herum machen.
- eine leistungsfähige, schnelle und umsteigefreie Bahnverbindung von Augsburg durch die zweite S-Bahn-Tunnelröhre zum **Flughafen München** („Airport-Express“). Ein solches Angebot muss deutlich oberhalb des S-Bahn-Niveaus liegen um einen signifikanten Vorteil mit Blick auf Fahrzeit und Komfort gegenüber der heutigen Kombination von ICE/IC bzw. Regionalexpress und S-Bahn zu bieten.
- Zugang zu den Seehäfen an Nord- und Ostsee sowie Mittelmeer im **Bahn-Güterverkehr** (Kombinierter Verkehr/Container). Neben der Infrastruktur – das KV-Terminal Augsburg soll 2026 in Betrieb gehen – braucht es hierfür ein Angebot an attraktiven Relationen.

Die nachfolgende Grafik zeigt diese vier und einige weitere Verkehrsprojekte in Bayerisch-Schwaben, für die sich die IHK Schwaben aus fachlicher Sicht sowie auf Basis von Beschlüssen der Vollversammlung, von Regionalversammlungen und des IHK-Verkehrsausschusses mit besonderem Nachdruck einsetzt. Einige der Projekte sind nicht im laufenden Bundesverkehrswegeplan enthalten bzw. gehen in ihrem Umgriff darüber hinaus:



Grafik: Verkehrsprojekte in Bayerisch-Schwaben
 Quelle: IHK Schwaben eigene Darstellung/Tatjana Hübner

Ansätze für die „Mobilität 2030“

- Auf der **Straße** sind vor allem der Ausbau der A 7 zwischen Ulm und Memmingen, der B 12 zwischen Jengen/Buchloe und Kempten, der Bau mehrerer Ortsumgehungen an der B 16 sowie die „Osttangente Augsburg“ vordringlich.
- Die größten Aufgaben in Schwaben liegen allerdings im Bereich der **Bahn**: mit dem Milliardenprojekt einer Neubaustrecke Ulm–Augsburg, dem Bau eines „Containerbahnhofs“ in Augsburg, weiteren Elektrifizierungen im und ins Allgäu sowie einer Kapazitätssteigerung insbesondere der Strecke Ulm–Memmingen. – Auf der Angebotsseite bedarf es bei der Bahn der Umsetzung des „Deutschland-Taktes“ mit einer deutlich verbesserten Fernverkehrsanbindung Günzburgs sowie der Nordanbindung Augsburgs (Richtung Nürnberg, Hamburg und Berlin).
- Im **Luftverkehr** müssen die Standorte Memmingen („Allgäu-Airport“) als dritter bayerischer Verkehrsflughafen mit seiner Angebotsspezialisierung u.a. auf Osteuropa-Verbindungen und Augsburg-Mühlhausen mit seinem „City-Airport“-Konzept und als mögliches Testfeld für Drohnen und autonome Fluggeräte erhalten und gestärkt werden.
- Zur Infrastruktur der Zukunft gehören über Beton, Asphalt und Schienen hinaus auch **Datennetze**: Digitalisierung kann die Kapazitäten bestehender Straßen und Bahnstrecken erhöhen.
- Fahrzeuge der Zukunft benötigen **Ladesäulen** oder **Wasserstoff-Tankstellen**, und sie brauchen leistungsfähige Funknetze, wenn sie mit ihrer Umgebung kommunizieren oder – je nach Technologie – **automatisiert** oder **autonom** fahren sollen.
- Gesetzliche Voraussetzungen für schnellere **Planungsverfahren** und Umsetzung von Infrastrukturprojekten müssen gestärkt werden („Planungsbeschleunigung“).

Position

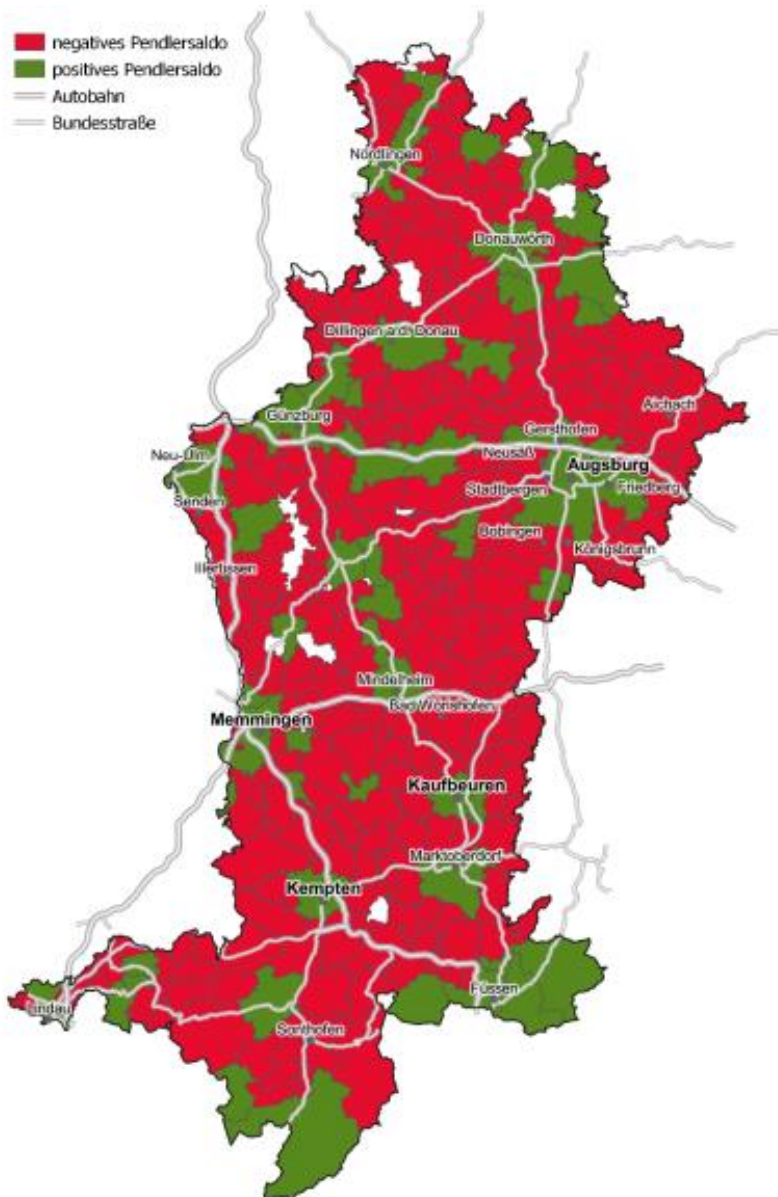


Die IHK Schwaben setzt sich ein für den Erhalt und die Verbesserung der Anbindung an Straße, Schiene und Luftverkehr. Dazu gehören neben dem Bestandserhalt auch der bedarfsgerechte Aus- und Neubau von Verkehrswegen.

Hintergrund: Pendlerverflechtungen in Schwaben

In einem „Pendleratlas“ hat die IHK Schwaben im Jahr 2022 beleuchtet und kartographisch aufbereitet, wie hoch das Aufkommen an berufsbedingten Pendlerbewegungen im Regierungsbezirk Schwaben und über die Grenzen hinaus ist. Als Pendlerinnen und Pendler werden alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bezeichnet, deren Arbeitsort sich vom Wohnort unterscheidet. Aus diesem Grund spricht man auch von berufsbedingter Mobilität.

Die Mehrzahl der Städte und Gemeinden hat einen negativen Pendlersaldo, d.h. es fahren mehr Menschen über die Gemeindegrenze zur Arbeit in eine Nachbarkommune als umgekehrt in die Gemeinde kommen. Diese „Auspendler“-Kommunen sind in der folgenden Grafik rot dargestellt. Ihnen stehen in grüner Farbe die „Einpendler“-Orte gegenüber, die im Vergleich zur Wohnbevölkerung einen überproportional hohen Anteil an Arbeitsplätzen bieten. (Methodischer Hinweis: Bei kleinen Gemeinden kann bereits ein in absoluten Zahlen sehr geringer Überhang in die eine oder andere Richtung über den Saldo und die Farbgebung entscheiden.)



Grafik: Pendlersaldo

Quelle: eigene Darstellung IHK Schwaben, [2022-01-pendleratlas-schwaben-analyse-data.pdf \(ihk.de\)](#), S. 2

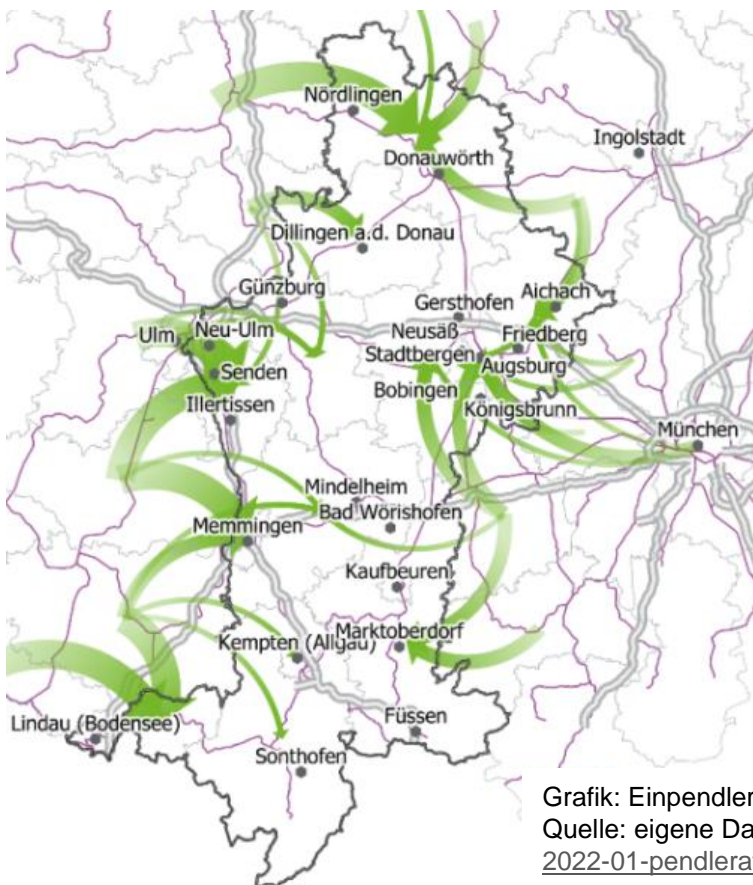
Pendlersaldo

Insgesamt ist in Bayerisch-Schwaben ein Pendlervolumen von 674.000 Beschäftigten zu beobachten. Das entspricht einem Anteil von rund 13 Prozent des bayerischen Wertes. Das Pendlervolumen ergibt sich aus der Summe der Ein- und Auspendler über Kreisgrenzen hinweg. Auf der Landkreisebene besitzt die kreisfreie Stadt Augsburg das höchste Pendlervolumen (126.600 Personen) gefolgt vom Landkreis Augsburg (101.500 Personen). Mit 19.244 Personen hat die kreisfreie Stadt Kaufbeuren die geringste Zahl an Pendlern.

Einpendlerströme

Das Verhältnis der Auspendler zu den Beschäftigten am Wohnort beschreibt die Auspendlerquote. Im Vergleich der Landkreise und kreisfreien Städte weisen die Landkreise Aichach-Friedberg und Augsburg die höchsten Auspendlerquoten auf. Beide bieten im Umland der Stadt Augsburg nicht nur Standorte für Unternehmen und damit Arbeitsplätze, sondern vor allem auch attraktive Wohnmöglichkeiten und eine gute Verkehrsanbindung zu den Arbeitsplätzen in der Stadt Augsburg, aber auch Richtung München, und haben damit sowohl eine hohe Ein- als auch Auspendlerquote.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Stärke der Einpendlerströme von außerhalb Schwabens in den Regierungsbezirk, aggregiert jeweils auf Landkreis-Ebene. Besonders viele Einpendler kommen in die Landkreise Donau-Ries, Neu-Ulm, Unterallgäu mit Memmingen sowie Lindau.



Aufgrund dieser arbeitsbedingten Pendlerströme ergibt sich ein hohes Verkehrsaufkommen in ganz Bayerisch-Schwaben.

Detaillierte und weiterführende Informationen:

Der gesamte Pendleratlas 2022 für Bayerisch-Schwaben ist zu finden unter [2022-01-pendleratlas-schwaben-analyse-data.pdf \(ihk.de\)](https://www.ihk.de/2022-01-pendleratlas-schwaben-analyse-data.pdf)

Weiterführende Informationen:

Mobilität in Schwaben

Was sind die Mobilitätslösungen der Zukunft? Worauf kommt es aus Sicht der Unternehmen an, wenn es um Verkehrsinfrastruktur, neue Mobilitätsangebote und den Wechsel hin zu alternativen Antriebstechnologien in Bayerisch-Schwaben geht? Vor welchen Herausforderungen steht der ländliche Raum in Schwaben und worauf kommt es bei der Mobilität in den Innenstädten an?

Die IHK Schwaben hat mit Unternehmen und Fachleuten gesprochen, wichtige Anliegen zusammengetragen und „Best Practices“ gesammelt.

[ihk.de/schwaben/
ergebnisse-mobilitaet-2030](https://ihk.de/schwaben/ergebnisse-mobilitaet-2030)



Das bietet die IHK Schwaben:

IHK-Ausschuss für Verkehr und Mobilität

50 Unternehmen engagieren sich in diesem Beratungs- und Entscheidungsgremium der IHK zu Fragen der Verkehrspolitik und Infrastruktur.

[ihk.de/schwaben/
ausschuss-verkehr-mobilitaet](https://ihk.de/schwaben/ausschuss-verkehr-mobilitaet)



IHK-Netzwerk Wasserstoff

Plattform für alle interessierten Unternehmen, sich zu informieren, zu vernetzen und Erfahrungen auszutauschen.

ihk.de/schwaben/wasserstoff



Kooperationszentrum Verkehr und Logistik (KVL) Schwaben und Ulm

Beratungsleistungen, öffentlich-rechtliche Aufgaben, Branchenbetreuung und Veranstaltungen für Unternehmen.

ihk.de/schwaben/kvl



Newsletter Mobilität

Aktuelle und regionale Neuigkeiten rund um Verkehr, Logistik, Mobilitäts- und Technologietrends.

ihk.de/schwaben/infocenter



IHK Spezials „Mobilität“

Webinare und Präsenzveranstaltungen zu aktuellen Mobilitätsthemen oder zu Förderprogrammen für Elektromobilität.

ihk.de/schwaben/ihspezial



Aktuelles und Hintergründe zur Mobilität

Hinweise auf neue Technologien, Studien, „Best Practices“, Fördermöglichkeiten, Betriebliches Mobilitätsmanagement usw. haben wir auf dieser Seite zusammengestellt.

ihk.de/schwaben/wissenswertes-mobilitaet



Ansprechpartner



Peter Stöferle
Geschäftsfeldleiter
Mobilität und Stadtentwicklung
☎ 0821 3162-206
@ peter.stoeflerle@schwaben.ihk.de



Dr. Kristin Wirth
Fachbereich Mobilität und Technologie
☎ 0821 3162-249
@ kristin.wirth@schwaben.ihk.de

Impressum

Herausgeber: IHK Schwaben, Stettenstraße 1+3, 86150 Augsburg ☎ 0821 3162-0 @ info@schwaben.ihk.de 🌐 ihk.de/schwaben
Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Ein Nachdruck – auch auszugsweise – ist nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet. **Druck:** Gedruckt auf einem umweltfreundlich hergestellten Papier aus 100 % Recyclingfasern unter geringstmöglichem Wasser- und Energieverbrauch. **Gestaltung:** Ideenmühle GmbH, 90542 Eckental. **Bildnachweis:** boxerx/j-mel - stock.adobe.com, IHK Schwaben, privat. **Karte/Grafik:** Tatjana Hübner. **Stand:** Juni 2023