



Mödlareuth, 8. September 2025

1 **Mobilität ohne Grenzen - Infrastruktur für eine vernetzte Zukunft**

2 Die Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat unserer modernen Gesellschaft und der
3 entscheidende Schlüssel für gleichwertige Lebensverhältnisse, wirtschaftliche
4 Prosperität und gesellschaftliche Teilhabe. Eine leistungsfähige Verkehrsanbindung
5 entscheidet heute mehr denn je darüber, ob Regionen zukunftsfähig bleiben oder ob
6 sich strukturelle Benachteiligungen weiter verfestigen.

7 Mehr als drei Jahrzehnte nach der Wiedervereinigung sind entlang der ehemaligen
8 innerdeutschen Grenze die infrastrukturellen Narben der Teilung noch immer spürbar.
9 Unterbrochene Schienenverbindungen, demontierte Gleisanlagen und unvollendete
10 Verkehrsprojekte hemmen nach wie vor die Mobilität über Ländergrenzen hinweg und
11 behindern die wirtschaftliche Integration unserer Regionen. Unser gemeinsames Ziel
12 ist eine vergleichbar hochwertige Straßen- und Schienenanbindung in allen drei
13 Freistaaten sowie eine ebenso leistungsfähige grenzüberschreitende
14 Verkehrsinfrastruktur und moderne Fernverkehrsverbindungen nach Polen und
15 Tschechien, wie sie bereits im Westen nach Frankreich und zu den Benelux-Staaten
16 bestehen.

17 Die bestehenden Planungsdefizite und Finanzierungslücken erfordern einen
18 grundlegenden Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung. Wenn unterschiedliche
19 Prioritätensetzungen der Länder und eine fragmentierte Projektkoordination dazu
20 führen, dass wichtige nationale und EU-Verkehrsachsen über mittlerweile 20 Jahre
21 unvollendet bleiben, dann sind dies strukturelle Hemmnisse für die regionale
22 wirtschaftliche Entwicklung. Synergieeffekte aus länderübergreifenden
23 Planungsansätzen werden nicht realisiert, wenn Verkehrsinfrastruktur weiterhin in
24 starren Ländergrenzen gedacht wird.

25 Mobilität kennt keine Verwaltungsgrenzen. Für uns ist klar, dass unterschiedliche
26 Planungshorizonte und Finanzierungszyklen ein Hemmnis für eine zukunftsorientierte
27 Verkehrsentwicklung darstellen. Das Festhalten an etablierten Strukturen und
28 jahrzehntealten Planungsabläufen bringt uns nicht voran.

29 Wir müssen Verkehrsinfrastruktur neu und zukunftsorientierter als bisher denken. Die
30 Verkehrswende erfordert eine länder- und sektorenübergreifende Herangehensweise,
31 die bereits in den Planungsprozessen eine ganzheitliche Perspektive erfordert.
32 Bestehende Regularien zur Verkehrsplanung und zur Mittelverteilung dürfen die
33 Umsetzung sinnvoller Infrastrukturprojekte nicht behindern oder gar verhindern.
34 Angesichts des demographischen Wandels müssen wir auch die Zukunft des ÖPNV
35 neu denken. Autonome Busverkehr kann hier ein Baustein sein um sowohl dem
36 Fahrermangel zu begegnen als auch die Netzabdeckung in der Fläche zu verbessern.

37 Konkret streben wir den durchgängigen Ausbau und die vollständige Elektrifizierung
38 der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken zwischen Bayern, Sachsen und
39 Thüringen sowie nach Polen und Tschechien an. Das betrifft die weitere Stärkung der
40 Verbindungen zwischen den Freistaaten - die Franken-Sachsen-Magistrale, Saale-
41 und Werrabahn, das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 sowie den zweigleisigen
42 und elektrifizierten Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung.

43 Die Freistaaten werden sich hierfür gemeinsam beim Bund für die erforderlichen
44 Finanzmittel und eine beschleunigte Planung und Priorisierung im
45 Bundesverkehrswegeplan einsetzen. Durch eine koordinierte Interessensvertretung
46 können Infrastrukturinvestitionen optimiert, regionale Wertschöpfungseffekte erhöht
47 und die Standortattraktivität nachhaltig gestärkt werden.

48 Daher setzen sich die Freistaaten für eine zukunftsfeste Ausgestaltung und
49 Finanzierung sowohl für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs als auch
50 des Deutschlandtickets ein. Das Deutschlandticket muss dabei zwischen Bund, Land
51 und Nutzern zukunftssicher einer soliden Finanzierung zugeführt werden.

52 Wir schlagen vor, in Modellregionen von bekannten Planungs- und
53 Finanzierungsmechanismen abzuweichen, neue Wege zu erproben und
54 zukunftsfähige Mobilitätsformen durch eine innovative Infrastrukturpolitik zu
55 unterstützen. Der Freistaat Bayern hat mit dem Projekt „Digitales Testfeld Autobahn“

56 an der Bundesautobahn 9 bereits wegweisende Vorarbeiten geleistet, deren
57 Erkenntnisse auch in Sachsen und Thüringen Anwendung finden können. Intelligente
58 Verkehrssteuerung durch digitale Anzeigeeinstrumentarien für die Belegung von LKW-
59 Parkplätzen und optimierte Kolonnen- und Kohortenkonzepte auf Rastanlagen können
60 einen entscheidenden Beitrag leisten, um den kontinuierlich steigenden
61 Stellplatzbedarf effizienter zu bewältigen und die Verkehrsqualität nachhaltig zu
62 verbessern. Dabei haben wir gleichzeitig auch die Resilienz der neuen digitalen
63 kritischen Infrastrukturen zu berücksichtigen.