



IHK Regensburg

Umfragen
Studien
Veranstaltungen
Analysen

Ostbayern konkret

Standortpolitik | Januar 2007

Leitbild Verkehr

Verkehrsinfrastrukturelle Forderungen
und verkehrspolitische Positionen
der IHK Regensburg





Das neue Leitbild Verkehr

Ostbayern ist eine Aufsteigerregion. Der Bau leistungsfähiger Verkehrswege war hierfür eine wesentliche Voraussetzung. Insbesondere der Autobahnbau in Ostbayern hat in den beiden letzten Jahrzehnten unsere Standortattraktivität erheblich verbessert. Die Öffnung unserer östlichen Nachbarstaaten bringt für den Wirtschaftsstandort „Oberpfalz/Landkreis Kelheim“ interessante Wachstumsperspektiven. Diese dynamischen Märkte bieten den Unternehmen unserer Region gute Absatzchancen, Beschaffungsquellen und damit sichere Arbeitsplätze.

Bedarfsgerechte Straßen, Schienenwege, Wasserstraßen und die Luftverkehrinfrastruktur sind zentrale Erfolgsfaktoren, um das Potenzial in diesem erwei-

terten Wirtschaftsraum nutzen zu können. In einer IHK-Standortzufriedenheitsanalyse stuften die Unternehmer in unserem IHK-Bezirk die Erreichbarkeit als zweitwichtigsten Faktor von insgesamt 59 Faktoren ein. Speziell die Anbindung an das Fernstraßennetz wird als besonders wichtig bewertet. Die IHK Regensburg hat sich in der Vergangenheit mit voller Kraft für den Ausbau des Verkehrsnetzes eingesetzt. Vor allem im Straßenbau konnten wesentliche Maßnahmen vollendet werden, z.B.

- **der Bau der A 93 und zuletzt der Lückenschluss der A 93 nach Hof (und damit die Verbindung zum ost-deutschen Autobahnnetz)**
- **der Lückenschluss der A 6 vom Autobahnkreuz Pfreimd zur Tschechischen Grenze (und damit die Verbindung zur Autobahn nach Prag)**
- **der Bau der A 3 zwischen Nürnberg und Passau (als zentraler Ost-West-Achse)**
- **der Bau der B 16 neu zwischen Roding und Regensburg**

Ausbau der Verkehrswege

„Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist in Ostbayern bereits viel erreicht worden. Nun richtet sich der Blick noch stärker auf die internationale Anbindung, vor allem natürlich nach Osten. Weitere Verkehrsprojekte müssen deshalb realisiert werden.“

(Peter Esser, Präsident der IHK Regensburg)

Nun aber ist ein weiterer Ausbau in Ostbayern erforderlich. Das bestehende Straßennetz ist überlastet und die anderen Verkehrsträger müssen eine gewichtigere Rolle im Verkehr übernehmen.



r d e r u n g e n u n d v e r k e h r s p o l i t i s c h e P o s i t i o n e n

Das Straßennetz in Ostbayern



Durch ein dichtes Fernstraßennetz konnte die Standortattraktivität erheblich gesteigert werden.

Die geplanten deutschen Verkehrswege-
maßnahmen sind im Bundesverkehrs-
wegeplan von 2003 festgelegt. In die-
sem Plan, der die Prioritäten bis 2015
festlegt, sind für Ostbayern einige zen-
trale Maßnahmen im „vordringlichen
Bedarf“ eingestuft. Wesentliche
Strecken oder Streckenabschnitte fehlen
allerdings bzw. sind nur als „weiterer
Bedarf“ enthalten. Von entscheidender
Bedeutung für den Neubau, Ausbau und
die Erhaltung der Verkehrsnetze ist die
Bereitstellung ausreichender Finanzmit-
tel. Zusammen mit allen bayerischen
IHKs setzt sich die IHK Regensburg für
eine wirtschaftsorientierte Verkehrs-
politik und für neue Finanzprioritäten ein.
Stärker als bisher müssen die Einnah-
men aus dem Verkehr wieder dem Aus-
bau und der Instandhaltung der Ver-
kehrswege zu Gute kommen.

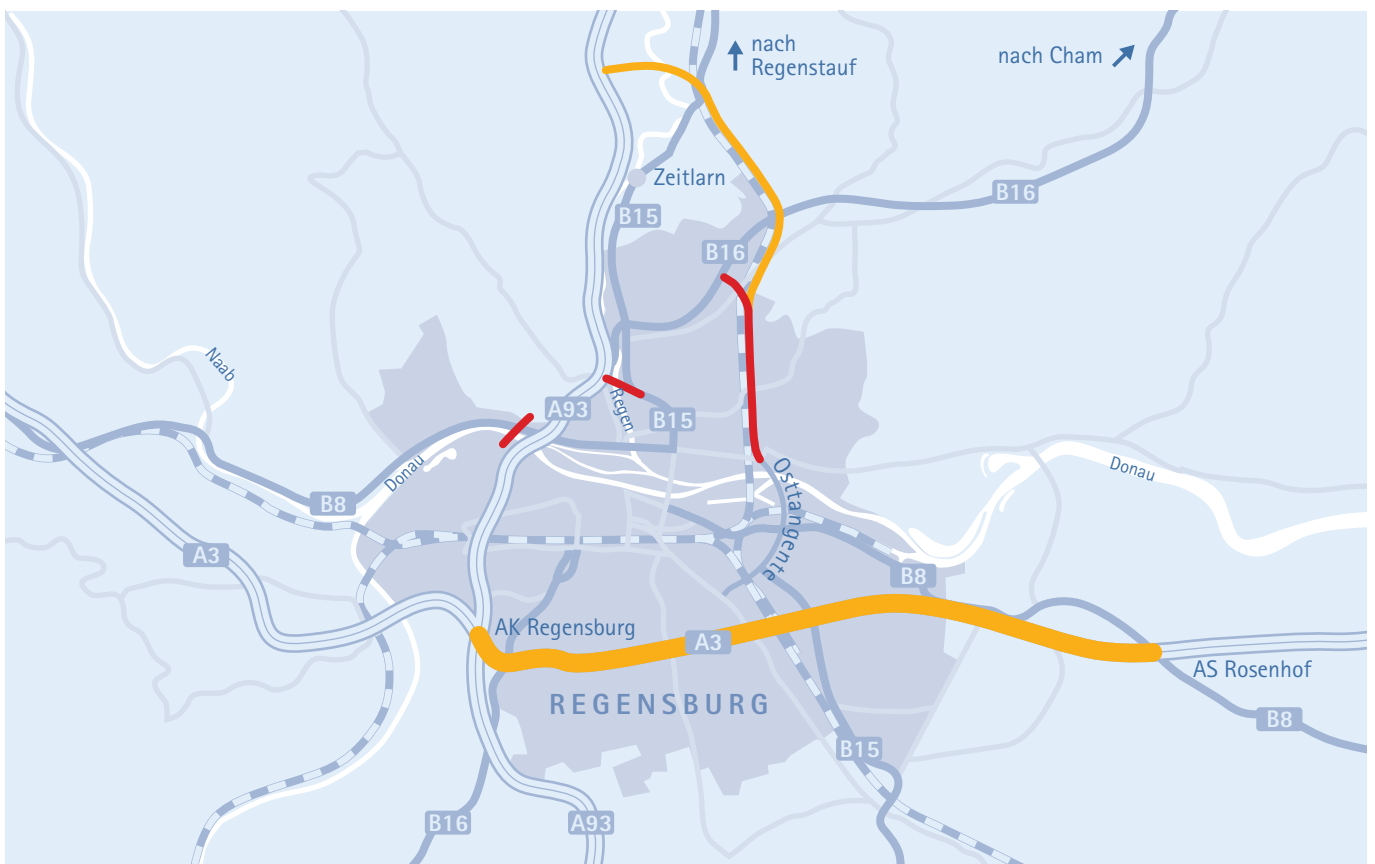


Ansprechpartner:

Dr. Alfred Brunnbauer
IHK Regensburg
D.-Martin-Luther-Str. 12
93047 Regensburg
Telefon 0941/5694-231
Fax 0941/5694- 305
E-Mail brunnbauer@regensburg.ihk.de
www.ihk-regensburg.de



Straßenausbau im Großraum Regensburg



Regensburg ist das Zentrum Ostbayerns und braucht deshalb eine sehr gute Erreichbarkeit. Dies wurde in der Vergangenheit im Bereich Straße durch die beiden Autobahnen A 93 (Nord-Süd-Achse) und A 3 (Ost-West-Achse) sowie weitere Fernstraßen sichergestellt. Durch die EU-Osterweiterung kam es auf diesen Straßen jedoch in den letzten Jahren zu einem drastischen Verkehrszuwachs. Dauerstaus auf diesen beiden Autobahnen und speziell am Autobahnkreuz Regensburg sind die Folge. Betroffen davon ist der regionale wie auch nationale und internationale Verkehr.





Ein umfassendes Verkehrsgutachten für den Großraum Regensburg aus dem Jahr 2005 hat hierfür Lösungsmöglichkeiten und ein Bündel von 35 konkreten Maßnahmen aufgezeigt. Diese Vorschläge werden von der IHK Regensburg unterstützt.

Aus Sicht der IHK Regensburg haben folgende Einzelmaßnahmen Priorität:

1. Bau der Sallerner Regenbrücke / Bau einer zusätzlichen Donaubrücke

Die Sallerner Regenbrücke und eine zusätzliche Donaubrücke sind für die Region sehr wichtig. Zumindest der Bau einer davon sollte aus Sicht der IHK umgehend angepackt werden. Die Sallerner Regenbrücke mit Ausbau der Nordgaustraße wäre die Alternativroute zum Pfaffensteiner Tunnel für den aus Norden kommenden Verkehr auf der

A 93 und dem nord-westlichen Landkreis mit Ziel in die nordöstlichen Stadtgebiete und zur Osttangente.

Eine zusätzliche Donau-Brücke westlich von Pfaffenstein oder parallel zur Pfaffensteiner Brücke würde die Autobahnbrücke täglich um ca. 10.000 Fahrzeuge – vor allem aus dem städtischen Verkehr – entlasten.

2. Weiterführung der Osttangente

Die weitergeführte Osttangente zur B 16 böte eine gute Verbindung für die Verkehre aus Cham zu den Gewerbegebieten im Südosten und würde den Nordosten der Stadt entlasten. Wir plädieren zusätzlich für den späteren Weiterbau bis zur B 15 nördlich Zeitlarn und weiter zur A 93. Dies wäre eine Alternativroute zum Autobahnkreuz für Nord-Ost-Verkehre auf der A 93 / A 3. Dadurch gäbe es eine weitere Verbindung vom Norden des IHK-Bezirks zu den

Gewerbegebieten im Südosten Regensburgs; z.B. für die BMW-Zuliefererverkehre von Wackersdorf in das Hauptwerk in Regensburg.

3. Sechsstreifiger Ausbau der A 3 zwischen AK Regensburg und AS Rosenhof

Der Ausbau der A 3 ist bisher im Bundesverkehrswegeplan als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft (AK bis AS Neutraubling) und daher erst längerfristig zu realisieren.

Dieser Abschnitt ist durch den regionalen und internationalen Ost-West-Verkehr hoch belastet. Nur eine Verbreiterung auf sechs Streifen kann eine zufrieden stellende Verkehrsqualität der A 3 dauerhaft wieder herstellen.



IHK Forderungen

- **Kurz-/mittelfristig:**
Sallerner Regenbrücke
Donaubrücke
Osttangente
- **Längerfristig:**
sechsspuriger Ausbau der A 3,
Lückenschluss der
Osttangente zur A 93



Autobahn A 6 Nürnberg – Prag

Lückenschluss zwischen Amberg und Pfreimd



IHK Forderungen

- **Kurz-/mittelfristig:**
Lückenschluss der A 6 zwischen AS Amberg-Ost und Autobahnkreuz Oberpfälzer Wald bei Pfreimd bis 2008

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist dieser Lückenschluss als „vordringlicher Bedarf“ (laufendes und vordringliches Projekt) eingestellt. Derzeit wird mit Hochdruck an dieser Strecke gebaut.

Die A 6 ist sowohl aus regionaler wie überregionaler Sicht von größter Bedeutung. Die fertig gestellte A 6 wird als europäische Verkehrsmagistrale von Paris bis Prag eine optimale Verbindung zu den Märkten in Mittel-/Osteuropa wie auch zu den Zentren Westeuropas darstellen. Der Wert dieser zentralen Ost-West-Achse ist durch den fehlenden Lückenschluss zwischen Amberg und dem Autobahnkreuz Oberpfälzer Wald bei Pfreimd erheblich beeinträchtigt.





Bundesstraßen B 85 / B 20

Vierspuriger Ausbau Amberg – Schwandorf – Tschechische Grenze



Die B 85 / B 20 ist neben der A 6 und A 3 eine weitere wichtige Ost-West-Achse für Ostbayern. Sie ist Hauptzulauf zum Grenzübergang Furth i.W. / Domazlice nach Tschechien. Durch die EU-Osterweiterung ist der Personen- und Güterverkehr erheblich angewachsen. Die hohe Lkw-Dichte verursacht auf dieser Strecke überdurchschnittlich viele und vergleichsweise schwere Unfällen. Der Ausbau der B 85 / B 20 ist aber auch hinsichtlich der Entwicklungschancen der regionalen Wirtschaft in der mittleren Oberpfalz von großer Bedeutung. Der vierspurige Ausbau wäre eine autobahnähnliche Erschließungsmaßnahme für den Landkreis Cham.



IHK Forderungen

- **Kurz-/mittelfristig:** vierspuriger Ausbau der B 85 im Abschnitt Cham – Roding und abschnittsweiser Ausbau zwischen Amberg und tschechischer Grenze
- **Längerfristig:** durchgehender vierspuriger Ausbau

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 sind für einen vierspurigen Ausbau nur die Abschnitte zwischen Cham und Roding sowie von der A 93 bis Wackersdorf (= 2,7 km) als „vordringlicher Bedarf“ eingestellt. Zusätzlich befinden sich im vordringlichen Bedarf die zweispurige Umgehungsstraße von Furth i.W. und die Ortsumgehung Neubäu. Die Strecke von Amberg bis zur A 93 bei Schwandorf ist als „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft.



Bundesstraße B 15neu

Neubau vierspurig von Saalhaupt via Landshut nach Rosenheim

Die B 15neu ist eine leistungsfähige Fernverbindung in den Südosten Bayerns. Die alte Bundesstraße 15 ist überlastet und hat ca. 30 Ortsdurchfahrten. Das Gesamtprojekt B 15neu umfasst die Strecke von Saalhaupt bei Regensburg via Landshut bis nach Rosenheim mit Anschluss an die A 8 nach Salzburg. Die Teilstrecke bis Landshut bringt eine Verbesserung der Verbindung zwischen den beiden Oberzentren und vor allem zum Flughafen München. Bei Vollen- dung wäre die B 15 eine großräumige Umfahrung des verkehrlich überlasteten und staugefährdeten Ballungsraums München und damit eine wichtige Ver- bindung zu den Märkten im Süden und Südosten Europas.



IHK Forderungen

- **Kurz-/mittelfristig:**
Neubau (vierspurig) der nördlichen Abschnitte von Saalhaupt bis zum Anschluss an die Autobahn A 92 bei Landshut.
- **Längerfristig:**
durchgehender vierspüriger Neubau von Saalhaupt bis Rosenheim zur A 8

Die nördlichen Abschnitte bis Landshut sind im „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans. Die mittleren und südlichen Abschnitte sind überwiegend im „weiteren Bedarf“.



Schienernanbindung Flughafen München

Direkte Schienernanbindung an die Strecke München – Regensburg



Der Münchner Flughafen hat wegen seiner günstigen Lage nahe Ostbayern und vielen internationalen Relationen für die Wirtschaft in unserem IHK-Bezirk eine außerordentliche Bedeutung. Eine schnelle und möglichst direkte Schienernanbindung ist für Ostbayern ein wesentlicher Standortfaktor. Die Auslandsgeschäfte der Unternehmen in unserem

IHK-Bezirk haben sich in den letzten Jahren stark erhöht und damit auch die Notwendigkeit einer optimalen Anbindung an den internationalen Flughafen München. Auf den Straßen zum Flughafen kommt es immer wieder zu Staus. Eine direkte Schienernanbindung wäre eine schnelle und zuverlässige Verbindung.



IHK Forderungen

- **Kurz-/mittelfristig:** eine bessere Anbindung mit Umsteigen zur S-Bahn (in Freising oder Neufahrn)
- **Längerfristig:** direkte Schienernanbindung an die Strecke München – Regensburg via Marzlinger Spange

Mehrere Varianten sind derzeit in der Diskussion. Nach den bisher vorliegenden Informationen ist aus IHK-Sicht der Bau der Marzlinger Spange längerfristig die beste Lösung. Denn diese Variante ist umsteigefrei und hat in den bisherigen Berechnungen das höchste Fahrgastaufkommen.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde die Anbindung des Flughafens München an das Fernbahnnetz als notwendig eingestuft. Da mehrere Varianten in der Diskussion sind, wurden Investitionsmittel für diese Anbindung im Bundesverkehrswegeplan lediglich allgemein unter dem Sammelpunkt „Knoten“ eingestellt.



Schiennenverbindung nach Wien

Verstärkter ICE-Einsatz und Streckenausbau

Die Strecke Nürnberg – Regensburg – Passau – Wien stellt eine wichtige Ost-West-Verbindung nach Wien und weiter nach Budapest dar. Sie ist die kürzeste Strecke für die Beneluxverkehre und vom Nordwesten Deutschlands nach Österreich.

Für unsere Region ist die Strecke auch Fernbahn-Verbindung in den Westen Deutschlands. Der Wirtschaftsverkehr wie auch der touristische Verkehr haben zwischen Bayern und Österreich



- **Kurz-/mittelfristig:**
ICE-Einsatz im
Zweistundentakt
- **Längerfristig:**
Ausbau der Strecke
nach Passau

Durch den ICE-Einsatz würde der Reisekomfort und die Reisegeschwindigkeit erhöht werden. Der Ausbau würde eine Beschleunigung der Fahrgeschwindigkeit auf mindestens 160 km/h ermöglichen. Neue Ausweichstrecken sind als Kapazitätserhöhung wegen des intensiven Güterverkehrs notwendig.

Diese Strecke ist im Bundesverkehrswegeplan als „länderübergreifendes Projekt“ eingestuft.

stark zugenommen. Durch die EU-Erweiterung ergeben sich zusätzliche Kooperationsbeziehungen mit Ungarn und Südost-Europa. Die Reisegeschwindigkeit ist für diese internationale Achse

auf dem deutschen Streckenteil zu niedrig. Wegen des starken Güterverkehrs muss eine Kapazitätserweiterung vorgenommen werden.



Schienenverbindung nach Prag

Ausbau der Trasse über Furth im Wald



Die Schienenverbindung nach Tschechien muss dringend verbessert werden. Denn die Unternehmen brauchen moderne und schnelle Schienenverbindungen zu den Märkten im Osten. Tschechien ist der Premiumpartner für Ostbayern mit der Vision eines gemeinsamen Wirtschaftsraumes Ostbayern – Böhmen. Die bisher geplante alleinige Trasse für Bayern nach Pilsen und Prag von

Nürnberg aus über Marktredwitz und Eger wird der Bedeutung der Beziehung Bayern – Tschechien nach der Jahrtausendwende keinesfalls gerecht. Sinnvoll ist eine zusätzliche Verbindung via Regensburg und Furth im Wald. Für die südliche Oberpfalz, Niederbayern und die Region München wäre dies die erheblich kürzere Verbindung.



IHK Forderungen

- **Kurz-/mittelfristig:** Einsatz von schnellen Direktzügen via Schwandorf und Furth im Wald nach Prag
- **Längerfristig:** umfassende Neu- und Ausbaumaßnahmen via Furth im Wald auf deutscher und tschechischer Seite

Die kontrovers diskutierte Donau-Moldau-Bahn mit Neubau einer Spange zwischen Regensburg und Roding ist bisher nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Es existiert allerdings eine Machbarkeitsstudie mit einer Kosten-Nutzen-Berechnung. Nur mit diesen umfassenden Ausbaumaßnahmen kann die von der Wirtschaft geforderte Halbierung der Fahrzeit erreicht werden.





Schienenstrecke Regensburg – Hof

Mehr Neigetechnik-Züge und Elektrifizierung

Die Wirtschaft des IHK-Bezirks braucht eine leistungsfähige Schienenverbindung nach Ostdeutschland; umgekehrt gilt dies auch für die nördliche Oberpfalz nach München. Die Strecke München – Regensburg – Hof war lange Zeit die zentrale Nord-Süd-Achse mit Anschluss nach Berlin und Dresden. Wegen der Schnellstrecke München – Ingolstadt – Nürnberg wird der Fernverkehr nun über Nürnberg gefahren. Die Strecke von Regensburg nach Hof ist aber für die Unternehmen im IHK-Be-



IHK Forderungen

- **Kurz-/mittelfristig:**
Einsatz von Neigetechnik-Zügen im 2-Stunden-Takt
- **Längerfristig:**
Elektrifizierung dieser Strecke

Durch den Einsatz von mehr Neigetechnik-Zügen würde sich die Reisezeit nach Hof und weiter nach Ostdeutschland erheblich verkürzen. Umgekehrt gilt dies auch für Reisen aus der nördlichen Oberpfalz nach Regensburg und München.

Die Elektrifizierung würde die Lücke zwischen dem mittlerweile voll elektrifizierten und gut ausgebauten Schienennetz der stark wachsenden Industrieregion Sachsen und dem elektrifizierten Anschlusskreuz Regensburg schließen. Die Elektrifizierung dieser Strecke ist bisher noch nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten.



zirk die wichtigste Verbindung nach Ostdeutschland mit Umsteigemöglichkeiten in Hof. In jüngster Vergangenheit konnte der Ausbau der Neigetechnik abgeschlossen werden, was einen erheblichen Reisezeitgewinn ermöglicht. Allerdings ist die Taktung dieser moder-

nen Neigetechnikzüge nicht dicht genug. Für langlaufende schnelle Personen- und Güterzüge stellt die bisher nicht erfolgte Elektrifizierung dieser Strecke ein großes Problem dar, da mehrfach Lokwechsel erfolgen müssen.



Donauausbau

Bedarfsgerechter Ausbau des Abschnitts Straubing – Vilshofen



Der umweltfreundliche und energieeffiziente Verkehrsträger Binnenschiff hat noch Leistungsreserven. Der durch die EU-Osterweiterung gestiegene Verkehr kann nur unter Einbezug aller Verkehrsträger bewältigt werden. Das Binnenschiff bietet vor allem für Massengüter klare Vorteile, aber auch der Containertransport erlangt zunehmende Bedeutung. Seine Leistungsfähigkeit kann das Binnenschiff aber nur entfalten, wenn die ganzjährige Befahrbarkeit der Donau mit kalkulierten Fahrzeiten und bei voller Beladung gewährleistet ist. Der Abschnitt Straubing-Vilshofen stellt einen Flaschenhals in der internationalen Rhein-Main-Donau-Wasserstraße dar. Im Durchschnitt können in der Hälfte des Jahres wegen Niedrigwassers die Schiffe nicht voll beladen werden oder gar nicht verkehren. Zudem gibt es Engstellen, die gerade bei

Niedrigwasser eine erhöhte Unfallgefahr darstellen. Die bisherigen Untersuchungen haben gezeigt, dass nur der Ausbau mit Staustufen die Anforderungen der Schifffahrt erfüllt.



Die ehemalige rot-grüne Bundesregierung hat sich für die Variante A (flussbaulicher Ausbau) ausgesprochen. Im Raumordnungsverfahren der Regierung von Niederbayern ist im März 2006 nur die Variante C 280 (mit einer Staustufe bei Aicha) als den Erfordernissen der Raumordnung entsprechend eingestuft worden.

Nur die Variante D 2 (mit drei Staustufen) gewährleistet aber eine Abladetiefe von 2,50 m und ganzjährige Befahrbarkeit mit vollen Schiffen. Diese Variante bringt im Vergleich zu den Kosten den höchsten Nutzen und zudem einen sehr guten Hochwasserschutz. Die Ausbauvariante A ist aus IHK-Sicht völlig ungeeignet. Die IHK Regensburg würde allerdings als Kompromiss auch die Variante C 280 akzeptieren.



IHK Forderungen

- **Längerfristig:**
Bedarfsgerechter Ausbau zwischen Straubing und Vilshofen gemäß Variante D 2 mit drei Staustufen

Der Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Der Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße ist europäisches TEN-Projekt.



V e r k e h r s i n f r a s t r u k t u r e l l e F o

Verkehrspolitische Positionen

Die IHK Regensburg setzt sich für eine Verkehrspolitik ein, die den Interessen der Unternehmen gerecht wird. Die folgenden verkehrspolitischen Positionen wurden in enger Abstimmung zwischen allen bayerischen IHKs erarbeitet.

um im internationalen Standortwettbewerb mithalten zu können. Unsere Unternehmen benötigen vor allem eine gute Anbindung an die internationalen Märkte. Von besonderer Bedeutung sind hierbei schnelle Verkehrsverbindungen zum Flughafen München.

1. Der Wirtschaftsstandort „Oberpfalz/Landkreis Kelheim“ benötigt eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur

Der Wirtschaftsstandort „Oberpfalz/Landkreis Kelheim“ rückte mit der EU-Osterweiterung vom Rande in die Mitte eines großen, dynamischen Wirtschaftsraumes. Die Drehscheibenfunktion nach Osten kann nur durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erfüllt werden. Deshalb sind vor allem die Ost-West-Achsen bedarfsgerecht auszubauen. Der Standort „Oberpfalz/Landkreis Kelheim“ braucht gut ausgebaute Verkehrswege,

2. Mobilität ist ein Grundbedürfnis menschlichen Daseins

Mobilität ist ein Grundbedürfnis menschlichen Daseins und Voraussetzung für unsere arbeitsteilige Wirtschaftsordnung. Globaler Wettbewerb und wirtschaftliche Effizienz führen zu mehr Spezialisierung und niedrigerer Fertigungstiefe. Die daraus resultierenden logistischen Prozesse unterliegen einem ständigen Wandel und induzieren zusätzlichen Verkehr. Neben dem Güterverkehr müssen aber auch die Angebote im Personenverkehr ausgebaut werden. Arbeitskräfte müssen mit dem Pkw aber auch durch ÖPNV-Angebote via Bus und Bahn eine verbesserte Anbindung zu ihrem Arbeitsplatz bekommen.



Die IHK Regensburg setzt sich für die Erhaltung des vorhandenen leistungsfähigen Systems beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im gesamten IHK-Bezirk ein. Denn ein leistungsfähiger ÖPNV trägt effizient und umweltverträglich zum Erhalt der Mobilität bei.



r d e r u n g e n u n d v e r k e h r s p o l i t i s c h e P o s i t i o n e n

Er entlastet die Straßen zugunsten des notwendigen Wirtschaftsverkehrs.

3. Verkehr ist Voraussetzung für Wirtschaftswachstum

Verkehr ist Voraussetzung und Folge wirtschaftlicher Aktivität. Wirtschaftswachstum ermöglicht unternehmerischen Erfolg und sichert die Arbeitsplätze. Eine bedarfsorientierte Verkehrsinfrastruktur sichert die notwendige Mobilität und ist vor allem ein wichtiger Bestandteil der Attraktivität unseres Wirtschaftsstandortes. Verkehr ist damit wesentliche Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Alle seriösen Prognosen betonen die Notwendigkeit des weiteren Ausbaus von Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehrsinfrastruktur, insbesondere wegen des Verkehrswachstums durch die EU-Osterweiterung. Die IHK setzt sich zusätzlich für eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger, z.B. im Rahmen des weiteren Ausbaus des GVZ Regensburg, ein.

4. Nur die freie Wahl des Verkehrsträgers nutzt die systembedingten Vorteile

Damit systembedingte Vorteile genutzt werden, müssen die Unternehmen und Bürger auch künftig selbst bestimmen

können, welche Verkehrsträger sie wählen. Eine Verlagerung von Verkehr darf die Politik nicht vorschreiben. Der Wettbewerb der Verkehrsträger darf auch nicht durch staatliche Eingriffe verzerrt werden. Auf lange Sicht wird die Straße in der Fläche der Verkehrsträger Nummer Eins bleiben, während die Stärken von Bahn und Binnenschiff in der Überwindung größerer Entfernungen liegen. Beim Bahnverkehr plädieren die bayerischen IHKs nach wie vor für eine klare Trennung von Netz und operativem Schienenverkehrsbetrieb.

5. Sicherstellung der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur ist Staatsaufgabe

Der Verkehrswegebau hat in der Vergangenheit mit dem Verkehrswachstum nicht Schritt gehalten. Staus gehören mittlerweile auch in Ostbayern zum Alltagsbild auf den Straßen. Der Staat darf sich nicht seiner Verantwortung entziehen und muss auch weiterhin für den Ausbau der Infrastruktur sorgen. Obwohl die erforderlichen Finanzmittel beim Bund durch die Abgaben der Verkehrsteilnehmer (insbesondere aus der Mineralölsteuer) durchaus vorhanden wären, fließt nur ein Teil davon in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Die Einführung der Lkw-Maut mit voller Zweckbindung wurde daher von den bayerischen IHKs begrüßt. Zukünftig

müssen allerdings wieder mehr Einnahmen aus dem Verkehr zweckgebunden verwendet werden.

6. Die IHK Regensburg vertritt die Standortinteressen der Region „Oberpfalz/Landkreis Kelheim“

Die IHK Regensburg setzt sich im Rahmen ihrer regionalen Standortpolitik bei den Verantwortlichen im Land, im Bund und in Europa für eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen ein sowie für einen guten Anschluss unseres Wirtschaftsraums an andere Regionen zum Nutzen der gewerblichen Wirtschaft in unserem IHK-Bezirk. Abgelehnt werden dirigistische Lenkungsmaßnahmen, da nur marktwirtschaftliche Instrumente zu einer effizienten Organisation des Verkehrs führen.

Impressum

Herausgeber

IHK Regensburg
D.-Martin-Luther-Str. 12
93047 Regensburg
Tel. 0941/5694-0, Fax 0941/5694-305
www.ihk-regensburg.de

Gestaltung

BAUER COM
communications & marketing GmbH
Augustenstr. 19, 93049 Regensburg
Telefon 0941/560622

Druck

HM Druck
Prinzenweg 14A, 93047 Regensburg
Telefon 0941/595120



Die IHK-Forderungen zum Verkehrswegeausbau

1. Bereich Straße

- Lückenschluss der Autobahn A 6
 - Fertigstellung des Abschnitts Amberg – Pfreimd bis 2008
- Straßenausbau im Großraum Regensburg
 - Kurzfristig / mittelfristig: Weiterbau der Osttangente, Bau der Sallerner Regenbrücke und Bau einer weiteren Donau-Brücke im Stadtwesten zur Entlastung der A 93 / A 3
 - Längerfristig: Sechsspuriger Ausbau der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz und AS Rosenhof
- Ausbau der B 85 / B 20
 - Kurzfristig / mittelfristig: vierspuriger Ausbau der B 85 im Abschnitt Cham – Roding und abschnittsweiser Ausbau der B 85 zwischen Amberg und Roding
 - Längerfristig: durchgehender vierspuriger Ausbau von Amberg nach Cham und weiter zur CZ-Grenze
- Neubau der B 15 neu (vierspurig)
 - Priorität hat der Abschnitt Saalhaupt (bei Regensburg) bis Landshut (A 92)

2. Bereich Schiene

- Schienenanbindung an den Flughafen München
 - Direkte Schienenanbindung an die Strecke München – Regensburg (Marzlinger Spange)
- Schienen-Verbindung nach Wien / Budapest
 - Kurzfristig / mittelfristig: verstärkter ICE-Einsatz (im Zweistundentakt)
 - Längerfristig: Ausbau der Strecke nach Passau
- Schienen-Verbindung nach Prag
 - Kurzfristig / mittelfristig: Einsatz von schnellen Direktzügen nach Prag via Furth im Wald
 - Längerfristig: Ausbaumaßnahmen via Furth im Wald mit Halbierung der Fahrzeit (Donau-Moldau-Bahn)
- Schienenstrecke Regensburg – Hof
 - Kurzfristig / mittelfristig: Verstärkter Neigetechnik-Einsatz
 - Längerfristig: Elektrifizierung dieser Strecke

3. Bereich Wasserstraße

- Ausbau der Donau im Abschnitt Straubing-Vilshofen
 - Bedarfsgerechter Ausbau (für 2,50 m Abladetiefe und ganzjährige Befahrbarkeit mit vollen Schiffen), d.h. gemäß Variante D 2