

## Für eine zukunftsfähige Mobilität und tragfähige Infrastruktur im Wirtschaftsraum Niederbayern

Damit Industrie, Handel, Tourismus und der Dienstleistungssektor in Niederbayern weiterhin erfolgreich und wettbewerbsfähig sein können, müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen erhalten, ausgebaut und wo nötig geschaffen werden. Auch die Logistikbranche ist existenziell auf eine entsprechende Ausstattung angewiesen. Eine funktionierende Logistik, also der planbare Austausch und Verkehr von Waren, sichert die Funktionsfähigkeit der Wirtschaft. Große Verkehrsadern wie die Bundesautobahnen 3 und 92 haben den Aufstieg Niederbayerns zu einem attraktiven Wirtschafts- und Lebensraum nicht nur begleitet, sondern erst ermöglicht. Für die Weiterentwicklung Niederbayerns als Flächen- und Pendlerregion sind die infrastrukturelle Verflechtung von Stadt und Land sowie die niederschwellige Erreichbarkeit der Innenstädte unabdingbar.

Infrastruktur, Verkehr und Mobilität von Menschen und Waren sind die Grundpfeiler einer prosperierenden Wirtschaft. Niederbayerische Unternehmen sind eingebunden in nationale, transnationale und globale Strukturen und Verkehrswege und deshalb in besonderem Maße auf funktionierende Lieferketten angewiesen. Daher müssen hier die Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden, dass die Wirtschaft ihre Stärken voll entfalten kann. Neben der zeitgemäßen und klimaresilienten Fortentwicklung der Verkehrswege und deren optimierter Nutzung benötigt die Wirtschaft eine bedarfsgerechte digitale und energetische Infrastruktur. Hier gilt es, auch die letzten weißen Flecken zu füllen und technologieadäquat gleichwertige Bedingungen mit den europäischen Nachbarn zu schaffen.

Infrastruktur ist ein Dauerthema. Als solches sind permanente und langfristige Investitionen nötig, auch um die Planbarkeit für die ausführenden Unternehmen sicherzustellen.

Reduzierungen öffentlicher Mittel dürfen nicht zu Lasten der Infrastruktur gehen. Die Realisierung von Projekten der Infrastruktur stößt seit einigen Jahren auf immer größere Schwierigkeiten. Lange Planungshorizonte führen dazu, dass Projekte immer schwieriger

nachzuvollziehen sind und von der Bevölkerung weniger akzeptiert werden. Auch die Politik steht Infrastrukturprojekten wesentlich kritischer gegenüber als in der Vergangenheit.

Die Vollversammlung der IHK Niederbayern fordert daher, dass durch Information und Beteiligung eine breite Akzeptanz für Infrastrukturprojekte geschaffen wird. Ziel muss sein, ein Bewusstsein für deren Notwendigkeit und umweltverträgliche Umsetzbarkeit zu schaffen. Ebenso fordert die IHK, dass die Politik für eine weitere Beschleunigung, Straffung und Digitalisierung von Planverfahren bei Projekten der Infrastruktur sorgt und damit zusammenhängende bürokratische Hürden abbaut. Infrastrukturprojekte sollten immer als „überragendes öffentliches Interesse“ eingestuft werden. Die politisch Verantwortlichen müssen die Initiative für zeitgemäße Gesetze und Verordnungen ergreifen, um Planungs- und Realisierungszeiträume zu verkürzen. Weiterhin müssen in der Verwaltung ausreichende personelle und finanzielle Kapazitäten bereitgestellt werden, um Projekte zügig planen und zeitnah umsetzen zu können.

## Die Forderungen der niederbayerischen Wirtschaft im Einzelnen:

### I. Breitband- und Mobilfunkinfrastruktur

Online-Handel, Remote-Arbeit oder der Einsatz von Künstlicher Intelligenz sind nur drei Anwendungsgebiete, die die Notwendigkeit einer zeitgemäßen und leistungsfähigen digitalen Infrastruktur aufzeigen. Ohne entsprechende Investitionen werden die Unternehmen am Wirtschaftsstandort Niederbayern nicht wettbewerbsfähig sein können. Die Vollversammlung der IHK Niederbayern setzt sich deshalb dafür ein, dass der Ausbau der Breitband- und Mobilfunkinfrastruktur mit höchster Priorität weiter vorangetrieben wird, im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der Region. 5G muss flächendeckend als Standard etabliert und langfristig muss mit aktuellen Entwicklungen (z.B. 6G) Schritt gehalten werden. Neueste Technologien müssen niederbayernweit realisiert werden. Dabei sollte auf Knowhow aus der Region zurückgegriffen werden. Eigenwirtschaftliche Leistungen, besonders im Bereich des Breitband- und Mobilfunkausbaus, sollten Vorrang genießen. Öffentliche Fördermittel sollten nur dort eingesetzt werden, wo der Markt keine gleichwertige Versorgung gewährleistet. Gleichwohl muss die Politik auf allen Ebenen den Ausbau der Netze forcieren und orchestrieren und sich mit den ausbauenden und betreibenden Unternehmen abstimmen.

## II. Straßen

In Niederbayern hat sich gezeigt, in welchem Ausmaß eine Region von bedeutenden Verkehrsadern profitieren kann – A 3 und A 92 haben bei der wirtschaftlichen Entwicklung der gesamten Region fundamentale Dienste geleistet. Auch in Zukunft werden die Straßen die Hauptlast im Personen- und Güterverkehr tragen. Die Anteile am Modal Split<sup>1</sup> sind seit Jahrzehnten nahezu unverändert: Die Straße rangiert mit einem über 70-prozentigen Anteil klar auf Position eins. Die Belastungen werden dabei durch die steigende Anzahl, Größe und Schwere der Fahrzeuge weiter steigen. Planungen und Investitionen sollten dies berücksichtigen und müssen mit angemessener Weitsicht betrieben werden. Die Erreichbarkeit von Ortskernen und Innenstädten ist mittels innovativer Mobilitätskonzepte zu gewährleisten, Angebote für die Vernetzung und bessere Auslastung der verschiedenen Verkehrsträger sowie das Mobilitätsmanagement und die digitale Parkraumbewirtschaftung sind zu intensivieren.

### 1. Bundesautobahnen

#### a) A 94

Die insgesamt rund 150 Kilometer lange Bundesautobahn 94 verbindet die A 99 bei München und die A 3 bei Passau und schafft eine Anbindung der Inn-Salzach-Region an die Metropolregion München sowie das überregionale Autobahnnetz. Der Ausbau der A 94, einer bedeutenden Ost-West-Verbindung, ist in den vergangenen Jahren stark vorangekommen. Inzwischen sind etwa 110 Kilometer befahrbar. Doch es fehlen noch die letzten Kilometer, um den südlichen IHK-Bezirk durchgehend an den Großraum München anzuschließen und die damit verbundenen Potenziale vollständig zu heben. Die restliche Strecke muss schnellstmöglich fertiggestellt werden. Dringend erforderlich ist eine konkrete Lösung für den Raum Simbach, um dort verkehrliche Engpässe zu vermeiden.

#### b) A 3

Die A 3 ist inzwischen in die Jahre gekommen und wird dem Verkehrsaufkommen in ihrer derzeitigen Form nicht mehr gerecht. Die Vollversammlung der IHK Niederbayern ist der Auffassung, dass die A 3 als wichtige und bereits überlastete Verbindungsachse nach Süd- und Osteuropa komplett durchgängig sechsstreifig ausgebaut werden muss. Bislang ist der sechsstreifige Ausbau im Bundesverkehrswegeplan 2030 lediglich für den Raum Deggendorf als vordringlich eingestuft. Der A 3 als Magistrale im Herzen Europas und Niederbayerns

---

<sup>1</sup> Modal Split bezeichnet die Verteilung des Personen- und Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger.

kommt eine besondere infrastrukturelle Bedeutung zu, die sich im politischen Handeln widerspiegeln muss.

## 2. Bundesfernstraßen

### a) B 11 und B 12

Die Europastraße B 11 stellt die nördliche Verlängerung der A 92 dar und erfüllt eine zentrale Erschließungsfunktion für den gesamten Mittleren Bayerischen Wald. Der bereits begonnene Ausbau muss zu Ende gebracht werden. Angesichts des erfolgten Ausbaus zwischen Grafling und Gotteszell sind die Verlegung Deggendorf-Grafling sowie die lange geforderte und inzwischen genehmigte Verlegung bei Schweinhütt zeitnah zu realisieren, ebenso die Ortsumgehung Ruhmannsfelden. Es dürfen keine Nadelöhre entstehen, die verhindern, dass die Leistungsfähigkeit der B 11 vollumfänglich genutzt werden kann. Dasselbe gilt für die B 12, die den östlichen Kammerbezirk sowohl an die Tschechische Republik als auch über die A 94 an den Großraum München anbindet.

### b) B 15 neu

Nachdem die B 15 neu inzwischen bis zur A 92 bei Essenbach befahrbar ist und damit ein wichtiger Meilenstein erreicht wurde, ist die Fertigstellung der Ortsumfahrung Landshut umso dringlicher. Eine Weiterführung der Trasse durchgehend bis Rosenheim bleibt weiterhin unerlässlich und ist eine langjährige Forderung der niederbayerischen Wirtschaft, die es im Sinne eines zukunftsfähigen Wirtschaftsstandortes umzusetzen gilt.

### c) B 20

Die B 20 ist neben der B 15 neu und der B 11 die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im Wirtschaftsraum Niederbayern. Notwendig ist der vierspurige Ausbau zwischen Landau und Straubing und weiter in Richtung Cham. Dies gilt es in bundespolitischen Planungen besonders zu berücksichtigen.

### d) Ortsumfahrungen und Lückenschlüsse

Grundsätzlich setzt sich die niederbayerische Wirtschaft für ein durchgängig frei befahrbares, belastungsresistentes und zukunftsfähiges Straßennetz ein. Vor diesem Hintergrund sind geplante Ortsumfahrungen und Verlegungen – wie beispielsweise der B 8 bei Straßkirchen – von Seiten der Politik voranzutreiben und zügig zu realisieren. Der Vereinbarkeit von frei fließendem Verkehr und der Erreichbarkeit von Ortskernen ist dabei in besonderem Maße Rechnung zu tragen.

### III. Schienenstrecken

Auf dem Weg zu einer nachhaltigen und multimodalen Mobilität kann die Schiene potenziell einen signifikanten Anteil leisten. Allerdings finden nur 20 Prozent des Güterverkehrs in Deutschland auf der Schiene statt. Um die Schiene als wirkliche Alternative positionieren zu können, braucht es als Grundlage den zeitgemäßen Bestandserhalt. Notwendige Ertüchtigungsmaßnahmen sind für die Wirtschaft minimalinvasiv umzusetzen und Vollsperrungen bestimmter Strecken, wie bei der geplanten Generalsanierung der Hochleistungskorridore Nürnberg–Regensburg sowie Obertraubling–Passau, sind zu vermeiden. Darüber hinaus braucht es einen zukunftsgerichteten, flächendeckenden Ausbau des Schienennetzes. Dabei kann die niederbayerische Wirtschaft von einer optimal ausgebauten überregionalen Anbindung profitieren, weshalb Vorhaben wie der Brenner–Nordzulauf zeitnah fertiggestellt werden müssen.

#### 1. Landshut–Plattling

Die Zugverbindung Landshut–Plattling ist die wichtigste Schienenanbindung zwischen Niederbayern und dem Großraum München sowie dem dortigen Flughafen. Der seit langem geforderte zweigleisige Ausbau zwischen Landshut und Plattling wird sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr immer wichtiger und muss nun zeitnah erfolgen.

#### 2. Nürnberg–Regensburg–Passau (bis Wien–Budapest)

Die Bahnstrecke Nürnberg–Regensburg–Passau ist die einzige international bedeutende Schienenverbindung in der Region. Sie ist wichtig für den Personen- und Güterverkehr als Anbindung an die überregional bedeutenden Zentren im Westen sowie an Mittel- und Osteuropa und die Seehäfen. Die Strecke ist bereits jetzt erheblich belastet. Ein weiterer Ausbau eröffnet Entwicklungspotenziale für die Donauhäfen und deren Umschlagszentren.

### IV. Entwicklung des Flughafens München

Seit seiner Inbetriebnahme 1992 hat sich der internationale Flughafen München zu einem bedeutenden Drehkreuz im Luftverkehr und zu einem wichtigen Standortfaktor für Bayern entwickelt, wovon jährlich etwa 410.000 Starts und Landungen zeugen. Der niederbayerischen Wirtschaft steht damit in räumlicher Nähe ein Drehkreuz mit weltweiten Verbindungen zur Verfügung, das die weitere Internationalisierung der Unternehmen stärken kann und sowohl die Wettbewerbsfähigkeit als auch die Attraktivität des Standorts Niederbayern unterstützt. Die

Wirtschaft fordert den bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens München sowie dessen angemessene infrastrukturelle Anbindung. So fehlt etwa weiterhin ein Fernbahnanschluss und auch der Bau einer dritten Startbahn darf mit Blick auf künftige Entwicklungen nicht ausgeschlossen werden.

#### V. Trimodale Anbindung stärken

Ein wesentlicher Standortvorteil Niederbayerns ist die trimodale Anbindung per Schiene, Straße und Wasserstraße. Nachdem der erste Abschnitt der ausgebauten Donau zwischen Straubing und Bogen inzwischen freigegeben wurde, gilt es dieses Ziel nun auch bei Vilshofen zu erreichen. Die Befahrbarkeit der Donau ist generell weiter auszubauen und die Entwicklung der Güterverkehrszentren, insbesondere auch in den niederbayerischen Donauhäfen, ist fortzusetzen. Eine Verlagerung von Verkehren auf Bahn und Binnenschiff kann nur gelingen, wenn deren Infrastruktur weiter ausgebaut und verbessert sowie der Kombinierte Verkehr gestärkt wird. Die im Masterplan Binnenschiffahrt dargelegten Ziele gilt es umzusetzen. Allerdings sind für Logistikzwecke geeignete Flächen knapp und die Erschließung neuer Flächen oft schwierig. Eine Zweckentfremdung bestehender Logistikflächen – insbesondere in Häfen – muss daher möglichst vermieden werden und die Kommunen sollten bedarfsgerecht neue Logistikflächen ausweisen.

#### VI. Infrastruktur als Basis der Energieversorgung

Eine wesentliche infrastrukturelle Rolle für unser Wirtschaftssystem spielt die Energieversorgung. Die Transformation zu Erneuerbaren Energien in Deutschland ist eine epochale Aufgabe. Nur mit den notwendigen politischen Weichenstellungen kann kurz- aber auch langfristig eine bezahlbare, sichere und klimafreundliche Energieversorgung für unsere Wirtschaft gewährleistet werden.<sup>2</sup> Nicht nur der Ausbau der Erneuerbaren Energien muss beschleunigt, auch die Netzstabilität und die Speicherkapazitäten müssen verbessert werden, eng verknüpft mit einer ausreichenden Flächenausweisung sowie einer Risikovorsorge gegen (Cyber-)Angriffe auf die Energieinfrastruktur. Der Ausbau der Erneuerbaren Energien und der Ausbau der Netze sind besser

---

<sup>2</sup> Insofern ein Wechsel der Energieproduktion und -verteilung politisch angestrebt wird, ist dafür Sorge zu tragen, dass die Energieversorgung lückenlos gesichert ist, die bisherigen Energieträger – beispielsweise Gas – während der Übergangsphase in einem ausreichenden und bezahlbaren Maß zur Verfügung stehen und sie die Verbraucher über die bestehenden Netze erreichen.

miteinander zu synchronisieren. Grundsätzlich ist der Anschluss an eine wettbewerbsfähige Transport- und Speicherinfrastruktur für Strom, Wärme und Wasserstoff sicherzustellen. Um die Anbindung der Infrastruktur an Nachbarstaaten und damit Importmöglichkeiten dauerhaft zu gewährleisten, sind beispielsweise Terminals erforderlich. Die Planungs- und Genehmigungsverfahren dafür sowie für nationale wie grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte müssen beschleunigt werden.

## 1. Netzausbau

Je weiter der Ausbau der Erneuerbaren Energien, der Markthochlauf von Wasserstoff sowie die E-Mobilität und der Einbau von Wärmepumpen voranschreiten, desto dringlicher ist eine leistungsfähige Energieinfrastruktur. Ohne entsprechenden Infrastrukturzugang können Unternehmen sich nicht oder nur eingeschränkt an der Energiewende beteiligen und ihre betrieblichen Klimaschutzziele erreichen.<sup>3</sup> Daher muss der notwendige Ausbau der Netzinfrasturktur koordiniert und über alle Energieträger hinweg schneller umgesetzt werden. Notwendig sind ein beschleunigter Neubau und die Modernisierung von Übertragungs- wie Verteilnetzen, beispielsweise dem gesetzlich verankerten Süd-Ost-Link, die Errichtung von Umspannwerken sowie Infrastrukturmaßnahmen zur Wasserstoff- und Nahwärmeversorgung oder auch zur CO<sub>2</sub>-Speicherung und zum CO<sub>2</sub>-Export. Im Kontext der Wende im Bereich Antriebsenergien ist Wasserstoff eine wesentliche Ergänzung zur batteriebetriebenen Mobilität. Grundsätzlich sollten alle Antriebsformen ihre Stärken in einem integrierten Energiesystem ausspielen können. Im Zukunftsfeld Grüner Wasserstoff gilt es die breitere Anwendung in der Praxis zu fördern. Für die wasserstoffbasierte Mobilität ist ein angemessenes Wasserstoffnetz unabdingbar.

## 2. Speichersysteme

Nicht nur die Erzeugung und der Transport von Energie spielen eine herausragende Rolle für die Energiewende, sondern auch deren Speicherung. Batteriespeichern, Speicherkraftwerken sowie wasserstoffbasierten Speichern sind im Rahmen einer integrierten Gesamtbetrachtung die gleichen Chancen und Perspektiven einzuräumen. Aus regionalwirtschaftlicher Sicht besonders zu erwähnen ist das Pumpspeicherkraftwerk Riedl an der Donau bei Untergriesbach,

---

<sup>3</sup> Laut dem DIHK-Energiewendebarmeter 2024 sehen fast 50 Prozent der Unternehmen in der fehlenden Infrastruktur ein Hindernis bei den Transformationsbemühungen für mehr Klimaschutz.

für dessen Bau sich die niederbayerische Wirtschaft seit Jahren einsetzt und das sie seit Planungsbeginn befürwortet. Dieser Pumpspeicher ist zu genehmigen und zeitnah zu errichten.

## VII. Daseinsvorsorge als Standortfaktor

Im Zuge des Personalmanagements sowie des Arbeits- und Fachkräftemangels sind weitere strukturelle Aspekte der Daseinsvorsorge der niederbayerischen Wirtschaft ein fundamentales Anliegen. Nur in einem politisch-sozialen Umfeld, in dem die Versorgung mit Gütern und Leistungen des täglichen Lebens und Bedarfs – wie etwa Lebensmittel, ärztliche Versorgung (z.B. kommunale Krankenhäuser auf dem Land), Kinderbetreuung in Kindertagesstätten und -gärten, Schulen und vieles mehr – sichergestellt und in einem zumutbaren Rahmen erreichbar ist, können die Unternehmen und deren Mitarbeiter ihre Stärken voll zu Geltung bringen. Daher fordert die niederbayerische Wirtschaft den zukunftsgerichteten Ausbau aller der Daseinsvorsorge dienlichen Einrichtungen und Strukturen. Die Belange der Unternehmen gilt es entsprechend zu berücksichtigen und die ökonomische Prosperität Niederbayerns im Blick zu behalten.

Passau, 25. November 2024

Industrie- und Handelskammer  
für Niederbayern in Passau



Thomas Leebmann  
Präsident



Alexander Schreiner  
Hauptgeschäftsführer