

Mobilität | Infrastruktur

Moderne Verkehrsinfrastruktur

vbw

Position
Stand: Oktober 2025

Die bayerische Wirtschaft



Vorwort

Moderne Verkehrsinfrastruktur – Basis für Wachstum und Beschäftigung

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundlage für Mobilität, Logistik, Produktion und Export und sichert damit auch die Funktionsfähigkeit nationaler und internationaler Wertschöpfungsketten. Zudem gewährleisten bedarfsgerechte Verkehrsnetze die gute Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen.

Industriestandorte wie Deutschland und Bayern konkurrieren und kooperieren mit Regionen in aller Welt und sind deshalb in besonderem Maße auf eine gute Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Sie ist Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg und ermöglicht in allen Landesteilen gute Lebens- und Arbeitsbedingungen.

Das bestehende intermodale Gesamtverkehrssystem, in dem sich die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr gegenseitig ergänzen, muss deshalb weiterentwickelt und verbessert werden. Das erfordert auch den verstärkten Einsatz verkehrsbezogener Kommunikations- und Informationsmittel. Zu beachten ist auch der wachsende Bedarf an Infrastruktur für Antriebsarten wie Elektromobilität und Wasserstofftechnologie.

Die vbw setzt sich dafür ein, die Verkehrsinfrastruktur konsequent an den vorhersehbaren Erhaltungs- und Kapazitätsbedarf anzupassen und die erforderlichen Investitionen sicherzustellen. Das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität eröffnet zusätzliche Spielräume, die konsequent genutzt werden müssen.

Bertram Brossardt
28. Oktober 2025

Inhalt

Position auf einen Blick	1
1 Moderne Verkehrsträger	2
1.1 Einbindung in das Transeuropäische Verkehrsnetz	2
1.2 Schiene: Zukunftsfähiges Netz schaffen	3
1.3 Straße: Fernverkehrsströme entzerren	5
1.4 Binnenwasserstraßen voranbringen	6
1.5 Luftverkehr: Drehkreuz Flughafen München stärken, Flughafenanbindung verbessern	6
1.6 Fahrradinfrastruktur modernisieren	7
2 Zukunftsgerechte Vernetzung	8
2.1 Verkehrsdrehscheiben ausbauen	8
2.2 Bessere, grenzüberschreitende Koordinierung Straße / Schiene	8
2.3 Breitbandversorgung flächendeckend verbessern	9
2.4 Längerfristige Auswirkungen neuer Arbeitsformen berücksichtigen	9
3 Zukunftssichere Finanzierung	10
3.1 Finanzierung marktgerecht weiterentwickeln	10
3.2 Zusätzliche Mittel sachgerecht einsetzen	11
3.2.1 Verkehrsinvestitionen insgesamt	11
3.2.2 Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) und Verteidigungshaushalt	11
3.2.3 Klima und Transformationsfonds (KTF)	11
3.2.4 Eigenkapital, Trassenpreise, Kombierter Verkehr und Einzelwagenverkehr	12
3.2.5 Position vbw	12
Anhang	14
Ansprechpartner/Impressum	15

Position auf einen Blick

Bedarfsgerechte und vernetzte Verkehrswege

Bedarfsgerechte Mobilität und die dafür erforderliche Infrastruktur sind entscheidende Voraussetzungen für wirtschaftlichen Erfolg und hohe Lebensqualität. Diese Bedeutung muss bei Infrastrukturplanungen und der Instandhaltung wieder deutlich stärker beachtet werden.

Die Vereinbarungen zur Verkehrsinfrastruktur im Koalitionsvertrag 2025 von Union und SPD sind insgesamt eine gute Basis, um rasch Verbesserungen zu erreichen. Die Koalition hat zu Recht erkannt, dass die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähiger werden muss. Es kommt jetzt auf eine rasche Umsetzung an.

Die einzelnen Verkehrsträger müssen über hoch funktionale Schnittstellen und digitale Steuerungsmöglichkeiten optimal miteinander vernetzt werden. Den Anforderungen des Personenverkehrs und des Güterverkehrs ist dabei gleichermaßen Rechnung zu tragen.

Zusammengefasst müssen insbesondere folgende Maßnahmen sichergestellt werden:

- Einbindung in das Transeuropäische Verkehrsnetz
- Straße: Fernverkehrsströme entzerren
- Schiene: Bestandsnetzmodernisierung und Verknüpfung mit internationalen Verkehrsachsen vorrangig verbessern
- Bessere, auch grenzüberschreitende Koordinierung Straße / Schiene
- Wasserstraße: Donauausbau voranbringen
- Luftverkehr: Drehkreuzfunktion des Flughafens München sicherstellen, Flughafenbindung verbessern
- Verkehrsdrehscheiben ausbauen
- Infrastruktur für Elektromobilität und Wasserstoff ausbauen
- Fahrradinfrastruktur modernisieren
- Kommunikationsnetze flächendeckend ausbauen
- Längerfristige Auswirkungen neuer Arbeitsformen beachten
- Finanzierung bedarfsgerecht und marktorientiert gestalten.

1 Moderne Verkehrsträger

Enge Vernetzung der Verkehrsträger

1.1 Einbindung in das Transeuropäische Verkehrsnetz

Ein zukunftsgerechtes VerkehrswegeNetz muss die europäischen Hauptverkehrswege beachten. Die transeuropäischen Netze (TEN) sollen zum Wachstum des Binnenmarkts und zu mehr Beschäftigung beitragen. Die wichtigsten Verkehrsachsen sind in neun Europäische Verkehrskorridore eingeteilt, auf denen mit diversen Maßnahmen deutliche Verbesserungen im Güter- und Personenverkehr angestrebt werden.

Fünf Korridore verlaufen durch Deutschland, mehr als durch jeden anderen Mitgliedstaat: Nordsee - Ostsee, Skandinavien - Mittelmeer, Atlantik, Nordsee – Rhein - Mittelmeer und Rhein - Donau.

Die europäischen TEN-Strecken müssen möglichst rasch ausgebaut werden. Für Bayern von besonderer Relevanz sind die großräumigen Korridore „Rhein-Donau“ (Paris – Wien – Bratislava, TEN 9) und „Skandinavien - Mittelmeer“ (Helsinki – Valetta über den Brenner, TEN 5), die multimodal ausgelegt sind. Deren Schnittpunkt ist derzeit München. Als Ergänzung ist ein Südwest-Nordost-TEN-Korridor notwendig von Lyon über Zürich, München, Prag und Warschau bis in das Baltikum.

Die durch das Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität eröffneten zusätzlichen Investitionsspielräume müssen im Bereich der Schieneninfrastruktur mindestens auch für die Umsetzung der Ausbauvorhaben auf den TEN-Korridoren genutzt werden.

Im Fokus: Der Brennertransit im großräumigen Korridor „Skandinavien - Mittelmeer“

Ein klimagerechter Güterverkehr über den Brenner, der die Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt gleichermaßen achtet, ist für Logistik, Produktion und Export eine wichtige Grundlage. Dazu braucht es zukunftsgerichtete klima- und umweltgerechte Lösungen mit Infrastrukturausbau und Innovationen statt Verkehrsbeschränkungen. Die bisherigen Maßnahmen der Tiroler Landesregierung – Dosierung der Durchfahrten für Lkw, Ausweitung des sektoralen Fahrverbotes, Verschärfung des Nachtfahrverbotes auch für Lkw mit der besten Schadstoffklasse – stellen eine große Belastung für die Wirtschaft in Südtirol und Bayern dar. Sie verlagern den Verkehr auf die Nachbarländer und schaden neben der regionalen Wirtschaft auch dem kontinentalen Warentransport. Staus und stockender Verkehr produzieren zusätzliche Umweltbelastungen.

Die Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel auf deutscher und österreichischer Seite müssen mit höchster Priorität ausgebaut werden. Dazu ist im Bundestag schnellstmöglich und ohne neue Variantendiskussionen die anstehende Entscheidung über den Trassenverlauf

zu fällen. Bis zur Inbetriebnahme der neuen Bahnverbindung müssen Optimierungsmöglichkeiten auf der vorhandenen Schienenstrecke aufgezeigt und genutzt werden, um für einen Teil des Lkw-Verkehrs eine Alternative bieten zu können. Daher ist die Kapazität der bestehenden Schienenstrecke zum Brennerbasistunnel schnellstmöglich zu erhöhen, unter anderem über eine Ausrüstung mit ETCS. Zudem muss die Anbindung der Terminals in Deutschland, Italien und Österreich kurzfristig verbessert und ihre Kapazität erweitert werden. Auch die Beschleunigung des technischen Ablaufs beim Güterumschlag über die Schiene inklusive Bereitstellung ausreichender Abstellkapazitäten im Bereich Wörgl/Kufstein zählen dazu. Weitere Details enthält die gemeinsame Erklärung von vbw, Unternehmerverband Südtirol, Industriellenvereinigung Tirol *Freien klimagerechten Warenverkehr über den Brenner gewährleisten*.

1.2 Schiene: Zukunftsfähiges Netz schaffen

Nachhaltige Mobilität im Schienenverkehr kann nur über ein Bündel an Maßnahmen erreicht werden. Notwendig sind Verbesserungen bei der Infrastruktur (z. B. Elektrifizierung von Schienenstrecken, Ausrüstung mit ETCS), eine bedarfsgerechte Finanzierung sowie deutlich höhere Transparenz über Auslastung und Kapazitäten einschließlich intelligenter Lösungen für das Zusammenstellen von Einzelwagen, damit mehr Verkehr über die Schiene abgewickelt werden kann. Generell muss der Güterverkehr neben dem Personenverkehr gleichberechtigt berücksichtigt werden, auch im Zusammenhang mit den ambitionierten Plänen des sogenannten Deutschlandtakts.

Der Ausbau von Schienenknoten muss rasch vorangebracht und das deutsche Kernnetz besser mit internationalen Verkehrsachsen verknüpft werden (siehe auch oben 1.1).

Im Fokus: Bahnstrecke Ulm-Augsburg im großräumigen Korridor „Rhein-Donau“

Die Bahnstrecke Ulm-Augsburg ist Teil der europäischen Ost-West Schienen-Hauptverkehrssachse von Paris nach Budapest und letzter noch nicht als Schnellfahrstrecke ausgebauter Abschnitt zwischen Stuttgart und München. Ziel ist eine Verkürzung der Reisezeit von Ulm nach Augsburg auf 26 Minuten, mit Fernverkehrshalt in Günzburg auf maximal 40 Minuten. Auf der neuen Strecke sollen sowohl Fernverkehrs- als auch Güterzüge fahren. Von den freiwerdenden Kapazitäten auf der Bestandsstrecke soll auch der Nahverkehr profitieren.

Die Strecke muss in Schwaben bedarfsgerecht ertüchtigt und ausgebaut werden, damit sie nicht nur den überregionalen Güter- und Personenfernverkehr, sondern auch den regionalen Personennahverkehr bewältigen kann.

Die Vorschlagstrasse wurde von DB InfraGO AG im Juli 2025 an das Bundesverkehrsministerium übermittelt.

Der Bundestag sollte rasch darüber entscheiden, damit das Projekt schnell weitergeführt werden kann.

Im Rahmen der Generalsanierung von Schienenstrecken wird in der ersten Jahreshälfte 2026 der Korridor zwischen Nürnberg und Regensburg angegangen. Die Strecke ist ein wichtiger Bestandteil der europäischen Verkehrsachse Rhein-Donau und ein wichtiger Baustein der Bahnverkehre nach Österreich. Dabei wird besonders darauf zu achten sein, dass es zu möglichst geringen Beeinträchtigungen im Güter- und Personenverkehr kommt.

Bei der Weiterentwicklung des Schienennetzes ist auch die Schiene als Standortfaktor für die Wirtschaft zu beachten. Ein Beispiel ist das bayerische Chemiedreieck.

Im Fokus: Bahnstrecke ABS 38 im großräumigen Korridor „Rhein-Donau“

Bei der Ausbaustrecke (ABS) 38 München – Mühldorf – Freilassing / Burghausen geht es um ein Bündel von Teilprojekten in dem Bereich von ca. 145 Kilometern vom Großraum München über Südostbayern bis zur österreichischen Grenzregion. München – Mühldorf ist Teil des TEN-Korridors „Rhein-Donau“. Die Vorplanung ist in allen Planungsabschnitten abgeschlossen. Für die Hälfte der 16 Streckenabschnitte wurde beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Baurecht beantragt. Alle weiteren Abschnitte folgen sukzessive.

Bei der ABS 38 sind der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung rasch voranzubringen, um eine bessere Anbindung des bayerischen Chemiedreiecks an das europäische Schienennetz zu gewährleisten.

Wesentliche Bedeutung für das bayerische Schienennetz hat auch der auf Bestandsstrecken auszubauende Ostkorridor Hamburg – Uelzen – Magdeburg – Halle – Hof – Regensburg. Mit einer Verlängerung über Regensburg hinaus nach Landshut, Mühldorf, Salzburg könnte eine bessere Anbindung des Chemiedreiecks an das europäische Schienennetz gewährleistet werden.

Der bedarfsgerechte Ausbau auch im ÖPNV ist zentral, zumal dessen Bedeutung mit New Work weiter steigt. Beispielhaft sei die zweite Stammstrecke in München genannt, die zügig realisiert werden muss. Daneben ist der Ausbau des ÖPNV in den ländlicheren Räumen sogar noch wichtiger als früher, wie unsere Studie *Auswirkungen von New Work auf die Mobilität in Bayern* (vbw/Prognos 2025) zeigt.

Die Automatisierung ist voranzubringen. Auf der Schiene (U-Bahn, S-Bahn, Schienenpersonenverkehr) trägt sie zu Verbesserungen in den Bereichen Kapazität, Energieeffizienz, Sicherheit und Zuverlässigkeit bei. Davon profitieren Güter- und Personenverkehr gleichermaßen. Ebenso auszubauen sind digitale Leit- und Sicherungstechnik.

1.3 Straße: Fernverkehrsströme entzerren

Die Fernverkehrsströme innerhalb Bayerns müssen entzerrt werden. Das heißt: Bundesstraßen aufwerten und als Querverbindungen zu Autobahnen autobahnähnlich ausbauen.

So sollten beispielsweise die B15 neu, die B20 und die B85 zu leistungsfähigen Querverbindungen zwischen den Ost-West-Autobahnen A94, A92, A3 bis zur A6 und der A8 im Bereich Rosenheim ausgebaut werden. Die B20 kann nur mit durchgehendem autobahnähnlichem Ausbau ihrer vollen Bedeutung als Entwicklungsachse für Ostbayern gerecht werden.

Für eine Effizienzsteigerung der Verkehrsströme in der täglichen Praxis ist ein digitales Echtzeit-Baustelleninformationssystem für Autobahnen, Bundes- und Staatsstraßen mit Anbindung an die Navigationsdatenanbieter erforderlich.

Um einen möglichst staufreien Verkehrsfluss für Personen- und Güterverkehr zu erreichen, ist die stetige Verbesserung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen inklusive Überwachungsanlagen erforderlich. Dabei ist die Digitalisierung so zu nutzen, dass stauverursachende Fahrspurwechsel und Geschwindigkeitsreduzierungen vermieden werden und die erlaubte Fahrtgeschwindigkeit der jeweiligen Verkehrslage angemessen ist.

Details zu einzelnen Projekten im Bereich Straße sowie der weiteren Verkehrsträger sind in den *vbw Positionspapieren zur regionalen Infrastruktur* in den einzelnen Regierungsbezirken enthalten.

Im Fokus: Lade- und Tankstelleninfrastruktur

Für die gesamte Straßeninfrastruktur gilt es, für eine zügige Ausstattung mit einer ausreichenden Anzahl an Ladepunkten (Elektromobilität) und Tankstellen für alternative Antriebe (Wasserstoff, erneuerbare Kraftstoffe) zu sorgen, um deren politisch forcierten Hochlauf zu ermöglichen.

Dabei müssen auch die Anforderungen des Schwerlastverkehrs und des Busverkehrs berücksichtigt werden, beispielsweise mit ausreichend groß dimensionierten Haltemöglichkeiten. Zu einem zügigen Ausbau der Ladeinfrastruktur können auch sog. „Ladeparks“ mit einer Vielzahl von Schnelllade-Anschlüssen gehören. Der Bedarf an Lkw-Ladepunkten in Deutschland wird auf etwa 10.000 bis zum Jahr 2030 geschätzt, in Europa auf etwa 50.000. Bislang gibt es in Europa nur knapp über 3.000 Ladepunkte. Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur plant nun im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr ein initiales Ladenetz in Deutschland, das die Errichtung von 350 öffentlichen Standorten für Ladeinfrastruktur entlang deutscher Bundesautobahnen vorsieht. Etwa 130 Standorte davon entfallen auf unbewirtschaftete Rastanlagen, der Rest wird an bewirtschafteten Rastanlagen errichtet. Speziell für Reisebusse sind auch touristische Hotspots in den Fokus zu nehmen.

1.4 Binnenwasserstraßen voranbringen

Main und Donau sind wichtige Wasserstraßen für den Gütertransport in Bayern. Der Güterverkehr muss unterbrechungsfrei laufen können. Dafür sind stetige Erhaltungsmaßnahmen bei Fahrrinnen, Schleusen etc. erforderlich. Wichtige Umschlagplätze, wie z. B. der Bayernhafen Nürnberg müssen ausgebaut und mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße optimal verknüpft werden. Mittelfristig muss Ausbauziel des Donauausbaus die Variante C280 sein, um das vorhandene Leistungsvermögen der übrigen Main – Donau – Wasserstraße voll ausschöpfen zu können.

1.5 Luftverkehr: Drehkreuz Flughafen München stärken, Flughafenanbindung verbessern

Das Luftverkehrsdrehkreuz München hat in der Pandemie einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung von Lieferketten geleistet. Jetzt gilt es, die Hub-Funktion für die Zukunft zu sichern und den Luftverkehrsstandort Bayern nachhaltig erfolgreich aufzustellen. Nur mit einer zukunftsfähigen Aufstellung des Flughafens München als internationales Luftverkehrsdrehkreuz können langfristig sowohl die Funktionen des Flughafens als wichtiger Teil in den Lieferketten der Unternehmen als auch für eine zunehmend nachhaltige Personenbeförderung gewährleistet werden.

Eine zukunftsgerichtete Anbindung des Flughafens München muss auf moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für den Transport von Personen und Gütern setzen. Dabei ist eine signifikant verbesserte intermodale Anbindung unter besonderer Berücksichtigung des Schienenverkehrs für den Flughafen München von herausragender Bedeutung.

Eine verbesserte Schienenanbindung des Flughafens München ist Voraussetzung für die Reduktion von Kurzstreckenflugverkehr; daneben kann sie dazu beitragen, zusätzliche Quellmärkte zu erschließen, und die bayerische Fläche besser zu integrieren. So kann die im nationalen und internationalen Vergleich notwendige Fortentwicklung der Standortqualität erreicht werden.

Hierfür sind der Ausbau der Bahnstrecke ABS 38 München – Mühldorf – Chemiedreieck – Freilassing (zwei Gleise und Elektrifizierung) sowie die Verbindung von ABS 38 und Erdinger Ringschluss über die Walpertskirchener Spange wesentliche Bestandteile. Kurzfristig ist auf der bestehenden S-Bahn-Strecke der Einsatz von Express-S-Bahnen bzw. längeren S-Bahn-Zügen in nachfragestarken Zeiten anhand vorausschauender Fahrplan- und Zug-einsatzgestaltung dringend erforderlich. Langfristig ist eine Anbindung mit ICE-Fernverkehrshalt am Flughafen München anzustreben.

Der Überregionale Flughafenexpress ÜFEX verbindet Regensburg bzw. Nürnberg über Landshut mit dem Flughafen im Stundentakt. Ähnliche Angebote aus den anderen bayerischen Regionen und den Gebieten von Salzburg und Innsbruck sind zu schaffen, um eine

bessere Schienenanbindung des Flughafens zu erreichen. An den Bahnhöfen müssen auch für längere Standzeiten ausreichend Parkplätze vorhanden sein.

1.6 Fahrradinfrastruktur modernisieren

Mobilität per Fahrrad, E-Bike und Pedelec wird immer beliebter. Um diese umweltschonende Form der Mobilität zu fördern, gleichzeitig aber den motorisierten Individualverkehr nicht aus den Städten zu verdrängen, ist ein intelligentes Miteinander der Verkehrsträger nötig. Bei Aus- bzw. Neubau der Radwege-Infrastruktur sind innerstädtische Verbindungen als Schnellwege ebenso zu beachten wie regionale Direktverbindungen. Dabei sollten allerdings nicht mehrere Parallelwege entstehen, sondern man sollte sich für Hauptverbindungen entscheiden. Für den Bereich Fahrradtourismus sind genügend Radwanderwege vorzusehen sowie die Verknüpfung des Fahrradverkehrs mit dem ÖPNV (Bike-and-Ride-Anlagen; ausreichende Kapazität für Fahrradmitnahme in den Zügen) weiter zu verbessern.

2 Zukunftsgerechte Vernetzung

Moderne Anforderungen bei Verkehrswegen berücksichtigen

2.1 Verkehrsdrehscheiben ausbauen

Besonderer Anpassungsbedarf entsteht an den wichtigen Verkehrsknotenpunkten Flughäfen, Bahnhöfe, Häfen und Logistikzentren. Jeder, der an solchen Verkehrsknotenpunkten ankommt, erwartet für sein Transportmittel optimale Rahmenbedingungen, für sich kurze Wege und nach Möglichkeit Tür-zu-Tür-Services. Zentrale Aufgaben sind

- staufreie Anbindungen,
- attraktive Parkangebote, die speziell für Carsharing und künftig autonomes Fahren aufgerüstet werden müssen,
- komfortable Schienenanbindung an Fern- und Nahverkehre,
- Optimierung der Verbindung zwischen und zu weiteren Verkehrsknoten.

2.2 Bessere, grenzüberschreitende Koordinierung Straße / Schiene

Korridorsanierungen bei der Bahn (unter Vollsperrung der Strecke für mehrere Monate) erweisen sich aktuell trotz Umleitungsstrecken auch deshalb als deutliche Belastung für den Gütertransport, weil parallel dazu Maßnahmen genau an den Autobahnen stattfinden, auf die ansonsten mit dem Lkw ausgewichen werden könnte. Es fehlt schon im Inland an einer Koordinierung.

Erforderlich ist eine bessere Koordination von Ausbaumaßnahmen und transparenteren Informationsmöglichkeiten, die die Logistikplanung erleichtern. Ein Ansatzpunkt ist der Aufbau einer grenzüberschreitenden Informationsplattform, um frühzeitig (noch vor finaler Mittelfreigabe / Beginn der Detailplanung) Maßnahmen auf Straße und Schiene besser abzustimmen. Damit können künftig ausreichend Ausweichrouten zur Verfügung gestellt werden. Ansonsten steuern wir auf einen Verkehrskollaps im alpenquerenden Verkehr zu. Ein weiteres wichtiges Thema wären grenzüberschreitende Verkehrssimulationen, die es offensichtlich heute ebenso wenig gibt.

Wir zählen darauf, dass staatliche Stellen solche Vorhaben unterstützen, die sowohl den Interessen der Wirtschaft als auch denen des Umweltschutzes Rechnung tragen, in einem ersten Schritt mindestens für TEN-Strecken.

Die Abstimmungsprozesse Straße / Schiene müssen auch in Deutschland deutlich optimiert und praxisgerechte Konzepte unter Einbeziehung der Güterverkehrswirtschaft erarbeitet werden. Bei der anstehenden Sanierung von Kernstrecken im deutschen Schienennetz sind bei der Baustellenplanung u. a. Kapazitäts- und Nachfrageprognosen, Eintrittswahrscheinlichkeit von Sonderereignissen und Resilienz des Netzes (Leistungsfähigkeit der Bypässe) zu

berücksichtigen. Die Auswirkungen auf andere Verkehrsträger müssen vorab abgewogen werden, insbesondere zwischen Straße und Schiene beim Güter- und Personenverkehr.

2.3 Breitbandversorgung flächendeckend verbessern

Das Mobilitätssystem der Zukunft funktioniert nur, wenn es sich auf hochleistungsfähige digitale Kommunikationssysteme stützen kann. Dafür müssen diese Netze umfassend ausgebaut und leitungsgebundene sowie funkbasierte Netzkomponenten immer stärker integriert werden. Mobiler Netzzugang muss an allen Bahn- und Straßenstrecken bedarfsgerecht sichergestellt werden. Die Masteninfrastruktur muss dabei so ausgebaut werden, dass das 5G-Mobilfunknetz lückenlos europaweit aufgerüstet bzw. aufgebaut werden kann.

2.4 Längerfristige Auswirkungen neuer Arbeitsformen berücksichtigen

Neue Arbeitsformen („New Work“) haben in den letzten Jahren deutlich an Bedeutung gewonnen. Wenn vermehrt von anderen Orten und teilweise auch zu anderen Zeiten gearbeitet wird, verändern sich auch die Bewegungsmuster der Menschen. Damit stellt sich die Frage, welche Auswirkungen dieser Trend auf die Mobilität insgesamt hat, etwa auf die Wahl der Verkehrsmittel oder die zurückgelegten Strecken im Laufe einer Woche. Durch Homeoffice fallen beispielsweise Fahrten zur Arbeit weg. Gleichzeitig werden größere Pendeldistanzen attraktiv. Flexible Arbeitszeiten können dazu führen, dass Pendlerströme entzerrt und die Verkehrsnachfrage gleichmäßiger über den Tag verteilt werden. Eingesparte Fahrtzeiten können allerdings auch für zusätzliche private Wege genutzt werden. Diese Entwicklungen sind bei der Verkehrsinfrastrukturplanung zu berücksichtigen.

Details finden sich in der vbw-Studie *Längerfristige Auswirkungen von New Work auf die Mobilität der Menschen in Bayern* von März 2025.

3 Zukunftssichere Finanzierung

Bedarfsgerechte und marktorientierte Gestaltung voranbringen

3.1 Finanzierung marktgerecht weiterentwickeln

Die Verantwortung für die Verkehrsinfrastruktur liegt im Wesentlichen bei der öffentlichen Hand. In der Umsetzung wird oft auf privatwirtschaftliche Elemente zurückgegriffen. Die damit verbundenen Möglichkeiten müssen optimal zum Tragen gebracht werden. Das heißt:

- Das Gesamtsystem muss möglichst marktgerecht entwickelt werden.
- Die öffentliche Hand (Staat und Kommunen) muss ihrer Finanzierungsverantwortung durch ausreichende Haushaltsansätze gerecht werden. Die Bundesmittel für die Verkehrsinfrastruktur müssen dauerhaft erhöht und verstetigt werden.
- Damit die Mittel in der Praxis auch plangerecht abgerufen werden können, müssen Planungs- und Genehmigungsverfahren weiter beschleunigt werden. Hier gilt es, insbesondere auf Doppelprüfungen zu verzichten, Prüftiefen durch Standards zu reduzieren, EU-Recht eins zu eins umzusetzen sowie Umplanungen durch Stichtagsregelungen zu vermeiden.
- Maut und PPP-Modelle müssen das Investitionsgeschehen in der Verkehrswegefinanzierung zusätzlich absichern. Bei der Nutzerfinanzierung ist Angemessenheit wichtig – insbesondere muss eine Doppelbelastung im Zusammenwirken mit anderen CO₂-Bepreisungsinstrumenten vermieden werden.
- Nutzerpreise (Lkw-Maut, Bahn- und ÖPNV-Preisstruktur), Verkehrslenkungssysteme und Wettbewerb unter den Mobilitäts- und Technikanbietern müssen sicherstellen, dass die gebaute Infrastruktur optimal eingesetzt wird.

Die Vereinbarungen zur Verkehrsinfrastruktur im aktuellen Koalitionsvertrag auf Bundesebene sind zusammen mit den zusätzlichen Mitteln für die Infrastruktur insgesamt eine gute Basis, um rasch Verbesserungen zu erreichen. Die Koalition hat zu Recht erkannt, dass die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähiger werden muss. Die vorgesehene Einführung von geschlossenen Finanzierungskreisläufen für die Verkehrsträger (Beispiel: Mauteinnahmen aus der Straße werden für Straßenbau verwendet) ist zu begrüßen, darf aber selbstverständlich bei keinem Verkehrsträger zu geringeren Mittelansätzen führen. Richtig ist auch das Ziel einer überjährigen, flexiblen und verlässlichen Finanzierung. Dazu zählen auch die vorgesehene bessere Mittelausstattung der Länder für den Ausbau des ÖPNV und die höhere Förderung der Ladeinfrastruktur. Einen deutlich positiven Effekt dürfte der vorgesehene Verzicht auf Kosten-Nutzen-Rechnungen bei der Elektrifizierung von Schienenstrecken haben. Das gilt es nun alles zügig umzusetzen und die kreditfinanzierten Mittel konsequent für zusätzliche Infrastrukturinvestitionen zu verwenden. Wir werden das im Rahmen unseres wirtschaftspolitischen Monitorings des Bundeshaushalts (Update vbw/IW im Februar 2026) nachverfolgen.

3.2 Zusätzliche Mittel sachgerecht einsetzen

Die Bundesregierung hat mit dem am 30. Juli 2025 vom Kabinett beschlossenen Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2026 sowie den Eckwerten bis 2029 ihre Investitionsplanung vorgelegt, inklusive der Wirtschaftspläne für das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) und den Klima- und Transformationsfonds (KTF).

3.2.1 Verkehrsinvestitionen insgesamt

Der Regierungsentwurf sieht für das Haushaltsjahr 2026 insgesamt rund 34 Mrd. Euro an Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vor, von denen knapp 22 Mrd. Euro in die Bundesschienenwege, etwa 10,5 Mrd. Euro in die Bundesfernstraßen mitsamt Brückenerneuerungen sowie 1,5 Mrd. Euro in die Bundeswasserstraßen fließen sollen. Investitionsmittel werden in erheblichem Umfang, primär im Bereich der Bundesschienenwege, in das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) umgeschichtet.

3.2.2 Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) und Verteidigungshaushalt

Das SVIK stellt für 2026 insgesamt fast 57 Mrd. Euro an Investitionen zur Verfügung, wobei der Großteil mit insgesamt knapp 21,2 Mrd. Euro für die Verkehrsinfrastruktur eingeplant ist. Für die Brückensanierungen sind 2,5 Mrd. Euro vorgesehen. Aus dem Verteidigungs-etat kommen für verteidigungsrelevante Verkehrsinfrastrukturen insgesamt rund 1,8 Mrd. Euro (plus 600 Mio. Euro) hinzu, wobei rund 1,2 Mrd. Euro auf die Bundesfernstraßen und 550 Mio. Euro (plus 440 Mio. Euro) auf die Bundesschienenwege entfallen. Die Bundeswasserstraßen werden im SVIK und im Verteidigungshaushalt nicht berücksichtigt.

3.2.3 Klima und Transformationsfonds (KTF)

Die Mittel zum weiteren Aufbau der Lade- und Wasserstoff-Tankinfrastruktur sind mit 1,7 Mrd. Euro um rund 140 Mio. Euro gegenüber dem Vorjahr erhöht worden. Für die Folgejahre 2027 bis 2038 sind als Verpflichtungsermächtigungen rund 2,4 Mrd. Euro eingeplant (plus 800 Mio. Euro gegenüber Verpflichtungsermächtigungen vom Vorjahr). Allerdings wurden 2024 nur 398 Mio. Euro verausgabt, von ursprünglich eingeplanten 1,8 Mrd. Euro. Die Verwendung der Fördermittel ist für 2026 – wie bereits in den Vorjahren – im Schwerpunkt für die Förderung des Deutschlandnetzes (Schnellladeinfrastruktur für Pkw) und das künftige Initialnetz (Ausschreibung unbewirtschafteter Rastanlagen und Erstellung von Netzanschlüssen an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen) vorgesehen. Die Förderung von betriebsnotwendiger Ladeinfrastruktur für Pkw, Busse und Nutzfahrzeuge wurde gegenüber dem Vorjahresansatz auf rund 217 Mio. Euro verdoppelt. Ebenfalls fortgesetzt wird die Förderung der Beschaffung von emissionsfreien Bussen im ÖPNV.

Erzeugungsanlagen für erneuerbare Kraftstoffe und alternative Antriebstechnologien für die Luft- und Schifffahrt sollen 2026 mit 150 Mio. Euro im KTF gefördert werden, was einem Zuwachs von 112 Mio. Euro gegenüber 2025 entspricht.

Die im KTF für klimaneutrales Fliegen über das Luftfahrtforschungsprogramm vorgesehenen Projektmittel für 2026 bleiben mit 116 Mio. Euro auf dem Niveau von 2025 bestehen.

3.2.4 Eigenkapital, Trassenpreise, Kombinierte Verkehr und Einzelwagenverkehr

Eine Erhöhung des Eigenkapitals der DB AG sowie ein ergänzendes Darlehen des Bundes ist im Jahr 2026 nicht vorgesehen. Die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr ist nach leichter Kürzung (minus 10 Mio. Euro) auf 265 Mio. Euro weiterhin nicht ausreichend dotiert, der jährliche Bedarf liegt bei mindestens 350 Mio. Euro. Kritisch für den Schienengüterverkehr ist darüber hinaus der ersatzlose Entfall der Anlagenpreisförderung, die 2025 noch mit 35 Mio. Euro dotiert ist. Die Investitionsförderung im Kombinierten Verkehr stagniert mit 120 Mio. Euro auf Vorjahresniveau, ebenso wie Förderung des Einzelwagenverkehrs, für die erneut 300 Mio. Euro vorgesehen sind. Bei einer Neuausrichtung des Trassenpreissystems ist darauf zu achten, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen entlastet werden und keine Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen Verkehrsträgern entstehen.

3.2.5 Position vbw

Die Mobilität ist zu Recht ein Gewinner der Schuldenpolitik; trotzdem reichen die vorgesehenen Mittel noch nicht für die notwendigen Investitionen aus. Im Bereich der Schiene sind zu Recht höhere Investitionen in das Bestandsnetz und ein Fokus auf die Digitalisierung des Schienennetzes vorgesehen. Für die Umsetzung wichtiger Neu- und Ausbauvorhaben sowie die Elektrifizierung von Bahnstrecken reichen die vorgesehenen Mittel in den kommenden Jahren jedoch absehbar nicht aus. Auf der Straße geht es ein Stück weit vorwärts, allerdings bleiben die Mittel nach wie vor zu knapp und sind vor allem bei der Lade- und Wasserstoffinfrastruktur unzureichend. Immerhin wurde zuletzt in der Koalition eine gewisse Umschichtung zugunsten der Straßenverkehrsinfrastruktur im SVIK beschlossen sowie die Umsetzung sämtlicher baureifer Projekte angekündigt, was es nun umzusetzen gilt. Bei den Bundeswasserstraßen fehlen allein 2026 600 Millionen Euro. Im Luftverkehr ist die zur Standortsicherung erforderliche Entlastung um zwei Milliarden Euro, etwa bei der Luftverkehrsteuer, nicht vorgesehen. Insgesamt bleiben wir in der Infrastrukturentwicklung in besonderem Maß auch auf private Mittel angewiesen. Der Bund will hier auch Fondslösungen für PPP-Projekte entwickeln, die Ergebnisse bleiben abzuwarten. Auch bei den öffentlichen Mitteln und namentlich den auf Kredit zu finanzierenden Investitionen muss aber ein noch deutlicher(er) Schwerpunkt auf die Verkehrsinfrastruktur gelegt werden.

Im Update unserer Studie *Wirtschaftspolitisches Monitoring des Bundeshaushalts*, das

wir im Februar 2026 veröffentlichen, werden wir überprüfen, inwieweit der Bund in Ressorthaushalten und Sondervermögen mobilitätsbezogene Ausgaben in angemessenem Umfang tätigt. Auch die Ausgaben in den Ländern werden erstmals berücksichtigt.

Anhang

Infrastruktur und Mobilität

Aktuelle vbw Positionspapiere zur Infrastruktur in den jeweiligen bayerischen Regionen
Gemeinsame Erklärung von vbw, Unternehmerverband Südtirol, Industriellenvereinigung Tirol *Freien klimagerechten Warenverkehr über den Brenner gewährleisten*, Juli 2024
vbw Position *Mobilitätssystem für morgen*, November 2024
vbw Kurzposition *Zukunft des Automobilstandorts Deutschland*, Mai 2024
vbw Position *Luftverkehr – fit für die Zukunft*, September 2023
vbw Studie *Klimafreundlicher Brennertransit*, April 2023
vbw Studie *Monitoring des Bundeshaushalts*, Dezember 2024

Energie und Klima

vbw Position *Wasserkraft in und für Bayern*, Juni 2025
vbw Position *Green Deal und Clean Industrial Deal*, Mai 2025
vbw Position *Versorgungssicherheit für Bayern*, März 2025
vbw Position *Stromnetzplanung*, Februar 2025
vbw Position *Digitalisierung der Energiewirtschaft*, Januar 2025
vbw Position *Aufbau der Wasserstoffwirtschaft*, Januar 2025
vbw Position *Klimapolitik*, Januar 2025

Forschung und Technologie

vbw Studie *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen.*, Dezember 2022
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Handlungsempfehlungen *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen.*, Dezember 2022
vbw Studie *Technologieprofile Bayern*, Januar 2024
vbw Studie *Digitale Wettbewerbsfähigkeit in globaler Sicht*, April 2024

Ansprechpartner/Impressum

Dr. Peter Pfleger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253
peter.pfleger@vbw-bayern.de

Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich ohne jede Diskriminierungsabsicht grundsätzlich auf alle Geschlechter.

Herausgeber

vbw

Vereinigung der Bayerischen
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5
80333 München

www.vbw-bayern.de

© vbw Oktober 2025