



Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 2. Februar 2009

Bayerische Verkehrspolitik

Rede

des
Bayerischen Staatsministers
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Martin Zeil

anlässlich
einer Vortragsveranstaltung des Ausschusses für
Verkehrspolitik des Wirtschaftsbeirats Bayern

am 02. Februar 2009
in München

I. Begrüßung

- Sehr geehrter Herr Dahringer,
- sehr geehrter Herr Wormser,
- verehrte Damen und Herren!

Dank für Einladung

Herzlichen **Dank für die Gelegenheit, beim Ausschuss für Verkehrspolitik** des Wirtschaftsbeirats Bayern meine verkehrspolitischen Vorstellungen erläutern zu können. Ich freue mich, dass ich Ihrer Einladung noch innerhalb der 100-Tage-Frist seit meinem Amtsantritt Folge leisten konnte.

Sie wollen wissen, was der Neue in der Prinzregentenstraße 28 in der Verkehrspolitik vorhat – zumal mit dem Amtswechsel noch ein Farbwechsel an der politischen Spitze einherging.

II. Bayerische Verkehrspolitik – Kontinuität wahren

Eines will ich deshalb gleich zu Beginn klarstellen. Es wird mit Sicherheit nicht alles anders als bisher. Die verkehrspolitischen Aufgaben und

Probleme sind weitgehend dieselben wie schon vor der Landtagswahl im September. Dort, wo dazu bereits sinnvolle Konzepte auf dem Tisch liegen, ist es zweckdienlich, bei der bisherigen Linie zu bleiben.

Mobilität sicherstellen

Im Mittelpunkt der Verkehrspolitik steht selbstverständlich, **die notwendige Mobilität** für Menschen und Wirtschaft **sicherzustellen**. Das ist ein wichtiges Stück Lebensqualität. Verkehr ist aber auch unverzichtbare Voraussetzung für die weitere wirtschaftliche Entwicklung Bayerns.

Der Verkehrsminister muss dabei für **ein quantitativ und qualitativ ausreichendes Infrastruktur- und Verkehrsangebot** sorgen.

Nachholbedarf bei der Infrastruktur

Hier besteht erheblicher **Nachholbedarf**. Es muss mehr investiert werden.

Deshalb begrüße ich es auch, dass die Bundesregierung **in beiden Konjunkturpaketen zusätzliche Mittel für die Verkehrsinfrastruktur** bereitstellt.

Investitionsstau beseitigen

Wir dürfen uns aber nichts vormachen. Das, was jetzt an zusätzlichen Mitteln für die Ver-

kehrsinfrastruktur vorgesehen ist, mildert den Investitionsstau nur. Es wird ihn nicht beseitigen.

Wir müssen deshalb **klare Prioritäten** definieren, **was wir uns wann leisten können**. Der Bürger will realistische Perspektiven, keine leeren Versprechungen über Jahrzehnte hinweg.

Umweltfreundliche Mobilität

Immer wichtiger wird es auch, **Mobilität umwelt- und klimagerecht sicherzustellen**. Im Koalitionsvertrag von FDP und CSU haben wir dazu festgehalten, dass wir verstärkte Anstrengungen zur Verlagerung von der Straße auf Schiene und Wasserwege unternehmen wollen.

Donauausbau

Das **schließt** selbstverständlich **den Donauausbau ein**.

Allerdings haben die Koalitionspartner dazu **unterschiedliche Auffassungen**. Um eine fundierte Entscheidung treffen zu können, wollen wir **an der EU-geförderten variantenunabhängigen Studie mitwirken**. Dabei werden alle Betroffenen im Rahmen der begleitenden Monitoringgruppe eingebunden.

Ich will nicht irgendwelchen Verlagerungsillusionen das Wort reden. **Schiene und Wasserstraße** haben nur **dort eine Chance, wo sie besser sind** als die Straße und Wettbewerbsvorteile ausnutzen können. Diese Fälle gilt es aber konsequenter als bisher aufzuspüren und zu nutzen, z.B. im langlaufenden grenzüberschreitenden Güterverkehr.

Ich appelliere aber auch an die Transportwirtschaft, das Thema „**intermodale Wegekett**en“ **ernst zu nehmen**. Wenn wir den Ankündigungen keine Taten folgen lassen, werden wir irgendwann von der Umweltlobby vor vollendete Tatsachen gestellt.

Straße bleibt Verkehrsträger Nr. 1

Die **Straße** bleibt unser **Verkehrsträger Nr. 1**. Sie muss deshalb dort ausgebaut oder gebaut werden, wo Lücken bestehen oder die bestehende Infrastruktur dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen ist.

Auch wenn für den Straßenbau federführend Innenminister Hermann zuständig ist: Ich werde mich selbstverständlich **für den bedarfsgerechten Ausbau der Straßen in Bayern ein-**

setzen, z.B. für die A 94 oder den sechsstreifigen Ausbau der A 8, A 6 und A 3.

A 8: Betreibermodell geht in nächste Runde

Beim Ausbau der bayerischen Autobahnen sind wir in der letzten Woche einen wichtigen Schritt vorangekommen. Der Bund hat grünes Licht für das Vergabeverfahren für den **privatfinanzierten Ausbau der A 8 zwischen Augsburg und Günzburg** gegeben. Damit kann der Startschuss für die Beseitigung dieses Nadelöhrs voraussichtlich noch im Jahr 2010 erfolgen. Das Teilstück München – Augsburg ist bis dahin voraussichtlich fertig gestellt.

A 99-Südring

Zum wohl umstrittensten Straßenbauprojekt im Raum München, dem **Autobahn-Südring**, nur soviel: Wir sollten die **Machbarkeitsstudie** des Innenministers **abwarten**. Es lohnt nicht, sich vorher die Köpfe heißzureden.

III. Flughafen München – landseitige Erschließung und Ausbau

Gutachten zur Flughafenerschließung

Lassen Sie mich noch bei den aktuellen Themen bleiben. In der vorigen Woche habe ich die erste Phase des **Gutachtens zur Erschlie-**

ßung des Flughafens München vorgestellt.

Nach dem Aus für den Transrapid stellte sich die Frage neu: Wie können wir die **schnelle und attraktive Anbindung** Münchens an den Flughafen und die **Einbindung** des Flughafens in den **Fern- bzw. überregionalen Schienenverkehr** sicherstellen?

Die bestehende Schienenverbindung mit der S 1 und der S 8 wird ja zu Recht wegen **langer Fahrzeiten, geringem Komfort** und **mangelnder Verknüpfung mit dem überregionalen Schienennetz** kritisiert.

Erste Projektphase abgeschlossen

Wir wollen mit einem europaweit ausgeschriebenen Gutachten ermitteln, wie dem abgeholfen werden kann. Die **erste Projektphase**, in der alle nur denkbaren Varianten – insgesamt 90 an der Zahl – zusammengetragen und bewertet worden sind, konnten wir **vor kurzem abschließen**.

Aus der Fülle von Vorschlägen zur Verbesserung der Flughafenanbindung haben wir auf Vorschlag der Gutachter **7 Fernverkehrs- und**

6 Nahverkehrsvarianten ausgewählt, die am sinnvollsten erscheinen. Diese werden jetzt näher untersucht.

Die jetzt vorliegenden Ergebnisse lassen allerdings bereits erkennen:

- Die **Integration des Flughafens München in den regionalen und überregionalen Schienenverkehr ist nicht ohne aufwendige Lösungen erreichbar** und
- eine Variante, die **allen verkehrlichen Bedürfnissen gleichermaßen gerecht** wird, ist noch nicht in Sicht.

Insgesamt erwarte ich, dass das **Gesamtgutachten Ende des Sommers** vorliegt.

Erdinger Ringschluss

Mit Nachdruck voran treiben wir den „**Erdinger Ringschluss**“. Er soll die Erreichbarkeit des Flughafens München aus Nord-, Nordost- und Südostbayern einschließlich dem Salzburger Raum verbessern.

Der Ringschluss wird seit 2007 **unter der Federführung des Wirtschaftsministeriums ge-**

plant. Die Planungen schreiten erfreulich zügig voran. Ich gehe davon aus, dass die DB AG noch in diesem Jahr für erste Teilabschnitte das Planfeststellungsverfahren einleiten kann. Wir werden sukzessive die Baurechtserlangung vorantreiben und parallel dazu mit Bund und Bahn die Finanzierung klären.

Flughafen München: In Europa unter den Top Ten

Zur Dritten Startbahn am Flughafen München nur soviel: Der Flughafen hat seit seinem Umzug 1992 ins Erdinger Moos eine rasante Entwicklung genommen. Heute rangiert er stabil **unter den Top Ten der Flughäfen in Europa.**

In den kommenden 10 bis 15 Jahren müssen wir mit einer Steigerung des **Passagieraufkommen um rund 50 %** rechnen. Es gibt trotz der aktuellen Rezession keinen Anlass, an dieser Prognose zu zweifeln.

pro 3. Startbahn

Wir brauchen deshalb **die dritte Startbahn.** Dazu stehe ich und ich will, dass das Verfahren zügig vorankommt. Ein besonderes Anliegen ist mir aber der Dialog mit dem Umland. Ich will, dass der **Nachbarschaftsbeirat in-**

tensiv beteiligt wird. Die Anliegen der Bürger müssen in die Planungen einbezogen werden.

IV. Schienenverbindungen für Bayern

- Anrede -

Bayern ist einer der dynamischsten, aber auch stark vom Export abhängigen Wirtschaftsräume in der Mitte Europas. Viele Unternehmen am Standort sind international ausgerichtet. Wir **brauchen deshalb Verkehrswege, die Menschen und Unternehmen in ganz Europa verbinden.**

**Transeuropäisches
Verkehrsnetz
ausbauen**

Ich werde mich, wie schon meine Vorgänger, mit Nachdruck **für den Ausbau der für Bayern wichtigen Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes einsetzen.**

**Magistrale für
Europa**

Ganz oben auf der Agenda steht dabei die europäische **Eisenbahnachse Paris – Stuttgart – München – Wien – Budapest bzw. Bratislava.** Wir freuen uns, dass **Mitte Dezember der viergleisige Abschnitt Augsburg – Mering eröffnet** worden ist. Das ist seit langem der bedeutendste Fortschritt dieser Magistrale

für Europa in Bayern – sozusagen ein Begrüßungsgeschenk der Bahn an den neuen Verkehrsminister, über das ich mich freue.

Ebenso erfreulich ist die **Ankündigung** des Bundesverkehrsministers, **aus dem Konjunkturprogramm I** des Bundes den **zweigleisigen Ausbau zwischen Mühldorf und Tüßling** zu finanzieren.

Zu wenig Fortschritte beim Ausbau

Insgesamt geht es bei dieser für Bayern wichtigsten Ost-West-Bahnachse aber viel zu langsam voran. Schon der weitere viergleisige Ausbau zwischen München und Augsburg wird deutlich später fertig als uns einst versprochen. Wenn es dann – wie derzeit im Raum Augsburg – auch noch zu spürbaren Pünktlichkeitsproblemen im Nahverkehr kommt, dann landen auch bei uns im Wirtschaftsministerium mehr Beschwerden aufgebrachtener Pendler, als uns lieb ist.

Erschließung Chiemedreieck

Östlich von München brauchen wir ebenfalls raschere Fortschritte – beim Ausbau als Fernverkehrsachse, aber auch für die **bessere Er-**

schließung des Chemiedreiecks. Deshalb müssen rasch **weitere Begegnungsabschnitte** zwischen München und Mühldorf gebaut und die Strecke elektrifiziert werden. Ziel bleibt der komplette zweigleisige Ausbau.

Den Unfug, dass **Gelder für den Ausbau** da sind, aber **nicht für die Planung**, akzeptiere ich nicht. Es rächt sich auch jetzt wieder, dass es im Schienenbereich keine Vorratsplanung gibt. Dafür muss jetzt **endlich ein Fonds eingerichtet** werden. Ich habe den Bundesverkehrsminister eindringlich darum gebeten.

Brennerachse

Bei der zweiten großen Eisenbahnachse, der **Nord-Süd-Verbindung von Berlin über Nürnberg, München und den Brenner nach Italien**, bin ich gleichermaßen unzufrieden mit den Fortschritten auf bayerischem Boden. In Tirol und Südtirol werden mit Beharrlichkeit die Planungen und Bauvorbereitungen für den **Brennerbasistunnel** wie auch für die Zulaufstrecken vorangetrieben. Bei uns herrscht dagegen weitgehend Funkstille.

**Aktionsgemein-
schaft Brennerbahn**

Zu Jahresbeginn habe ich für zwei Jahre den **Vorsitz der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn** übernommen. Dieser Zusammenschluss der Länder und Handelskammern zwischen Bayern und Verona betreibt seit langen Jahren Lobbyarbeit für die Brennerachse. Ich will **die bayerische Präsidentschaft** dazu **nutzen**, endlich den Beginn der Planungen für die Zulaufstrecke auf bayerischer Seite zu erreichen.

**Elektrifizierung
München – Lindau**

Bei einem weiteren Projekt haben sich die jahrelangen bayerischen Bemühungen endlich gelohnt: **Elektrifizierung und Neigetechnikausbau München – Lindau** sind **unter Dach und Fach**. Am 19. Dezember hat Staatssekretärin Katja Hessel den Vertrag mit der Bahn über die bayerische Vorfinanzierung unterschrieben. Auch Verträge zwischen Bund und Bahn sind abgeschlossen, so dass wie geplant **im nächsten Jahr Baubeginn** sein kann.

**S-Bahn
Nürnberg**

Ein paar Sätze zur S-Bahn:

Der **Ausbau der S-Bahn Nürnberg geht planmäßig voran**. Frau Staatssekretärin Hessel hat vor einer Woche den Bau- und Finanzierungs-

vertrag mit der Deutschen Bahn für die Durchbindung Forchheim - Bamberg unterzeichnet. Die Inbetriebnahme soll im Jahr 2011 erfolgen. Bei den übrigen drei Strecken sind wir schon weiter und gehen deshalb von einem **Betriebsbeginn bereits 2010** aus.

**S-Bahn München:
2. Stammstrecke**

Bei der S-Bahn München ist die **zweite Stammstrecke der Dreh- und Angelpunkt** für nahezu alle weiteren Ausbaupläne. Mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von deutlich über 1 ist die **Mitfinanzierung aus Bundesmitteln inzwischen gesichert**. Für 2009 erwarte ich Planfeststellungsbeschlüsse für die zwei westlichen Abschnitte und die Einleitung der Planfeststellung für den Ostabschnitt. Außerdem streben wir noch heuer die grundsätzliche Realisierungsentscheidung durch den Ministerrat an, um zeitnah den Bau- und Finanzierungsvertrag mit der Bahn unterzeichnen zu können.

Südring ist keine Alternative

Wenig Verständnis habe ich deshalb für die wieder aufkommende Diskussion über den Südring. DB AG, Stadt und Freistaat haben oft genug dargelegt, warum der **zweite Stammstreckentunnel die bessere Alternative** ist.

S 7-Verlängerung

Kaum Freude hat die Bekanntgabe des aktuellen Kosten-Nutzen-Verhältnisses für die **Verlängerung der S 7 nach Geretsried** ausgelöst. Allerdings bin ich immer dafür, den Bürgern reinen Wein einzuschenken, so auch hier. Wir müssen offen damit umgehen, dass das Projekt derzeit wackelt. Alles andere gefährdet das Vertrauen der Menschen in die Politik.

Wir liegen selbst bei der kostengünstigsten Variante deutlich unter 1. Im Augenblick heißt das: Die Baumaßnahme ist nicht förderfähig. Hier müssen dringend **kostengünstigere Lösungen** gefunden werden, wenn wir das für die Region wichtige Vorhaben verwirklichen wollen.

V. Verkehrswirtschaft braucht gute Rahmenbedingungen

Entscheidend kommt es mir auch darauf an, **unsere bayerischen Unternehmen aus den Bereichen Verkehr, Transport und Logistik zu stärken.**

Es handelt sich um **wichtige Branchen**, nicht zuletzt weil sie **unverzichtbare Dienstleistun-**

gen für alle anderen Wirtschaftszweige erbringen. Ohne ein leistungsfähiges Verkehrssystem kommt heute kein Industriebetrieb und kein Handelsunternehmen aus.

Mehr Augenmerk für den Mittelstand

Dabei sollte man sich immer wieder daran erinnern, dass das Verkehrsgewerbe stark mittelständisch strukturiert ist. Mehr Augenmerk auf den Mittelstand zu lenken, ist mir ein zentrales Anliegen.

LKW-Maut: Erhöhung zur Unzeit

Wie notwendig das ist, zeigt aktuell das Thema Mauterhöhung. In **ein und derselben Woche Anfang November** haben wir in Deutschland

- die **Mauterhöhung** mit einer Mehrbelastung von Wirtschaft und Verbrauchern in Höhe von über 1 Mrd. € beschlossen und
- das erste **Konjunkturpaket** zur Entlastung ebendieser Wirtschaft auf den Weg gebracht.

Widersprüchlicher geht es kaum noch!

Mittelstand besonders betroffen

Welche **Kollateralschäden** die Spreizung der Maut hervorruft, wird inzwischen ja von Tag zu Tag deutlicher. Euro III-Fahrzeuge sind im Grunde fast nichts mehr wert. Das drückt auf

die Kreditfähigkeit des Gewerbes. Noch eine Variante der Kreditklemme, die uns derzeit an allen Ecken und Enden begegnet. Das trifft wieder einmal vor allem die mittelständischen Transportunternehmen.

Denn die großen Konzerne, ehemalige Staatsunternehmen gar, können allein aufgrund ihrer Marktmacht Kostensteigerungen leichter an die verladende Wirtschaft weiterreichen.

Wir müssen den Mittelstand fördern, nicht die Konzentration. Ich will deshalb die Rahmenbedingungen so setzen, dass Unternehmen aller Größenklassen am Markt bestehen können.

**Sektorales
Fahrverbot**

Gerade für zahlreiche bayerische Unternehmer des Transport- und Speditionsgewerbes ist dies nicht die einzige Verschlechterung der Rahmenbedingungen. Die nicht wenigen Unternehmen, die im Italiengeschäft aktiv sind, leiden auch unter dem **sektoralen Fahrverbot** in Tirol.

**Diskriminierend
und europarechts-**

Ich sage es in aller Deutlichkeit: Für mich ist das sektorale Fahrverbot **eine eklatante Dis-**

widrig

kriminierung gerade auch bayerischer Transportunternehmer, es ist **europarechtswidrig**, **unverhältnismäßig** und **zur Lösung von Umweltproblemen ungeeignet**.

Die Salami­taktik, für einzelne Gütergruppen die Einführung um ein halbes Jahr zu verschieben, macht das sektorale Fahrverbot auch nicht besser verdaulich.

Zu wenig Unterstützung aus Berlin und Brüssel

Ich kann daher nur zum wiederholten Mal meinen **Unmut** äußern über die spärliche politische Unterstützung aus Berlin und über die Entscheidung der EU-Kommission, keine einstweilige Anordnung gegen die zweite Stufe des sektoralen Fahrverbots auf den Weg zu bringen.

Ich befürchte schon, dass der Widerstand gegen die Tiroler Versuche zur Beschränkung des freien Warenverkehrs zum „**Ceterum censeo**“ **meiner Amtszeit** werden könnte.

Aber meine Damen und Herren, erinnern Sie sich an die historischen Wurzeln dieses „Ceterum censeo“: Cato der Ältere hat recht behalten. Noch habe ich also Hoffnung!

VI. Schluss

Lassen Sie mich aber zum Schluss kommen.

Wir wollen ja noch Zeit für die Diskussion haben.

Wesentliche Ziele meiner Verkehrspolitik sind es,

- erstens Rahmenbedingungen für ein leistungsfähiges Verkehrsgewerbe sicherzustellen und
- zweitens die dazu notwendige leistungsfähige Infrastruktur zu schaffen.

Beides ist **notwendig, damit Bayern einer der führenden Wirtschaftsstandorte in Europa und der Welt bleibt.**

**Angebot zur
Zusammenarbeit**

Auf dem Weg, diese Ziele zu erreichen, will ich gerne mit Ihnen, den **Vertretern der bayerischen Verkehrswirtschaft intensiv, offen und vertrauensvoll zusammenarbeiten.**

Jetzt sollten wir aber in den Dialog einsteigen.
Ich freue mich auf Ihre Fragen.

Vielen Dank!