



Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 27. August 2008, 15:40 Uhr

Rede

des
Bayerischen Staatssekretärs
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Markus Sackmann

anlässlich
einer Verkehrskonferenz

am 27. August 2008
in Cham

I. Aufsteigerregion Cham braucht gute Verkehrsverbindungen

- Anrede -

Aufsteigerregion Cham

Eine aktuelle Studie der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft und des IW Köln kommt zum Ergebnis, dass der **Landkreis Cham von 2004 bis 2007 die erfolgreichste und dynamischste Region Bayerns** gewesen ist.

Auch **im Langfristvergleich** gehört Cham ganz klar zu den **Aufsteigerregionen in Bayern und Deutschland!**

Bedeutung einer guten Verkehrsanbindung

Das wäre nicht möglich gewesen ohne die jahrzehntelangen nachhaltigen Anstrengungen der Staatsregierung zum **Ausbau der ostbayerischen Verkehrsinfrastruktur**. Denn gute Verkehrsverbindungen sind Grundvoraussetzung jeden wirtschaftlichen Erfolgs. Ohne national und international gute Verkehrsverbindungen hätte unsere bayerische Industrie nicht ihre herausragenden Exporterfolge erzielen können.

Aber wir dürfen uns auf dem Erreichten nicht ausruhen.

Der aktuelle Handlungsbedarf in der Verkehrspolitik ist groß. Denn die **gute gesamtwirtschaftliche Entwicklung** der letzten Jahre hatte und hat ein **hohes Verkehrswachstum** zur Folge. Insbesondere die Transportlogistik ist so rasant gewachsen, dass sie auf Schiene und Straße an Kapazitätsgrenzen stößt.

**Mobilität
sicherstellen**

Die **Infrastrukturentwicklung** muss **mit der Verkehrsentwicklung mithalten. Engpässe**, an denen es zu Staus und Behinderungen kommt, müssen **beseitigt** werden. Kernaufgabe der Verkehrspolitik bleibt, die **notwendige Mobilität von Wirtschaft und Bevölkerung sicherzustellen.**

Straße ist Verkehrsträger Nr. 1

Der Landkreis Cham ist ländlicher Raum. Mobilität in unserer Region heißt deshalb in erster Linie individuelle Mobilität. Verkehrsträger Nr. 1 ist und wird auch in Zukunft die Straße sein.

Deshalb war es nur konsequent, lieber Joachim Herrmann, Deinen **Beitrag zur Straßeninfrastruktur an den Anfang** zu stellen. Nochmals unseren herzlichen Dank dafür!

II. Verkehr muss bezahlbar bleiben

Ich will zum Thema Straßenverkehr auch nur wenige Anmerkungen nachschieben. Denn wir brauchen nicht nur eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur. **Verkehr muss auch bezahlbar bleiben.**

Pendlerpauschale

So ist für uns die **Pendlerpauschale** ab dem ersten Kilometer unabdingbar.

Gerade auch im Landkreis Cham, wo viele Arbeitnehmer einen weiten Weg zu ihrem Arbeitsplatz in Kauf nehmen, müssen wir den Berufspendlern einen Ausgleich für die **gestiegenen Benzin- und Dieselposten** geben.

LKW-Maut

Auch für das Transportgewerbe müssen wir eine Politik mit Augenmaß betreiben. Niemand sperrt sich gegen eine maßvolle **Anpassung der Lkw-Maut**. Aber die von Bundesverkehrsminister Tiefensee vorgesehene Mautanhebung zum 1.1.2009 käme **zur Unzeit**

- weil das Transportgewerbe aufgrund der **gestiegenen Energiepreise** mit massiven finanziellen Mehrbelastungen kämpft und

- weil den Spediteuren ausreichend **Zeit** gegeben werden muss, die **steigenden Kosten an die verladende Wirtschaft weiterzugeben**.

Steuermehreinnahmen für Infrastruktur verwenden

Mehr Geld für den Infrastrukturausbau kann der Bund auch ohne die Mauterhöhung bereitstellen. Er muss nur dafür sorgen, dass die **erheblichen Steuermehreinnahmen**, die allein durch die steigenden Energiepreise anfallen, nicht irgendwohin versickern, sondern **im Verkehrssektor bleiben**.

III. Verkehrsträgerübergreifender Ansatz der bayerischen Verkehrspolitik

Straße allein kann Verkehrszuwachs nicht bewältigen

Doch die Straße allein kann kein ausreichendes Verkehrsangebot sicherstellen und die Verkehrszuwächse nicht bewältigen, die uns für die nächsten 10 – 15 Jahre vorhergesagt werden.

- Dem **weiteren Ausbau** der Autobahnen, Bundes- und Staatsstraßen sind **Grenzen gesetzt**.
- Die **Umweltbelastungen** durch den Straßenverkehr sind höher als bei Schiene und

Wasserstraße. Die alternativen Verkehrsträger weisen auch eine günstigere **CO₂-Bilanz** auf. Sie müssen ihren Beitrag zur Lösung der ökologischen Probleme des Verkehrs leisten.

- Wir brauchen ein **Grundangebot an Verkehrsleistungen** für diejenigen, die kein eigenes Fahrzeug haben und auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind.

Andere Verkehrsträger stärken

Deshalb müssen wir die anderen Verkehrsträger stärken – gerade auch die Eisenbahn.

Der **Marktanteil der Schiene** kann gesteigert werden. Aber nur, wenn wir etwas dafür tun. Die **Mittel** für den Aus- und Neubau der Bahn müssen **spürbar aufgestockt** werden. Die Länderverkehrsministerien fordern das seit langen Jahren. Wir werden in diesem Punkt nicht locker lassen.

Ein leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem muss **auch die Wasserstraße einschließen**. Deshalb misst die Staatsregierung dem **Donauausbau** große Bedeutung zu.

Nur die Variante C₂₈₀, die vom Bund immer

noch abgelehnt wird, entfaltet dabei eine ausreichende Verkehrswirkung.

IV. Schienenverkehr

Eines der zentralen Ziele beim Ausbau der Schiene ist die bessere Erreichbarkeit der Zentren und der Verkehrsknotenpunkte:

Flughafen- anbindung

Für den Landkreis Cham gehört dazu in erster Linie die **direkte Anbindung Ostbayerns an den Flughafen München**. Aber die **Spielräume** für eine baldige, zeitnahe Realisierung einer umsteigefreien Verbindung zum Flughafen sind, realistisch betrachtet, **gering**. Die **Zuständigkeit für den Fernverkehr** liegt nun einmal **bei Bund und Bahn**.

Umso wichtiger, dass wir als einen ersten Schritt in die richtige Richtung das Projekt Erdinger Ringschluss mit der Neufahrner Gegenkurve zügig voranbringen, damit es wenigstens eine schnelle und direkte S-Bahn-Verbindung von Freising zum Flughafen geben kann.

- Regensburg - Hof** Wir brauchen aber auch die durchgehende **Elektrifizierung Regensburg – Schwandorf – Marktredwitz – Hof**. Das ist auch in Zusammenhang mit der **Verbesserung der Schienenanbindung Nordostbayerns an den Flughafen München** zu sehen. Eine umsteigefreie Verbindung zum Flughafen erfordert Elektroloks. Dieselfahrzeuge werden in den Tiefbahnhof am Münchner Flughafen nicht einfahren dürfen.
- Internationale Verkehrsachsen** Wir wollen aber auch die internationalen Verkehrsachsen leistungsfähiger machen. Das ist gerade auch für die Grenzregionen wichtig.
- München – Prag** Für den Landkreis Cham von zentraler Bedeutung ist dabei eine **konkurrenzfähige Fernverkehrsverbindung von München über Furth im Wald nach Prag**. In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit der tschechischen Seite erarbeiten wir hier derzeit Möglichkeiten für stufenweise Verbesserungen. Konkret verhandeln wir derzeit auch darüber, dass für die Züge München – Prag der Lokwechsel in Furth im Wald wegfällt und dadurch die Fahrzeit verkürzt werden kann

Regionaler Schienenverkehr

Die Schiene ist nur dann eine vollwertige Alternative zum Straßenverkehr, wenn wir **auch in der Fläche ein hochwertiges und qualitativ ansprechendes Verkehrsangebot aufrechterhalten**.

Was das für die Schieneninfrastruktur im Landkreis Cham bedeutet, will ich gleich anschließend in meiner Präsentation im Einzelnen aufzeigen.

V. ÖPNV stärken

Lassen Sie mich vorher nur noch ein paar Anmerkungen zum ÖPNV machen.

Wirtschaftliche Bedeutung des ÖPNV

Ein gut funktionierender **ÖPNV** ist für die **wirtschaftliche Entwicklung eines Raums unverzichtbar** – für die ansässigen Unternehmen und Arbeitnehmer, in Regionen wie dem Chamer Land auch für den Tourismus.

ÖPNV im ländlichen Raum

Im **ländlichen Raum** stehen wir dabei vor der Schwierigkeit, dass vergleichsweise weniger Menschen befördert werden müssen. Ein so

dichter Takt wie in den Ballungsräumen ist auf dem flachen Land unbezahlbar. Er wäre auch ökologisch nicht mehr sinnvoll.

Der **demografische Wandel** stellt für den ÖPNV eine **zusätzliche Herausforderung** dar. Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Fläche ist der Schülerverkehr, aber sinkende Schülerzahlen bedeuten oft einen unmittelbaren Rückgang der Fahrgastzahlen. Hinzu kommt, dass auch der **Linienbusverkehr auf dem Land** sich in punkto Qualität und Linienplanung **auf neue Kundenkreise**, z.B. ältere Menschen, einstellen muss.

Wir brauchen dazu auch in Zukunft **das bestmögliche bedarfsgerechte Angebot** für den ÖPNV im ländlichen Raum.

Qualitative Verbesserungen wie eine **noch bessere Abstimmung der Fahrpläne** der verschiedenen Verkehrsmittel, **attraktive Tarifgestaltung** oder **unkomplizierte Schnittstellen zwischen Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln** müssen zur Selbstverständlichkeit werden.

In den vergangenen zwei Jahren erhielt der **Landkreis Cham** ÖPNV-Zuweisungen des Freistaates in der Höhe von insgesamt rd. **640.000,-- €** für eine attraktive Angebotsgestaltung im **allgemeinen ÖPNV**. Auch die diesjährige **Entscheidung der Staatsregierung ab 2009** die **Busförderung** wieder einzuführen und hierfür **30 Mio. €** zur Verfügung zu stellen, wird insbesondere dem allgemeinen ÖPNV im ländlichen Raum neue Impulse geben.

Grenzüberschreitender ÖPNV

Auch bei den **grenzüberschreitenden ÖPNV-Verbindungen** wollen wir weitere Fortschritte erreichen. Ich freue mich, dass uns vor kurzem im **Projekt „Durchlässige Grenze“ ein erster Erfolg** gelungen ist. Am Grenzübergang **Rittsteig – Svatá Kateřina** haben wir **die erste grenzüberschreitende Busverbindung in Betrieb genommen**. Ich hoffe, dass sich das Angebot bewährt und gut angenommen wird, damit noch weitere Verbindungen hinzukommen.

Der Ausbau des ÖPNV-Angebots ist in der ökologisch sensiblen Nationalparkregion ein Beitrag zum Umweltschutz. Er ist aber auch ein

wichtiger Schritt für eine erfolgreiche Weiterentwicklung der gemeinsamen Tourismus- und Wirtschaftsregion.

VI. Verkehrsprojekte für die Region Cham

Lassen Sie mich jetzt die wichtigsten ÖPNV-Maßnahmen im Landkreis vorstellen:

[an dieser Stelle ist eine von Referat VII/1 ausgearbeitete Präsentation vorgesehen]