

Infrastruktur

Moderne Verkehrsinfrastruktur

Position

Stand: Mai 2020

vbw

Die bayerische Wirtschaft



Hinweis

Zitate aus dieser Publikation sind unter Angabe der Quelle zulässig.

Vorwort

Moderne Verkehrsinfrastruktur – Basis für Wachstum und Beschäftigung

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundlage für Mobilität, Logistik, Produktion und Export. Bedarfsgerechte Verkehrsnetze sind Basis nationaler und internationaler Wertschöpfungsketten und sichern die gute Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen.

Bayern konkurriert als Flächenstaat mit hoch verdichteten, leistungsstarken Räumen in aller Welt und ist deshalb auf eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Dabei geht es sowohl um den Erfolg des Freistaates insgesamt, als auch darum, in allen Landesteilen gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen zu ermöglichen.

Wir brauchen daher ein verbessertes intermodales Gesamtverkehrssystem, in dem sich die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr gegenseitig ergänzen und verkehrsbezogene Kommunikations- und Informationsmittel verstärkt eingesetzt werden. Zu beachten ist auch der zunehmende Bedarf an Infrastruktur für Antriebsarten wie Elektromobilität und Wasserstofftechnologie.

Die vbw setzt sich dafür ein, die Verkehrsinfrastruktur konsequent an den vorhersehbaren Bedarf anzupassen und die erforderlichen Investitionen sicherzustellen.

Bertram Brossardt
4. Mai 2020

Inhalt

| | |
|--|----------|
| Position auf einen Blick | 1 |
| 1 Zukunftsgerechtes Verkehrswegenetz | 2 |
| 1.1 Straße: Fernverkehrsströme entzerren | 2 |
| 1.2 Schiene: Verknüpfung mit internationalen Verkehrsachsen verbessern | 2 |
| 1.3 Wasserstraße: Donauausbau voranbringen | 3 |
| 1.4 Luftverkehr: Dritte Start- und Landebahn am Flughafen München realisieren, Flughafenanbindung verbessern | 3 |
| 1.5 Verkehrsdrehscheiben ausbauen | 3 |
| 1.6 Infrastruktur für Elektromobilität und Wasserstoff ausbauen | 4 |
| 1.7 Fahrradinfrastruktur modernisieren | 5 |
| 2 Digitale Netze | 6 |
| 3 Zukunftssichere Finanzierung | 7 |
| | |
| Anhang | 9 |
| Ansprechpartner / Impressum | 10 |

Position auf einen Blick

Bedarfsgerechte und vernetzte Verkehrswege

Moderne Mobilität ist entscheidende Voraussetzung für künftigen wirtschaftlichen Erfolg und hohe Lebensqualität. Die einzelnen Verkehrsträger müssen dabei über hoch funktionale Schnittstellen und digitale Steuerungsmöglichkeiten optimal miteinander vernetzt werden. Dazu gehört auch eine insgesamt und für die einzelnen Landesteile ausreichende Ausstattung mit Güterverkehrs- und Logistikzentren. Diese werden durch die starke Vernetzung produzierender Unternehmen und den Onlinehandel auch regional immer wichtiger.

Bei Bauvorhaben ist darauf zu achten, dass vorhersehbare künftige Bedarfe mit berücksichtigt werden. Beispiele dazu sind die Glasfasererschließung von Verkehrsstrecken und die Aufrüstung von Strommasten zu Ladestationen für Elektrofahrzeuge.

Zusammengefasst müssen folgende Maßnahmen sichergestellt werden:

- Straße: Fernverkehrsströme entzerren
- Schiene: Verknüpfung mit internationalen Verkehrsachsen verbessern
- Wasserstraße: Donauausbau voranbringen
- Luftverkehr: Dritte Start- und Landebahn am Flughafen München realisieren, Flughafenanbindung verbessern
- Verkehrsdrehscheiben ausbauen
- Infrastruktur für Elektromobilität und Wasserstoff ausbauen
- Fahrradinfrastruktur modernisieren
- Kommunikationsnetze flächendeckend ausbauen
- Finanzierung: bedarfsgerecht und marktorientiert gestalten.

1 Zukunftsgerechtes VerkehrswegeNetz

Enge Vernetzung der Verkehrsträger

1.1 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 B15neu, 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.

Details zu einzelnen Projekten im Bereich Straße sowie der weiteren Verkehrsträger sind in den vbw Positionspapieren zur regionalen Infrastruktur enthalten. Diese sind im Anhang aufgeführt und finden sich im Internetauftritt der vbw unter Aktionsfelder / Standort / Infrastruktur.

1.2 Schiene: Verknüpfung mit internationalen Verkehrsachsen verbessern

Der Ausbau von Schienenknoten muss rasch vorgebracht und das deutsche Kernnetz besser mit internationalen Verkehrsachsen verknüpft werden.

Die europäischen TEN-Strecken (TEN: Transeuropäische Netze) müssen möglichst rasch ausgebaut werden. Für Bayern von besonderer Relevanz sind die großräumigen Korridore „Rhein-Donau“ (Paris – Wien – Bratislava) und „Scan-Med“ (Helsinki – Valetta), die multi-modal 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.

Der Brenner Basistunnel wird das Herzstück des Transeuropäischen Netze-Korridors von Helsinki nach Malta bilden. Die damit verbundene Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist ein wichtiger Ansatz zur Lösung der Probleme des Gütertransitverkehrs über den Brenner. Notwendig ist ein gesicherter Zeitplan für die Realisierung der Zulaufstrecke auf bayerischer Seite.

Wesentliche Bedeutung für das bayerische Schienennetz hat 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 Chiemdriediecks an das europäische Schienennetz gewährleistet werden.

Eine Reaktivierung einzelner Güterverkehrsstrecken zur Unterstützung von Unternehmen vor Ort ist bei entsprechendem Bedarf zu befürworten.

1.3 Wasserstraße: Donauausbau voranbringen

In Bayern bleibt die Donau bisher weit hinter der möglichen Kapazität zurück. Die Wasserstraße ist nicht wettbewerbsfähig, der Verkehr bleibt auf Autobahn und Schiene.

Es ist daher zu begrüßen, dass der Donauausbau vorangebracht und die Donau in einem ersten Schritt nach Variante A ausgebaut wird. Damit werden auch die Maßnahmen für den umfänglichen Hochwasserschutz weiter vorangetrieben.

Mittelfristig muss Ausbauziel die Variante C280 sein, um das vorhandene Leistungsvermögen der übrigen Main – Donau – Wasserstraße voll ausschöpfen zu können.

1.4 Luftverkehr: Dritte Start- und Landebahn am Flughafen München realisieren, Flughafenanbindung verbessern

Damit sich der Flughafen nach der Corona-Krise strategisch weiterentwickeln und seine Position als internationales Drehkreuz behaupten kann, ist die schnelle Realisierung der dritten Start- und Landebahn notwendig. Sie ist ein Leitprojekt für die Zukunftsfähigkeit Bayerns und im Interesse der Wirtschaft und der gesamten Gesellschaft. Selbst wenn die aktuelle Pandemie das zuvor starke Wachstum mehr als nur kurzfristig bremsen sollte, würde eine dritte Bahn deutlich zur Verbesserung der Verkehrssituation beitragen.

Auch die Anbindung des Flughafens an das Gesamtverkehrssystem ist von großer Bedeutung. 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.

1.5 Verkehrsdrehscheiben ausbauen

Besonderer Anpassungsbedarf entsteht an den wichtigen Verkehrsknotenpunkten Flughäfen, Bahnhöfe, Häfen, 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 ausgerüstet werden müssen,

- komfortable Schienenanbindung an Fern- und Nahverkehre,
- Optimierung der Verbindung zwischen und zu weiteren Verkehrsknoten im Einzugsbereich.

1.6 Infrastruktur für Elektromobilität und Wasserstoff ausbauen

Die öffentliche Ladeinfrastruktur muss schnell und intensiv ausgebaut werden. Notwendig ist insbesondere ein flächendeckender Ausbau der Schnellladestationen an den Verkehrswegen.

Ziel der Bundesregierung ist eine Million öffentlich-zugängliche Ladepunkte bis 2030. Die Bundesregierung wird mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur gemeinsam mit der Industrie und mit Beteiligung von Ländern und Kommunen den Aufbau der Ladeinfrastruktur verstärken. In den nächsten zwei Jahren sollen 50.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet werden. Die Automobilwirtschaft wird laut dieses Masterplans bis 2022 mindestens 15.000 zusätzliche öffentliche Ladepunkte beisteuern.

Der Masterplan Ladeinfrastruktur ist zu begrüßen und bietet eine wichtige Grundlage für einen schnellen und flächendeckenden Ausbau der notwendigen Ladeinfrastruktur. Er ist zügig umzusetzen.

Auch die Ladeinfrastruktur für LKW muss deutlich vorangebracht werden. Dies betrifft sowohl die überregionalen Verkehrswege als auch strategische Ladepunkte, die der Reichweitensicherstellung in städtischen Ballungsräumen dienen. Dies ist erforderlich, um das Potenzial der Elektromobilität bei Nutzfahrzeugen auch in Bezug auf neue logistische Konzepte auf der "letzten Meile" besser nutzen zu können.

Eine Verbesserung der Ladeinfrastruktur ist auch das Ziel folgender Gesetzesvorhaben:

Entwurf des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG)

- Bei Neubau oder bei größerer Renovierung eines Wohngebäudes mit mehr als zehn Stellplätzen ist künftig jeder Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten.
- Bei Neubau oder bei größerer Renovierung eines Nichtwohngebäudes mit mehr als zehn Stellplätzen muss jeder fünfte Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität ausgerüstet und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet werden.
- Bei bestehenden Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen ist ab 2025 ein Ladepunkt zu errichten.

Entwurf zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes (WEModG)

- Bauliche Maßnahmen zur Errichtung einer Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge werden privilegiert. Diese Maßnahmen sollen künftig nicht mehr der Zustimmung aller Wohnungseigentümer*innen bedürfen. Vielmehr sollen Wohnungseigentümer*innen grundsätzlich einen Rechtsanspruch darauf haben. Die Eigentümerversammlung darf die Baumaßnahmen in der Regel nicht verwehren.

- Zusätzlich sollen grundsätzlich Mieter*innen einen Anspruch darauf haben, dass bauliche Maßnahmen zur Errichtung einer Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge erlaubt werden.

Diese Vorhaben gehen in die richtige Richtung. Um die Ladeinfrastruktur noch stärker voranzubringen, müssen die Vorgaben mit den Fördermöglichkeiten bestmöglich verzahnt werden.

Es gibt zudem Bestrebungen zum Ausbau des Wasserstofftankstellennetzes:

- Förderung von bis zu 50 Prozent der Investition in die Tankstelle im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP II)
- Ausbau der Wasserstoff-Infrastruktur bis 2021 durch Bundesverkehrsministerium und H2Mobility mit bis zu 15 Stationen pro Jahr. Dabei sollen größere Tankstellen gebaut werden, die neben Pkw auch für leichte Nutzfahrzeuge geeignet sind.

Diese Anstrengungen zum Ausbau des Wasserstofftankstellennetzes sind zu begrüßen. Für ein weiteres Voranbringen der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie ist eine kontinuierliche Umsetzung und Weiterführung nötig.

Hinsichtlich der von Experten als vergleichsweise kostengünstige Lösung empfohlenen Elektrifizierung von Autobahnen für den Einsatz von Oberleitungshybriden bei schweren Nutzfahrzeugen muss geprüft werden, wie realistisch eine europaweite Umsetzung wenigstens auf den meistbefahrenen Strecken ist.

1.7 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.

2 Digitale Netze

Breitbandversorgung flächendeckend verbessern

Das Mobilitätssystem der Zukunft funktioniert nur, wenn es sich auf hoch leistungsfähige digitale Kommunikationssysteme stützen kann. Dafür müssen diese Netze umfassend ausgebaut und leitungsgebundene sowie funkbasierte Netzkomponenten immer stärker integriert werden. Die deutsche und besonders die bayerische Netzausbaupolitik haben hier, ergänzend zu Anstrengungen der Netzbetreiber, schon viel erreicht. Wesentlich für eine erfolgreiche digitale Transformation sind die Sprünge von Kupfer zu Glasfaser und von LTE zu 5G. Bis 2023 muss der Ausbau von 5G an Verkehrswegen weit fortgeschritten sein. Jedes Unternehmen muss bis zu diesem Zeitpunkt mit Glasfaser versorgt sein. Ab 2025 müssen Glasfaser und 5G lückenlos verfügbar sein.

Die vbw Studie *Breitbandbedarf der bayerischen Unternehmen 2019 – leitungsgebunden und mobil* (2019) zeigt: Mittlerweile sind 85 Prozent der Unternehmen auf mobile Technik und schnelle mobile Datenverbindungen angewiesen, deutlich mehr als noch 2017 (71 Prozent) oder gar 2016 (58 Prozent). Mit Abstand am häufigsten nutzen die Mitarbeiter der bayerischen Unternehmen ihre mobilen Geräte für Telefongespräche (98 Prozent), E-Mails (87 Prozent) und zur Informationsrecherche (87 Prozent). Besonders häufig werden Beeinträchtigungen für Verbindungen im Regionalverkehrsnetz oder im ICE-Netz der Schienenstrecken angegeben. Hier sind Verbesserungen nötig. Moderne Kommunikationsinfrastruktur bedeutet auch, innerhalb der Verkehrsmittel die Möglichkeiten der digitalen Kommunikation optimal nutzen zu können.

Folgende Schritte sind für eine verbesserte Kommunikationsinfrastruktur notwendig:

- Mobilen Netzzugang an Bahn- und Straßenstrecken bedarfsgerecht sicherstellen.
- Glasfasernetz und Masteninfrastruktur ausbauen, so dass darauf das Mobilfunknetz der nächsten Generation, das sogenannte 5G-Netz, aufgebaut werden kann.
- 5G-Standard fertig entwickeln und 5G-Netz sukzessive ausbauen, zunächst insbesondere entlang der großen Verkehrsinfrastrukturen, wo die Voraussetzungen besonders günstig sind, und in verkehrstarken Städten, wo intelligente Mobilitätssysteme besondere wirtschaftliche Potenziale entfalten können.
- Mittelfristig ist ein europaweit installierter 5G-Standard zu realisieren.

Ein wichtiger Schritt ist die neue bayerische Gigabitrichtlinie zur Förderung des Aufbaus gigabitfähiger Breitbandnetze. Die Kommunen als Adressaten des Programms sind aufgerufen, die neuen Fördermöglichkeiten aktiv zu nutzen.

Zum Ausbau der digitalen Infrastruktur gehört auch das Mobilfunknetz. Hier gilt es, neben wirtschaftlichen Hürden vor allem lokale Bedenken und Widerstände konstruktiv aufzulösen

3 Zukunftssichere Finanzierung

Bedarfsgerechte und marktorientierte Gestaltung voranbringen

Die Verantwortung für viele Infrastrukturbereiche – Straße, Schiene, Luftsicherung, nutzbare Wasserstraßen – 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.
- Maut und PPP-Modelle müssen das Investitionsgeschehen in der Verkehrswegefinanzierung zusätzlich absichern.
- Nutzerpreise (Lkw-Maut, Bahn- und ÖPNV-Preisstruktur), Verkehrslenkungssysteme und Wettbewerb unter den Mobilitäts- und Technikanbietern müssen sicherstellen, dass die gebaute Infrastruktur optimal eingesetzt wird.

Der von Deutschland eingeschlagene Weg einer Steigerung der Investitionsmittel muss konsequent weiter beschritten werden. Dies darf nicht durch Planungs- und Transformationskosten im Rahmen der neuen Autobahn GmbH beeinträchtigt werden. Der Investitionschoclauf darf dadurch nicht unterbrochen werden.

Der neue Investitionsrahmenplan (IRP) 2019 – 2023 des Bundesverkehrsministeriums vom 20. März 2020 sieht Investitionen in Höhe von 33,8 Mrd. Euro für die Bundesschienenwege vor, 40,0 Mrd. Euro für die Bundesfernstraßen und 4,3 Mrd. Euro für die Bundeswasserstraßen.

Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur konnten im Zuge des Investitionschoclaufs zuletzt auf einen Wert von 14,6 Mrd. Euro angehoben werden. In der abgelaufenen Legislaturperiode wurden fast sieben Mrd. Euro zusätzlich für Investitionen in die Verkehrswege des Bundes bereitgestellt.

Für 2019 sah der Einzelplan 12 des Bundesverkehrsministeriums Gesamtinvestitionen von rund 17,26 Mrd. Euro vor - etwa 500 Mio. Euro mehr als im Vorjahr. Für die Bundesverkehrswege wurden 14,6 Mrd. Euro an Investitionsmitteln bereitgestellt, davon über 7,9 Mrd. Euro für Straße, rund 5,6 Mrd. Euro im Bereich Schiene und rund 970 Mio. Euro für Wasserstraßen. Die Bundesregierung hat das Ziel, die Investitionen in die Bundesverkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau zu verstetigen.

Im Bundeshaushalt 2020 sind für Verkehrsinvestitionen rund 15,4 Mrd. Euro veranschlagt. Das sind rund 5,5 Prozent mehr als im Vorjahr.

Die mittelfristige Finanzplanung des Bundes sieht bis 2023 eine weitere Steigerung der Investitionsmittel auf rund 17,2 Mrd. Euro vor.

Auch in Bayern ist der Weg steigender investiver Mittel gerade für Staatsstraßen und der Förderung des kommunalen Straßenbaus weiter zu gehen. Eine künftige Entlastung des bayerischen Staatshaushalts durch von der Autobahn GmbH des Bundes übernommene Personalkosten muss in den Staatsstraßenetat fließen.

Die investiven Mittel für den Staatsstraßenbau sind in Bayern von 304 Mio. Euro im Jahr 2018 auf 345 Mio. Euro in 2019 gestiegen. Für das Jahr 2020 ist eine weitere Erhöhung auf 350 Mio. Euro vorgesehen.

Auch die Projekt-Förderung des kommunalen Straßenbaus ist gestiegen von 231 Mio. Euro im Jahr 2018 auf 252 Mio. Euro in 2019. Für das Jahr 2020 ist eine Förderung in Höhe von 260 Mio. Euro geplant.

Die Deutsche Bahn AG will 2020 rund 1,7 Milliarden Euro in die Infrastruktur in Bayern investieren. Dies betrifft knapp 340 Kilometer Gleise, fast 270 Weichen sowie 30 Brücken im Freistaat.

Anhang

Weiterführende Informationen

Infrastruktur-Projekte

vbw Position *Infrastruktur – Prioritäten der oberbayerischen Wirtschaft*, März 2020
vbw Position *Infrastruktur – Prioritäten der unterfränkischen Wirtschaft*, März 2020
vbw Position *Infrastruktur – Prioritäten der niederbayerischen Wirtschaft*, Februar 2020
vbw Position *Infrastruktur – Prioritäten der schwäbischen Wirtschaft*, Februar 2020
vbw Position *Infrastruktur – Prioritäten der mittelfränkischen Wirtschaft*, Februar 2020
vbw Position *Infrastruktur – Prioritäten der oberfränkischen Wirtschaft*, Februar 2020
vbw Position *Infrastruktur – Prioritäten der Oberpfälzer Wirtschaft*, Dezember 2019

Digitale Netze

vbw Position *Digitale Netze: Ausbauerfolge und weiter notwendige Impulse*, Juli 2019
vbw Studie *Breitbandbedarf der bayerischen Unternehmen 2019 – leitungsgebunden und mobil*, Juli 2019
vbw Studie *Versorgungsgrad der digitalen Infrastruktur in Bayern*, Juli 2019
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: *Neue Wertschöpfung durch Digitalisierung Analyse und Handlungsempfehlungen*, Juni 2017

Forschung und Technologie

vbw Studie *Bayerns Zukunftstechnologien*, Juli 2015
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: *Bayerns Zukunftstechnologien. Analyse und Handlungsempfehlungen*, Juli 2015
vbw Studie *TechCheck 2019. Erfolgsfaktor Mensch*, Juli 2019
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: *TechCheck 2019. Technologien für den Menschen, Handlungsempfehlungen*, Juli 2019

Energie und Klima

vbw Studie *8. Monitoring der Energiewende*, Januar 2020
vbw Position *Der europäische Green Deal*, April 2020
vbw Position *Klimapolitik nach Madrid*, März 2020

Ansprechpartner / Impressum

Dr. Peter Pfleger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253

Telefax 089-551 78-249

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 Mai 2020