

## Positionspapier zur Landtagswahl in Bayern Zehn Punkte für eine zukunftsorientierte Logistik

MAN Truck & Bus, der LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. und der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) bekennen sich klar zum Logistikstandort Bayern. Um auch in Zukunft eine leistungsstarke Logistikinfrastruktur zu gewährleisten, identifizieren wir im Vorfeld der Landtagswahl am 08. Oktober 2023 zehn Anknüpfungspunkte für einen gemeinsamen Dialog:

1. Straße als wichtigen Verkehrsweg stärken
2. Leistungs- und zukunftsfähige Parkflächen entlang von Verkehrsadern errichten
3. Straße und Schiene für Gütertransport besser verzahnen
4. Digitale Infrastruktur ausbauen
5. Ladeinfrastruktur für E-Mobilität im Nutzfahrzeugbereich ausbauen
6. Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur forcieren & technologieneutral fördern
7. Zweckbindung der CO<sub>2</sub>-Maut sicherstellen
8. Gemeinsam das Berufsbild der Fahrerinnen und Fahrer verbessern
9. Fachkräfte gewinnen – durch weniger Bürokratie und mehr Förderung
10. Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte vereinfachen

Die reibungslose Abwicklung von Transport- und Logistikprozessen ist das Rückgrat einer funktionierenden Industrie und eines starken Wirtschaftsstandortes Bayern. Zahlreiche Unternehmen und Verbände im Freistaat arbeiten täglich für eine funktionierende, **leistungsfähige Logistikinfrastruktur**.

Als Teil des Verkehrssektors stehen wir bereit, im Dialog mit der Politik den **Logistikstandort Bayern weiter zu stärken** und somit den langfristigen Wohlstand für unser Land zu sichern. Damit die Transformation im Verkehrs- und Transportsektor gelingen und die Logistik-, Speditions- und Transportbranche umgreifende Investitionen tätigen kann, muss langfristige Planungssicherheit im Zentrum politischer Regulierungen und Gestaltung stehen. Gemeinsam möchten wir Ansätze erarbeiten, um die Herausforderungen der modernen Logistik zu bewältigen und eine nachhaltige Versorgungssicherheit für Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen. Hierzu gehört auch die Schaffung von Lösungen im alpenquerenden Verkehr. Ziele sollten die Verflüssigung des Verkehrs und eine intelligente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur sein, um dem Mobilitätsbedürfnis der Menschen und des internationalen Warenverkehrs gerecht zu werden. Gleichzeitig müssen die Belange und Interessen der Menschen in den betroffenen Regionen diesseits und jenseits der Ländergrenzen berücksichtigt werden.

Als ersten Impuls identifizieren wir dazu im Folgenden **zehn politische Ansatzpunkte**, deren Umsetzung den Logistikstandort Bayern weiter nach vorne bringen wird.

## 1. Straße als wichtigen Verkehrsweg stärken

Eine funktionierende leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Basis für eine prosperierende, leistungsstarke bayerische Wirtschaft. Sie ist ebenso unerlässlich hinsichtlich des ständig wachsenden Mobilitätsbedürfnisses der Menschen, die in Bayern leben und arbeiten. Das Bundesverkehrsministerium rechnet bis 2051 mit einer Zunahme von 54 Prozent des Güterverkehrs auf deutschen Straßen. Bayern ist davon besonders betroffen, da wir an der Schnittstelle der europäischen Warenströme und wichtiger Verkehrsachsen liegen: Von Norden nach Süden, von Westen nach Osten. Durch Bayern verlaufen zwei der Kernnetzkorridore des sogenannten TEN-V, der Rhein-Donau-Korridor und der Skandinavien-Mittelmeer-Korridor, die sich in München kreuzen. Sie sind zugleich die Hauptverkehrsachsen und damit das Rückgrat der Verkehrsinfrastruktur in Bayern. Insofern ist Bayern besonders betroffen, außerdem existiert eine erhebliche landespolitische Bedeutung hinsichtlich dieser Verkehrsachsen, da sie die Wirtschaftsräume in Bayern ebenso miteinander verbinden wie mit den Wirtschaftszentren in den europäischen Nachbarstaaten.

Um das wachsende Volumen im Gütertransport effizient bewältigen zu können, sind substanzielle **Investitionen in den Ausbau und Erhalt der Straßenverkehrswege** in Bayern notwendig. Aus unserer Sicht stehen hier die Autobahnen A3, A8 und A94 sowie die Bundesstraßen B15 und B16 (Details im Anhang) exemplarisch für die Notwendigkeit von Investitionen.

**Verkehrsleitsysteme auf Bundesautobahnen** tragen zur **effizienten Steuerung des Verkehrsflusses** bei. Hier ist das Potenzial aber bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Kapazitätssteigerungen durch stärkere Digitalisierung und Vernetzung der Verkehrsträger und Verkehrsmittel sowie eine leistungsfähige, bedarfsgerechte Netzinfrastruktur der Internetdienstleister entlang der Verkehrsinfrastruktur müssen ganz oben auf der politischen Agenda stehen. Nur so können wir unsere Straßenverkehrsinfrastruktur intelligent, leistungsfähig und weniger störanfällig machen.

Auch auf Bundesebene sollte Bayern sich für die Berücksichtigung verkehrserleichternder Maßnahmen einsetzen.

## 2. Leistungs- und zukunftsfähige Parkflächen entlang von Verkehrsadern errichten

Um dem wachsenden Verkehrsaufkommen im Straßengüterverkehr gerecht zu werden sowie die **Arbeitssituation vieler Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer** zu verbessern, bedarf es mehr und besser nutzbarer **Parkflächen** entlang aller Autobahnen, Bundes- und Staatsstraßen. In Bayern könnte der Freistaat eigene Flächen zur Verfügung stellen, um neue Parkplätze zu schaffen oder gemeinsam mit Kommunen und Unternehmen Konzepte für Gewerbegebiete zu entwickeln. Parkplätze und Rastanlagen müssen mit Blick auf die Bedürfnisse von Fahrerinnen und Fahrern konzipiert und betrieben werden. Insbesondere bei Sanitäreinrichtungen, Ruhezonen, Beleuchtung etc. müssen die Bedürfnisse von Fahrerinnen deutlich mehr berücksichtigt werden, wenn wir erreichen wollen, dass sich mehr Frauen für dieses Berufsbild interessieren.

Es stehen **innovative digitale Lösungen** zur Verfügung, um eine **effizientere Auslastung der bestehenden Parkplätze** zu erreichen. Dies kann gelingen, indem Bayern in enger Abstimmung mit anderen Bundesländern in Berlin dafür wirbt, dies umzusetzen.

### 3. Straße und Schiene verzahnen

Wir erkennen die Notwendigkeit des **Ausbaus der Schieneninfrastruktur** an. Wir lehnen jedoch ein pauschales gegeneinander ausspielen der Verkehrsträger ab. Stattdessen bedarf es der **sinnvollen Verzahnung**, um den gesamten Güterverkehr leistungsstark und klimafreundlich zu gestalten. Nur so werden wir künftig in der Lage sein, das Verkehrsaufkommen zu bewältigen, ohne die Menschen und die Umwelt zu überfordern.

Der Schienengüterverkehr muss schnellstmöglich kapazitativ und leistungsfähig ausgebaut werden. Auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen müssen so gestaltet werden, dass die Schiene als attraktiver Verkehrsträger wahrgenommen und genutzt wird. Noch vorhandene, aber inaktive Anschlussgleise sollten reaktiviert werden, wo Bedarf vorhanden ist. Die Lage und das Aufkommen von bestehenden Umschlaganlagen und Terminals sollte analysiert werden. Wo Terminals fehlen, müssen Kapazitäten geschaffen werden.

Einzelwagenverkehre zählen aktuell zu den großen finanziellen Verlustbringern im Schienengüterverkehr. Hier liegt aber großes Potenzial, um mehr Gütertransporte – auch kleinerer Verladener – auf die Schiene zu verlagern. Um auch die kleinen und mittleren Unternehmen der verladenden Wirtschaft beim Ein- und Umstieg auf den kombinierten Verkehr zu unterstützen, braucht es geeignete und unbürokratische finanzielle Anreize statt Verbote und regulatorischer Eingriffe. So können wir noch viel Potenzial durch den **Ausbau intermodaler, emissionsfreier Transportketten** heben und Klimaschutz mit Effizienz verbinden.

### 4. Digitale Infrastruktur ausbauen

Die Transport- und Logistikbranche ist nicht nur auf dem Weg in eine **nachhaltige Zukunft**, sondern auch in eine **rundum digitale**. Die Fahrzeuge sind **zunehmend vernetzt** – untereinander, mit der Verkehrsinfrastruktur, mit den Unternehmenszentralen oder mit unterschiedlichsten Endgeräten. Das bietet sehr gute Chancen zur nochmaligen Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Reduzierung von Staus oder von Umwegen, sowie für die Steigerung der Effizienz und Nachhaltigkeit in Lieferketten – und damit letztlich für den Beitrag unserer Branche für die gesamte Volkswirtschaft und die Bürgerinnen und Bürger. Allerdings **wächst** in der Folge die Menge der **verarbeiteten Daten** steil an.

Deshalb benötigen wir eine **leistungsfähige und sichere digitale Infrastruktur** für die Datenübertragung. Bezüglich der vorhandenen digitalen Infrastruktur entlang der Hauptverkehrsachsen (Straße und Schiene), aber auch entlang des nachgeordneten Straßen- und Schienennetzes besteht dringender, flächendeckender Handlungsbedarf. Aus unserer Sicht gilt es zudem, schon heute absehbaren künftigen Kapazitätsproblemen oder Löchern in Mobilfunknetzen und Glasfaserleitungen frühzeitig vorausschauend entgegenzuwirken. Deshalb sollte geprüft werden, ob im Freistaat eine Novellierung der Bauordnung, eine Entlastung der örtlichen Bauämter oder die Bereitstellung landeseigener Liegenschaften dabei helfen könnten, gerade in ländlichen Regionen für den digitalen Bedarf von morgen vorzusorgen. Als Querschnittsdienstleister ist die Logistik hier der Indikator für den Bedarf **aller** Wirtschaftszweige.

### 5. Ladeinfrastruktur für E-Mobilität im Nutzfahrzeugbereich ausbauen

Wie die gesamte Nutzfahrzeugbranche befürworten auch MAN, LBS und LBT die **grüne Transformation** des Verkehrssektors und setzen hierbei auch auf die Elektrifizierung von Fahrzeugantrieben. Um die ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen, ist daher eine **Ladeinfrastruktur mit entsprechender Leistung** unabdingbar. Wichtig ist in diesem Kontext

der **Ausbau der Erneuerbaren Energien**, da nur so die vollständige Dekarbonisierung gelingen kann. **Wettbewerbsfähige Strompreise** sind aufgrund des marktwirtschaftlichen Anreizes eine der entscheidenden Voraussetzungen, um den Umstieg der Logistiker, Spediteure und Fuhrunternehmer auf Elektro-Nutzfahrzeuge zu forcieren. Hier reicht die Bandbreite von leichten Nutzfahrzeugen im Zustellbereich bis hin zum Schwerlastverkehr im nationalen und internationalen Güterkraftverkehr.

Auf Bundesebene sehen wir Bayern in der Position, den Netzausbau in Kooperation mit der Bundesnetzagentur voranzutreiben. Neben dem Aufbau der notwendigen Ladepunkte würde außerdem der Ausbau der Netze lokaler Netzbetreiber dazu beitragen, die notwendigen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Dekarbonisierung des Nutzfahrzeugverkehrs zu erreichen. Auch entsprechende Speichermöglichkeiten müssen gegeben sein.

Wir sehen Bayern als Vorreiter beim Aufbau eines flächendeckenden, bedarfsgerechten und benutzerfreundlichen Schnellladenetzes in ganz Deutschland (*Deutschlandnetz*) und plädieren hier für die **Fokussierung auf die Lkw-Infrastruktur**. Park- und Rastanlagen entlang der Bundesautobahnen müssen zwingend an das Hochspannungsnetz angeschlossen sein, um eine attraktive und ausreichend leistungsfähige Ladeinfrastruktur für Lkw darzustellen. Für bewirtschaftete Parkflächen entlang der Bundesautobahnen, welche nicht Teil des Deutschlandnetzes sind, bedarf es **gezielter Förderprogramme für den Aufbau der notwendigen Ladeinfrastruktur – nicht nur entlang der Autobahnen, sondern auch in den privaten Logistikdepots**. Hierfür bedarf es dringend einer strategischen Planung unter Einbeziehung der Energieversorger, der Netzbetreiber und der verantwortlichen Stellen auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene.

Denn eines steht fest: Die Logistik- und Transportbranche kann die für sie gesteckten Klimaziele im Verkehrsbereich nur mit den richtigen Rahmenbedingungen erfüllen. Hier gilt es, schon jetzt mit einer **attraktiven und digitalen Ladeinfrastruktur** für die nahe Zukunft zu planen.

## **6. Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur forcieren & technologieneutral fördern**

Dem **Wasserstoff** kommt als **Energieträger der Zukunft** besondere Bedeutung zu. Zum einen bei unseren Kunden, beispielsweise aus energieintensiven Branchen, die mittels H<sub>2</sub> ihre Produktion umstellen. Zum anderen werden **wasserstoffbasierte Antriebe** in Nutzfahrzeugen eine **wichtige Ergänzung** darstellen, um den Güterverkehr auf der Straße zu dekarbonisieren.

Dies erfordert eine entsprechende **Infrastruktur**, die sich bereits im Aufbau befindet und bei der die Politik in den vergangenen Jahren dank Förderprogrammen wichtige Impulse gesetzt hat. Aus unserer Sicht gilt es nun, den Ausbau zu forcieren und Barrieren abzubauen. Ein Beispiel: Eine Tankstelle muss mit Blick auf Abmessungen als auch Tankkapazität nicht nur für H<sub>2</sub>-Pkw, sondern auch für H<sub>2</sub>-Nutzfahrzeuge geeignet sein. Wichtig ist für uns, dass insbesondere die ländlichen Regionen hier mitgedacht werden, um eine Versorgung mit H<sub>2</sub> für die gesamte bayerische Logistik- und Transportbranche sicherzustellen.

Neben dem Brennstoffzellenantrieb wird auch der wasserstoffbetriebene Verbrennungsmotor bereits in den kommenden Jahren eine attraktive, CO<sub>2</sub>-freie Antriebsart darstellen. So sollten für beide Technologiezweige die Förderung, die Anrechnung von Treibhausgasminderungsquoten und der Entfall der Besteuerung von Wasserstoff gleichermaßen sichergestellt sein.

Als **Brückentechnologie** bietet sich der Einsatz von biogenen Kraftstoffen, wie z.B. HVO 100, Bio-LNG und E-Fuels an, mit denen schon heute bedeutende CO<sub>2</sub>-Einsparungen erzielt werden können. Eine Förderung ist bei entsprechendem Nachweis der Klimaneutralität über das Energiesteuergesetz möglich und sollte durch die Staatsregierung angestrebt werden.

### **7. Zweckbindung der CO<sub>2</sub>-Maut sicherstellen**

Der Wandel hin zu einem emissionsfreien Transportsektor ist eine der zentralen Aufgaben der Branche. Auch MAN, LBS und LBT treiben dies konsequent voran. Die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Komponente in der Maut ist eines von vielen möglichen Steuerungselementen, um diese Transformation zu fördern.

Wir sehen es jedoch als problematisch an, dass diese Abgabe zu einem Zeitpunkt eingeführt wird, an dem noch kein ausreichendes Angebot an klimaneutralen Lösungen auf dem Markt vorhanden ist. Zugleich mangelt es an der nötigen Lade- und Tankinfrastruktur sowie einer Versorgung durch die Netzbetreiber.

Wir plädieren für die zweckgebundene Nutzung der Mehreinnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Maut für die **notwendige Transformation auf der Straße**, also den Auf- und Ausbau der Infrastruktur für einen **klimaneutralen Straßengüterverkehr der Zukunft**. Nur so lässt sich die Akzeptanz des Logistik- und Verkehrsgewerbes für die kostenintensive, sowie personell und organisatorisch sehr aufwändige Umstellung auf Klimaneutralität sichern. Ansonsten wird diese Abgabe ausschließlich als versteckte Steuererhöhung wahrgenommen und staatlich genutzt.

### **8. Gemeinsam das Berufsbild der Fahrerinnen und Fahrer verbessern**

Der Fachkräftemangel ist mittlerweile nicht nur ein unternehmerisches, sondern auch ein gesellschaftliches Problem und bedarf der Zusammenarbeit aller Akteure. Ohne die Transport- und Logistikbranche würde Deutschland stillstehen. Schon jetzt können in vielen Unternehmen Fahrzeuge nicht vollumfänglich eingesetzt werden, da das Fahrpersonal fehlt.

In Deutschland arbeiten über 900.000 Fahrerinnen und Fahrer, aber nur rund 13% sind unter 35 Jahren – das zeigt die Notwendigkeit, neue Talente für diesen Beruf zu begeistern. Die Arbeit, die Fahrerinnen und Fahrer täglich leisten, um Güter in jeden Winkel Deutschlands und Bayerns zu bringen, muss gesellschaftlich mehr anerkannt werden. Deswegen wurden mittlerweile mehrere Kampagnen, so beispielsweise auch die Kampagne „Fahren für Deutschland“, ins Leben gerufen, um eine nachhaltige Steigerung des Images dieses Berufsbildes zu erreichen. Wir sind offen und würden uns wünschen, auch Akteure aus der Politik hierfür zu gewinnen. Insbesondere bedarf es der politisch geäußerten Wertschätzung für die Systemrelevanz der in der Logistik beschäftigten Menschen, um unsere Branche als attraktives Berufsfeld für junge Menschen sichtbar zu machen.

Die Bündelung von finanziellen, personellen und organisatorischen Ressourcen aller Akteure bietet vielfältige Möglichkeiten zur Umsetzung der gemeinsamen Initiative, um die Attraktivität dieser für die Branche so wichtigen Berufe zu steigern und Fachkräfte nicht nur kurzfristig zu rekrutieren, sondern langfristig zu binden.

### **9. Fachkräfte gewinnen – durch weniger Bürokratie und mehr Förderung**

Der Bedarf an Fachkräften in der Nutzfahrzeugindustrie sowie der Logistikbranche ist hoch. Fehlende Nutzfahrzeug-Mechatronikerinnen und -Mechatroniker sowie Fahrerinnen und Fahrer werden zunehmend zu einer größeren Herausforderung für unsere Branche.

Notwendig ist aus Sicht von MAN, LBS und LBT eine stärkere **Fokussierung der staatlichen Fachkräfteförderung** auf diese wichtigen Berufsgruppen.

Das Potential von Arbeitskräften, die sich für ein Leben in Bayern entscheiden, darf nicht durch übermäßige Bürokratie verschenkt werden. **Schlanke bürokratische Prozesse**, die beispielsweise digitale Akten, die schnellere Bearbeitung in den Behörden und eine zeitnahe **Anerkennung von Führerscheinen** oder anderen beruflichen Qualifikationen ermöglichen, würden die Attraktivität Bayerns als Wohn- und Arbeitsort erhöhen. Gleichzeitig würden viele unternehmerische Ressourcen geschont, die in die Anwerbung von weiteren Fachkräften investiert werden könnten.

#### **10. Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte erleichtern**

Für viele Bau- und Infrastrukturmaßnahmen braucht es Großraum- und Schwertransporte, für die besondere Genehmigungsprozesse bei der Autobahn GmbH gelten. Leider ist zu konstatieren: Hohe bürokratische Hürden und Probleme bei Genehmigungsprozessen haben das Potenzial, nicht nur die Transport- und Logistikbranche, sondern auch die Wirtschaft in Bayern zu schädigen.

Ein Beispiel: Der Prozess des Umbaus unserer Energieversorgung ist in vollem Gange, Windkraftanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil davon. Der notwendige Transport eines Windrad-Flügels ist ein genehmigungsbedürftiger Großraum- bzw. Schwertransport. Zukünftig wird die Zahl solcher Großraum- und Schwertransporte zunehmen. Aufgrund ihrer Komplexität stellen derartige Transporte eine besondere Herausforderung für alle beteiligten Akteure dar. Derzeit liegt die Bearbeitungszeit für Genehmigungen von Windradtransporten im Schnitt bei rund drei Monaten. Der Blick ins europäische Ausland zeigt, dass es schneller geht: In den Niederlanden wird eine Transportgenehmigung innerhalb von einer Woche erteilt. Bayern war bereits mit der Entwicklung des VEMAGS-System auf einem guten Weg, der aber offenbar nicht konsequent weiterverfolgt wird.

Deshalb müssen die zugrundeliegenden Prozesse maßgeblich überarbeitet werden. Zwei Schwerpunkte sehen wir im **Abbau von Bürokratie und im Ausbau digitaler Fahrassistenzsysteme**. Die Genehmigungsprozesse für solche Transporte müssen insgesamt verschlankt und beschleunigt werden. Durch eine digitale Prozesssteuerung, mit Genehmigungsfiktionen, gleichzeitigen Bearbeitungsmöglichkeiten durch unterschiedliche Beteiligte u.v.m. könnte das erreicht werden.

Im Rahmen einer einjährigen Erprobungsphase war Bayern bereits Vorreiter des digitalen Beifahrers und sollte sich im Bundesrat für einen bundesweiten Regelbetrieb dieser Assistenzsysteme einsetzen. Digitale Beifahrer bringen **spürbare Entlastung für die Fahrzeugführenden und erhöhen die Verkehrssicherheit**. Insbesondere die Sprachbarrieren können mit der Hilfe digitaler Beifahrer einfach und schnell überwunden werden.

Ein gemeinsames Papier von:

### **MAN Truck & Bus**

Die MAN Truck & Bus Deutschland GmbH mit Hauptsitz in München bietet eines der umfangreichsten und innovativsten Produkt- und Services-Portfolios der Nutzfahrzeugbranche. Das Angebot von MAN in Deutschland reicht von neuen und gebrauchten Lkw über Reise-, Überland- und Stadtbusse, bis hin zu Service-, Support- und Finanzdienstleistungen rund um den Betrieb von Lkw und Bussen sowie das Management von Fuhrparks.

Pressekontakt: Amelie Mangler  
E-Mail: amelie.mangler@man.eu  
Telefon: 0162 – 2729383

### **LBS - Landesverband Bayrischer Spediteure e. V.**

Der LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e. V. mit Sitz in München vertritt die beruflichen, wirtschaftlichen, sozialen und gewerbepolitischen Interessen seiner über 430 Mitgliedsunternehmen der Speditions- und Logistikbranche mit mehr als 30.000 Beschäftigten in Bayern wirksam und nachhaltig in der Öffentlichkeit. Der LBS e. V. ist der Arbeitgeberverband der bayerischen Speditions- und Logistikbranche, setzt sich gemeinsam mit ehrenamtlich engagierten Unternehmensvertreter\*innen für die Themen der Branche ein und unterstützt seine Mitglieder bei Fach- und Rechtsfragen. Zudem bietet der LBS e. V. jährlich ein umfangreiches Fort- und Weiterbildungsprogramm an.

Pressekontakt: Ulrich Pfaffenberger  
E-Mail: ulrich.pfaffenberger@lbs-spediteure.de  
Telefon: 089 – 30 90 70 7 - 0

### **Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT)**

Der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen LBT e.V. ist die gewerbepolitische Interessenvertretung der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und der Transportlogistik in Bayern. Er vertritt und betreut 1.200 Unternehmen der Branche mit ca. 22.000 Beschäftigten. Er ist Mitglied im Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung BGL e.V. und bringt sich damit auch in die bundesdeutsche und europäische Gewerbepolitik ein.

Pressekontakt: Stephan Doppelhammer, Sebastian Lechner  
E-Mail: stephan.doppelhammer@lbt.de; sebastian.lechner@lbt.de  
Telefon: 089-1266290

## **ANHANG:**

### **Welche Straßen für Warentransporte in Bayern besonders relevant sind – und was zu tun ist.**

Die **Bundesautobahn A3** zählt zu den wichtigsten West-Ost-Verbindungen in Deutschland mit europäischer Relevanz. Sie verläuft von der niederländischen Grenze bis zur österreichischen Innkreis-Autobahn am niederbayerischen Grenzübergang Pocking/Suben.

Mit der EU-Osterweiterung und der wirtschaftlichen Entwicklung in den östlichen Mitgliedsstaaten in den vergangenen Jahren hat der Verkehr auf dieser Verkehrsachse stetig zugenommen. Die Autobahn trägt - bei einem überproportional hohen Lkw-Anteil - die Hauptlast der Verkehrsströme Richtung Österreich und weiter in die Staaten Süd- und Osteuropas. Der weitere Ausbau dieser West-Ost-Magistrale als Bestandteil des TEN-V-Korridors Rhein - Donau ist daher von besonderer Bedeutung.

Wir begrüßen den angestrebten beschleunigten Ausbau der **Bundesautobahn A8** zwischen München und dem Inntaldreieck. Nur mit zügigen Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen können die Verkehrssicherheit und aktuelle Lärmschutzstandards eingehalten werden. Gleichzeitig gilt es, die Akzeptanz der Anwohner durch intelligente Schutzmaßnahmen zu sichern.

Dennoch gehen die aktuellen Pläne noch nicht weit genug. Nötig ist aus unserer Sicht auch der sechsspurige Ausbau mit zusätzlichem Standstreifen zwischen Rosenheim und der österreichischen Grenze. So wird eine der wichtigsten Verkehrsadern Bayerns für den künftigen Verkehrszuwachs gerüstet.

Eine durchgehend gut ausgebaute leistungsstarke **Autobahn A94** von München bis Pocking (Anschlussstelle A3), wäre die seit Jahrzehnten geforderte Anbindung Ostbayerns an den Wirtschaftsraum München und das überregionale Autobahnnetz. Auch wenn in den letzten Jahren Lücken geschlossen und Fortschritte erzielt werden konnten, besteht noch immer dringender Handlungsbedarf bzgl. der Realisierung weiterer Abschnitte in Niederbayern (Markt – Simbach – Prienbach – Kühstein, sowie Malching – Kirchham – Pocking). Erst mit einer Anbindung der A94 an die A3 bei Pocking würde die Strecke ihre volle Wirksamkeit erreichen.

Der Bau der **Bundesstraße B15 neu** in Südbayern von Regensburg über Landshut nach Rosenheim beschäftigt die Verkehrspolitik seit Jahrzehnten. An jedem Werktag nutzen Tausende Pendler, Berufskraftfahrer, Touristen und andere Verkehrsteilnehmer die wichtige Nord-Süd-Verbindung. Weil diese mit der A92 (Regensburg), A93 (Deggendorf), A94 (Passau) und A8 (Salzburg) gleich vier Autobahnen anbindet, entlastet sie auch die Metropolregion München von Durchgangsverkehr.

Die **Bundesstraße B16** verbindet in Bayern die Wirtschaftsräume von Günzburg in Schwaben über Ingolstadt in Oberbayern bis nach Regensburg und Roding in der Oberpfalz. Sie ist eine wichtige Verkehrsachse für den Wirtschaftsverkehr in den Regionen mit einem überdurchschnittlich hohen Schwerlastverkehrsanteil. In west-östlicher Richtung stellt sie eine Tangentialverbindung zwischen den Bundesautobahnen A8, A9, A93 und A3 dar. Die B16 muss schnellstmöglich durchgängig kreuzungsfrei mindestens dreispurig für alle Verkehre aus- und umgebaut werden.