

Mobilität

# Luftverkehr – fit für die Zukunft

Position  
Stand: Mai 2022

vbw

Die bayerische Wirtschaft



## Hinweis

Zitate aus dieser Publikation sind unter Angabe der Quelle zulässig.

## Vorwort

### Das Luftverkehrsdrehkreuz München muss international bestehen können

Bayern konkurriert und kooperiert als Flächenstaat mit hoch verdichteten, leistungsstarken Räumen in aller Welt und ist deshalb auf eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Wesentlicher Bestandteil dieser Struktur ist das internationale Luftverkehrsdrehkreuz München.

Der Krieg in der Ukraine, die Corona-Pandemie und die für den Klimaschutz notwendigen Transformationsprozesse haben große, belastende Auswirkungen auf den Luftverkehr.

In einer solchen Situation müssen Unternehmen weiterhin gut aufgestellt bleiben. Zusätzliche Belastungen sind nicht angebracht. Daher ist beim „Fit-for-55-Paket“ der Europäischen Union darauf zu achten, Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten europäischer Airlines und Drehkreuze, insbesondere des Luftverkehrsdrehkreuzes München, zu vermeiden. Es darf nicht zu einer Verlagerung von Luftverkehr in andere Teile der Welt kommen. Das würde nicht nur der heimischen Wirtschaft schaden, sondern auch dem Klima, weil europäische Standards dort nicht greifen.

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. Unser Positionspapier enthält dazu wesentliche Forderungen.

Bertram Brossardt  
04. Mai 2022



# Inhalt

Position auf einen Blick	1
<b>1 Drehkreuzfunktion erhalten und ausbauen</b>	<b>2</b>
1.1 Eine vernetzte Wirtschaft braucht moderne Infrastruktur	2
1.2 Zubringerverkehre kundenorientiert ausgestalten	2
1.3 Intermodalität dringend stärken	3
<b>2 Mehr Klimaschutz im Luftverkehr</b>	<b>4</b>
2.1 Klimaschutz verantwortungsvoll gestalten	4
2.2 Nachhaltiges Kerosin muss Marktrelevanz erlangen	4
2.3 Konsequenz auf technologische Innovationen setzen	5
<b>3 EU: „Fit-for-55-Paket“ praxisnah gestalten</b>	<b>6</b>
3.1 Carbon Leakage Schutz bei EU-Emissionshandel beachten	6
3.1.1 Kerninhalt „Fit-for-55-Paket“	6
3.1.2 Position vbw	6
3.2 Quote für alternative Kraftstoffe ohne Wettbewerbsverzerrungen	7
3.2.1 Kerninhalt „Fit-for-55-Paket“	7
3.2.2 Position vbw	7
3.3 Keine Kerosinsteuer	7
3.3.1 Kerninhalt „Fit-for-55-Paket“	7
3.3.2 Position vbw	8
3.4 Infrastruktur für die Bodenstromversorgung	8
3.4.1 Kerninhalt „Fit-for-55-Paket“	8
3.4.2 Position vbw	8
Anhang: Weiterführende Informationen	9
Ansprechpartner / Impressum	10

## Position auf einen Blick

Luftverkehr muss für die Zukunft stark aufgestellt sein.

Wesentlicher Bestandteil eines zukunftsorientierten Luftverkehrs aus bayerischer Sicht ist das Luftverkehrsdrehkreuz München. 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.

Voraussetzung für einen klimagerechten Luftverkehr sind internationale Klimaschutzregeln, damit keine Umgehung europäischer und deutscher Regeln durch eine Verlagerung von Verkehren auf außereuropäische Drehkreuze erfolgt.

Nachhaltige Kraftstoffe müssen wettbewerbsfähig werden können. Erforderlich sind dazu wettbewerbsneutrale und europaweit einheitliche Regelungen, flankiert von einem wettbewerbsneutralen Finanzierungsmechanismus.

Voraussetzung für weniger Kurzstreckenverbindungen sind eine leistungs- und wettbewerbsfähige Schieneninfrastruktur und ein attraktives Intermodalangebot. Zudem muss eine kundenorientierte Ausgestaltung der Zubringerflüge möglich bleiben. Ein pauschales Verbot inländischer Zubringerflüge ist nicht zielführend – weder für die Fluggäste noch für die Umwelt.

Eine zukunftsgerechte 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. Dass angesichts des aktuellen Einbruchs der Flughafen später als gedacht an seine Kapazitätsgrenzen stoßen wird, liegt auf der Hand. Entscheidend ist, dass rechtzeitig reagiert werden kann, wenn die Nachfrage wieder anzieht. In jedem Fall ist das Luftverkehrsdrehkreuz München konsequent an den vorhersehbaren Bedarf anzupassen und die erforderlichen Investitionen sicherzustellen.

Beim „Fit-for-55-Paket“ der Europäischen Union darf es nicht zu Carbon Leakage, der Verlagerung von Luftverkehren an außereuropäische Drehkreuze, kommen. Ziel sollte es sein, eine Gleichbehandlung inner- und außereuropäischer Zubringerflüge zu erreichen. Nachhaltige Flugkraftstoffe sind ein wichtiger technologischer Schlüssel, um die Zukunft des Fliegens nahezu CO<sub>2</sub>-neutral zu gestalten. Bei einer Quote für nachhaltige Flugkraftstoffe dürfen allerdings keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen. Eine Kerosinsteuer, die im Wesentlichen zu Carbon Leakage führt, ist abzulehnen.

# 1 Drehkreuzfunktion erhalten und ausbauen

## Hub-Funktion bringt viele Vorteile

### 1.1 Eine vernetzte Wirtschaft braucht moderne Infrastruktur

Wertschöpfungsketten und Warenströme haben globale Dimensionen, Bayerns Unternehmen sind global vernetzt. Um weiter so erfolgreich zu sein, braucht die bayerische Wirtschaft ein wettbewerbsfähiges Luftverkehrsdrehkreuz als Heimatbasis in diesem weltumspannenden System.

Wird Infrastruktur nicht laufend modernisiert und bei Bedarf erweitert, dann entspricht sie bald nicht mehr den Anforderungen. Transporte laufen über andere Wege, ein Teil der Wertschöpfung geht mit. Die vbw stand und steht für einen bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens München.

So, wie digitale Geschäftsmodelle nur möglich sind, wenn eine hochleistungsfähige Infrastruktur für die Datenübertragung bereitsteht, brauchen alle Geschäftsmodelle eine moderne Verkehrsinfrastruktur für den Transport von Personen und Gütern, denn Innovationen finden nicht nur digital statt. Infrastruktur macht den Standort Bayern attraktiv – für global vernetzte bayerische Unternehmen, ihre weltweiten Kooperationspartner und neu angesiedelte Unternehmen, die alle für Wertschöpfung am Standort sorgen.

### 1.2 Zubringerverkehre kundenorientiert ausgestalten

Die gesellschaftlichen Erwartungen an Unternehmen steigen in der Debatte um den Klima- und Umweltschutz stetig an. Im Luftverkehr stehen hier insbesondere die Kurzstreckenflüge im Fokus.

Ohne ein attraktives Kurzstreckennetz zu deutschen Drehkreuzen würden Passagiere auf ausländische Hub-Flughäfen ausweichen. München oder Frankfurt möchten das deutsche Tor zur Welt bleiben und diese Rolle nicht verlieren an Wettbewerber in Istanbul, Doha, Dubai oder London. Das würde nicht nur Airlines und Flughäfen schwächen. Auch die Wirtschaftskraft der Flughafenregionen und der deutschen Volkswirtschaft insgesamt würden sinken. Im Hinblick auf den Klimaschutz kann die Verlagerung an ausländische Drehkreuze ebenfalls kontraproduktiv wirken.

Ein pauschal gefordertes Verbot inländischer Zubringerflüge ist dementsprechend nicht zielführend. Als Ersatz für Kurzstreckenverbindungen wird der Schienenpersonenverkehr propagiert. Dies setzt jedoch eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur und entsprechende Angebote – auch und insbesondere im Fernverkehr – voraus.

### 1.3 Intermodalität dringend stärken

Der Flughafen München ist nicht adäquat an das Nah-, Regional- und -Fernverkehrsschiennetz angeschlossen. Im Gegensatz dazu wurde an anderen europäischen Hub-Flughäfen die Schienenanbindung in den letzten Jahren um überregionale Angebote erweitert. Beispiel hierfür sind neben Frankfurt die Flughäfen Paris Charles-De-Gaulles, Zürich und Wien.

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 Zugeinsatzgestaltung dringend erforderlich. Langfristig ist eine Anbindung mit ICE-Fernverkehrshalt am Flughafen München anzustreben.

Mit einer deutlichen Verbesserung der Schienen- und Intermodalanbindung würden wichtige und erforderliche Voraussetzungen geschaffen, um den gesamten Einzugsbereich des Drehkreuzes München effizienter anzubinden und den Flughafen München weiterhin als Lufthansa-Qualitätshub zu betreiben.

## 2 Mehr Klimaschutz im Luftverkehr

Vielzahl von CO<sub>2</sub>-Einsparmaßnahmen umsetzen.

### 2.1 Klimaschutz verantwortungsvoll gestalten

Gemessen an den in Deutschland anfallenden CO<sub>2</sub>-Emissionen aller Verkehrsträger entfielen 2019 1,4 Prozent auf den innerdeutschen Flugverkehr. Die entspricht 0,3 Prozent der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen Deutschlands. Gleichwohl arbeitet die Branche mit Nachdruck daran, ihre Klimawirkung weiter zu reduzieren.

Der Flughafen München hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 CO<sub>2</sub>-neutral zu sein. Dafür investiert der Konzern 150 Millionen Euro ausschließlich in den Klimaschutz. Durch eigene Reduktions- sowie Kompensationsmaßnahmen will die FMG ihr Klimaschutzziel erreichen.

Die Lufthansa Group hat sich ebenfalls ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt und will bis 2030 ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 2019 halbieren und bis 2050 eine neutrale CO<sub>2</sub>-Bilanz erreichen. Das sind wichtige Beiträge, um die Dekarbonisierung der Luftfahrt aktiv mitzugestalten.

Als internationale Branche benötigt der Luftverkehr internationale Klimaschutzregeln. Deutsche und europäische Regulierung darf nicht durch eine Verlagerung von Verkehren auf außereuropäische Carrier und Drehkreuze umgangen werden. Nötig sind:

- eine Offensive für treibstoffsparende Technologien bei Flugzeugen und klimafreundlichere Kraftstoffe
- mehr Ambition und Fairness in der internationalen Regelsetzung, also ein Level Playing Field im internationalen Wettbewerb
- mehr Intermodalität zwischen dem Luftverkehr und der Bahn inklusive Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Schienenangebote rund um Flughäfen

### 2.2 Nachhaltiges Kerosin muss Marktrelevanz erlangen

Am Flughafen München kann seit 01. Juni 2021 für die Betankung von Flugzeugen auch „grünes Kerosin“ zum Einsatz kommen. Nach eingehender technischer Prüfung wurde das Tanklager am Flughafen für die klimafreundlichen Treibstoffe der Zukunft geöffnet. Damit können am Flughafen München nachhaltige Kraftstoffe, sogenannte Sustainable Aviation Fuels (SAF) eingelagert und vertankt werden. Dies ist ein bedeutender Meilenstein für mehr Klimaschutz im Luftverkehr.

Noch ist SAF wesentlich teurer als herkömmliches Kerosin. Erreicht werden muss daher eine Skalierung, die den mengenmäßigen Bedarf der Luftverkehrswirtschaft decken kann –

zu wettbewerbsfähigen Kosten. Die Bundesregierung sollte sich für eine wettbewerbsneutrale und europaweit einheitliche Regulierung nachhaltiger Flugkraftstoffe stark machen.

Ein wettbewerbsneutraler Finanzierungsmechanismus sollte eine Beimischungsquote flankieren. Einseitige Nachteile für die deutsche Luftverkehrswirtschaft im internationalen Wettbewerb müssen vermieden werden. Der Einsatz von SAF sollte außerdem als Erfüllungsoption bei der THG-Quote etabliert werden.

Demonstration und Skalierung müssen beschleunigt werden. Finanzierungslücken bei den hohen Anfangsinvestitionen, aber auch bei den Betriebskosten, sollten durch staatliche Förderung geschlossen werden. Grundvoraussetzung ist schließlich ein ambitionierter Ausbau der Erneuerbaren Energien und der Netze.

### 2.3 Konsequenz auf technologische Innovationen setzen

Der Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft zeigt in seinen Handlungsempfehlungen *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen* auf Basis der gleichnamigen umfassenden Studie auf, dass technologische Lösungen eine absolute Schlüsselrolle für einen ökologisch, ökonomisch und gesellschaftlich erfolgreichen Klimaschutz spielen, und zugleich Bayern beziehungsweise Deutschland als Standorte in Forschung und Entwicklung gut aufgestellt sind. Zu den Leuchtturmtechnologien, auf die man aus bayerischer Sicht setzen sollte, zählen neben den erwähnten synthetischen Kraftstoffen beispielsweise auch das elektrische und hybride Fliegen oder die Vernetzung von Verkehrssystemen. Die Luft- und Raumfahrttechnologien zählen zudem zu den technologischen Zukunftsfeldern für den Freistaat. Der Staat muss sich daher bei seinen Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen darauf konzentrieren, das Potenzial technologischer Innovationen zu heben.

## 3 EU: „Fit-for-55-Paket“ praxisnah gestalten

Wettbewerbsverzerrungen vermeiden, Luftverkehrsdrehkreuze stärken.

### 3.1 Carbon Leakage Schutz bei EU-Emissionshandel beachten

#### 3.1.1 Kerninhalt „Fit-for-55-Paket“

2024 sollen nach den Plänen der EU-Kommission 25 Prozent der Zertifikate versteigert werden, die eigentlich für eine kostenlose Zuteilung im Luftverkehr vorgesehen waren. Dieser Prozentsatz soll sich in den Jahren 2025 und 2026 auf 50 bzw. 75 Prozent erhöhen, bis dann ab 2027 die kostenlosen Zertifikate im Luftverkehr komplett wegfallen.

#### 3.1.2 Position vbw

Als marktbasierendes System ist der Emissionshandel grundsätzlich ein geeignetes Mittel, um CO<sub>2</sub>-Emissionen verlässlich zu reduzieren. Der innereuropäische Luftverkehr ist bereits seit 2012 in den Europäischen Emissionshandel (ETS) einbezogen. Mit dem Instrument wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der einbezogenen Sektoren kontinuierlich abgesenkt. Aber bereits in der aktuellen Form benachteiligt der Emissionshandel die europäischen Fluggesellschaften. In-nereuropäische Zubringerflüge (beispielsweise ein Flug Hamburg-München auf der Umsteige-Verbindung nach Bangkok) werden verteuert, während Zubringerverbindungen zu Drehkreuzen in Drittstaaten nicht einbezogen sind (etwa der Flug Hamburg- Istanbul auf der Umsteige-Verbindung nach Bangkok).

Die Verteuerung führt zu „Carbon Leakage“: Verkehre werden in andere, nicht regulierte Teile der Erde verlagert. Der damit verbundene CO<sub>2</sub>-Ausstoß findet aber weiter statt und nimmt bei Umwegstrecken sogar zu. Das schadet nicht nur der heimischen Wirtschaft, sondern auch dem Klima. Besser wäre es, Zertifikate für Zubringerflüge zu europäischen Drehkreuzen weiter kostenlos zuzuteilen. Damit wäre den Anreiz geringer, über außereuropäische Drehkreuze zu fliegen.

Der Kommissionsvorschlag sieht vor, die frei zugewiesenen Zertifikate im Luftverkehr bis 2026 schrittweise zu streichen. Sinnvoller wäre es, Ausgleichszertifikate gezielter zuzuteilen: mit Fokus auf die Verkehre, die tatsächlich einem Carbon-Leakage-Risiko unterliegen. Ziel sollte es sein, eine Gleichbehandlung inner- und außereuropäischer Zubringerflüge zu erreichen, ohne die Wirkung des ETS einzuschränken.

Zu begrüßen ist, dass der Vorschlag eine Regelung umfasst, die eine Doppelbelastung durch das globale Kompensationsinstrument CORSIA und den Europäischen Emissionshandel ausschließen soll: Für Flüge innerhalb der EU soll der Emissionshandel gelten, für Flüge mit Drittstaaten soll CORSIA gelten.

## 3.2 Quote für alternative Kraftstoffe ohne Wettbewerbsverzerrungen

### 3.2.1 Kerninhalt „Fit-for-55-Paket“

Mit der ReFuelEU Aviation Initiative sollen die Lieferanten von Treibstoffen verpflichtet werden, dem an EU-Flughäfen zur Verfügung gestellten Kerosin schrittweise mehr nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF, sustainable aviation fuels) beizumischen. Dies betrifft auch Langstreckenflüge. So soll der SAF-Richtwert im Jahr 2025 zwei Prozent betragen, im Jahr 2030 bei fünf Prozent liegen und bis zum Jahr 2050 schrittweise auf 63 Prozent steigen.

### 3.2.2 Position vbw

Für die Luftfahrt sind nachhaltige alternative Flugkraftstoffe ein entscheidender technologischer Schlüssel, um die Zukunft des Fliegens nahezu CO<sub>2</sub>-neutral zu gestalten. Das Bekenntnis der EU-Kommission, alternative Kraftstoffe voranbringen zu wollen, ist daher grundsätzlich zu begrüßen.

Die Quote muss aber zwingend mit weiteren Instrumenten flankiert werden. Nachhaltige Flugkraftstoffe sind aktuell im Vergleich zu fossilem Kerosin noch um ein Vielfaches teurer und nicht ausreichend vorhanden. Folgende Maßnahmen sind daher notwendig:

- Die Quote muss so ausgestaltet werden, dass Wettbewerbsverzerrungen und die Verlagerung von Verkehren an außereuropäische Drehkreuze (Carbon Leakage) vermieden werden. Dazu könnte sie beispielsweise nur für innereuropäische Flüge – ohne Transit-Passagiere – Anwendung finden. Wenn auch der Langstreckenverkehr zu außereuropäischen Zielen einbezogen werden soll, müsste es eine international einheitliche Quote geben. Solange eine entsprechende Vereinbarung nicht zustande kommt, müssen die höheren Kosten durch einen anderen Mechanismus ausgeglichen werden.
- Damit die Dekarbonisierung der Luftfahrt mittels SAF erfolgreich gelingen kann, müssen die Kraftstoffe in ausreichender Menge produziert werden. Die EU muss daher eine Roadmap für die Markteinführung nachhaltiger Kraftstoffe im Luftverkehr inklusive der gezielten Förderung von Pilotanlagen und dem perspektivischen Aufbau eines industriellen Hochlaufs auf den Weg bringen.

## 3.3 Keine Kerosinsteuer

### 3.3.1 Kerninhalt „Fit-for-55-Paket“

Die bislang geltende Steuerbefreiung für Kerosin soll für innereuropäische Flüge wegfallen. Hierfür plant die Kommission, die Steuersätze schrittweise anzuheben. Ab dem Jahr 2024 soll die Steuer für Kerosin vier Cent pro Liter betragen, ab dem Jahr 2025 acht Cent/l und schließlich 40 Cent/l ab 2033.

### 3.3.2 Position vbw

CO<sub>2</sub> im Luftverkehr wird bereits mehrfach bepreist durch den europäischen Emissionshandel, die internationale Klimaschutzabgabe CORSIA sowie nationale Ticketabgaben wie die deutsche Luftverkehrsteuer. Eine Einbeziehung innereuropäischer Flüge in die Kerosinbesteuerung hätte im Interkontinentalverkehr massive Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der europäischen Unternehmen zur Folge. Da nur Flüge innerhalb der EU besteuert würden, müssten europäische Fluggesellschaften für Zubringerflüge in ihre Luftverkehrsdrehkreuze Kerosinsteuer zahlen (also z. B. für den Flug Hamburg-München), nicht-europäische Fluggesellschaften müssten dies für Zubringer in ihre Drehkreuzflughäfen nicht (z. B. für den Flug Hamburg-Istanbul) und könnten ihre Flugverbindungen billiger anbieten. Aufgrund des starken Wettbewerbs würde die Steuer Emissionen im Umsteigerverkehr nicht reduzieren, sondern lediglich verschieben (Carbon Leakage). Erschwerend hinzu kommt, dass die Einnahmen aus einer Kerosinsteuer nicht zweckgebunden eingesetzt werden können. Daher verringert eine solche Steuer bei den europäischen Unternehmen die Finanzmittel, die sie für Investitionen in die ökologische Flottenerneuerung und nachhaltige Flugkraftstoffe benötigen. Eine Kerosinsteuer, die im Wesentlichen zu Carbon Leakage führt, ist daher abzulehnen.

Es ist auch zu berücksichtigen, dass beim Luftverkehr die Infrastrukturkosten nutzerfinanziert sind, also von den Fluggesellschaften über Flughafenentgelte, Flugsicherungs- und Luftsicherheitsgebühren getragen werden. Hierfür müssen keine staatlichen Einnahmen generiert werden.

## 3.4 Infrastruktur für die Bodenstromversorgung

### 3.4.1 Kerninhalt „Fit-for-55-Paket“

An den Flughäfen sollen bis 2030 alle Abstellpositionen für Flugzeuge mit Bodenstrom ausgestattet werden. Weitere Details, insbesondere zu anderen Verkehrsträgern, sind im vbw Positionspapier *Der Europäische Green Deal* von Februar 2022 dargestellt.

### 3.4.2 Position vbw

Eine konsequente Nutzung von regenerativem Bodenstrom ist zu begrüßen. Damit kann ein wirkungsvoller Beitrag zum Umwelt-, Klima- und Lärmschutz geleistet werden. Allerdings wird der potenziell hohe Strombedarf mit der vorhandenen Netzkapazität kaum zu decken sein. Um die Nutzung von Bodenstrom voranzubringen, muss die Ausgestaltung wettbewerbsfähig und wirtschaftlich erfolgen. Die Reduzierung der Abgabenlast auf Strom ist dabei ein wichtiger Faktor. Wichtig ist auch ein weitaus ambitionierterer Ausbau der erneuerbaren Energien.

## Anhang: Weiterführende Informationen

---

### **Infrastruktur und Mobilität**

vbw Position *Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms*, April 2022  
vbw Position *Mobilitätssystem für morgen – leistungsfähig, intermodal, digital*, Juli 2020  
vbw Position *Moderne Verkehrsinfrastruktur*, Mai 2020

### **Forschung und Technologie**

Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Studie *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*. Dezember 2020  
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Handlungsempfehlungen *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*. Dezember 2020  
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Studie *Constructing Our Future. Planen. Bauen. Leben. Arbeiten*. Juli 2021  
Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft: Handlungsempfehlungen *Constructing Our Future. Planen. Bauen. Leben. Arbeiten*. Juli 2021

### **Energie und Klima**

vbw Position *Kernpunkte im „Fit-for-55-Paket“ der EU*, April 2022  
vbw Position *Der europäische Green Deal*, Februar 2022  
vbw Studie *10. Monitoring der Energiewende*, Januar 2022  
vbw Position *Klimapolitik nach Glasgow*, November 2021  
vbw Position *Energieinfrastruktur und Sektorenkopplung in Bayern*, Oktober 2021  
vbw Position *Klimapolitik*, Oktober 2021  
vbw Position *Energiepolitik*, Oktober 2021

## Ansprechpartner / Impressum

---

### Christine Völzow

Geschäftsführerin, Leiterin der Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-251  
[christine.voelzow@vbw-bayern.de](mailto:christine.voelzow@vbw-bayern.de)

### Dr. Peter Pflieger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253  
[peter.pflieger@vbw-bayern.de](mailto:peter.pflieger@vbw-bayern.de)

### Dr. Manuel Schölles

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-246  
[manuel.schoelles@vbw-bayern.de](mailto:manuel.schoelles@vbw-bayern.de)

### Tobias Thomas

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-267  
[tobias.thomas@vbw-bayern.de](mailto:tobias.thomas@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](http://www.vbw-bayern.de)

© vbw Mai 2022