



Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 26. September 2009, 12 Uhr

Bayerische Verkehrspolitik zwischen Krise und Aufbruch

Rede

des
Bayerischen Staatsministers
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Martin Zeil

anlässlich
der Jahreshauptversammlung 2009 des
Landesverbands Bayerischer Transport- und
Logistikunternehmen (LBT)

am 26. September 2009
in München

- Sehr geehrter Herr **Präsident Wormser**,
- sehr geehrte Damen und Herren **Abgeordnete des Deutschen Bundestags und des Bayerischen Landtags**,
- verehrte Damen und Herren!

**Dank für
Einladung**

Herr Präsident Wormser hat mich bereits bei unserem ersten Gespräch zu meinem Amtsantritt eingeladen, an Ihrer diesjährigen Jahresversammlung teilzunehmen.

Herzlichen Dank dafür!

Ich habe umgehend zugesagt und bin auch gerne gekommen.

**Gespräch mit dem
Transportgewerbe
wichtig**

Denn das Gespräch mit Ihnen ist mir wichtig. Wo sonst kann der bayerische Wirtschafts- und Verkehrsminister erfahren,

- welche Sorgen das Gewerbe drücken und
- was die Politik aus Sicht der Unternehmen tun sollte.

Ich bin davon überzeugt, dass man **nur im Schulterschluss** mit den Betroffenen gute Politik machen kann. Das gilt umso mehr in einer Zeit, in der wegen der Wirtschafts- und

Finanzkrise sehr viel kurzfristiges Handeln notwendig war und ist.

Bayerns Wirtschaft in der Rezession

In den vergangenen Monaten haben viele Teile der Welt **den schärfsten konjunkturellen Einbruch seit Jahrzehnten** verzeichnet.

Bei uns in Bayern ist das **Bruttoinlandsprodukt im ersten Halbjahr 2009 um 6,6 % zurückgegangen.**

Vor allem die **Ausfuhren** und die **Industrie-
produktion** sind in den ersten sechs Monaten **um mehr als ein Viertel eingebrochen**, die **Einfuhren** immerhin noch um **18 %**.

Transportgewerbe massiv betroffen

Herr Wormser hat es bereits dargestellt: Das bayerische **Transportgewerbe ist davon massiv betroffen**. Was nicht produziert wird, kann auch nicht transportiert werden.

Krisenmanagement

In so außergewöhnlichen Zeiten ist in der Wirtschaftspolitik erst einmal **Krisenmanagement angesagt**.

Das Sofortprogramm der Staatsregierung zur Bekämpfung der Finanz- und Wirtschaftskrise hat zusammen mit den **Konjunkturpaketen** des Bundes Wirkung gezeigt. Wir konnten die Wucht des Abschwungs abmildern.

Mittelstandsschirm Bestens bewährt hat sich der **Bayerische Mittelstandsschirm**. Er wirkt zusammen mit den von mir initiierten Leitlinien für die Mittelstandsfinanzierung einer drohenden Kreditklemme entgegen. Über die LfA-Förderbank haben wir zwischen Januar und August für bayerische Unternehmen Kredite in Höhe von fast 332 Millionen Euro mobilisiert. Das bedeutet konkrete und wirksame Hilfe für fast 1.260 Betriebe und ihre Mitarbeiter.

Die **Maßnahmen** des Mittelstandsschirms **stehen auch Unternehmen der Transport- und Logistikwirtschaft offen**. Wenn Sie eines der Instrumente von den Betriebsmittelbürgschaften über Rettungsbürgschaften bis zur Haftungsfreistellung benötigen, dann reden Sie mit Ihrer Bank, der LfA Förderbank oder mit uns.

Hilfsmaßnahmen des Bundes für das Transportgewerbe

Noch **wenig Wirkung** gezeigt haben die von der Bundesregierung aufgelegten Hilfsprogramme im Rahmen der Harmonisierungszusage für das Transportgewerbe:

- die **Kleinbeihilfen** des De-Minimis-Programms und
- das **Programm zur Förderung der Aus- und Weiterbildung.**

Bayern hat diese Programme zusammen mit den Branchenverbänden als unzureichend und unpraktikabel kritisiert.

Der **Bund hat** daraufhin **im Juni 2009 nachgebessert.**

- Die Antragsfrist wurde verlängert.
- Es gibt jetzt Abschlagszahlungen auf die bewilligte Fördersumme.
- Das Antragsverfahren ist unkomplizierter und schneller geworden.
- Der Halternachweis für Miet- und Leasingfahrzeugen wurde vereinfacht.

Damit sind wenigstens einige Hürden niedriger gehängt.

**Anzeichen
konjunktureller
Erholung**

Inzwischen gibt es von der Konjunkturfront wieder bessere Nachrichten. Erfreulicherweise mehren sich die **Anzeichen, wonach der Absturz gestoppt** und die konjunkturelle Talsohle erreicht ist.

**Noch keine
Euphorie**

Allerdings gibt es keinen Anlass für übertriebene Euphorie.

Nach meiner Einschätzung ist es zu früh, Entwarnung zu geben. Ein sich selbst tragender Aufschwung ist noch nicht zu erkennen. Es wird dauern, wieder das Niveau der Jahre vor 2008 zu erreichen und die Kapazitäten in den Fabrikhallen und damit auch auf den Lkws wieder auszulasten.

**Nach der Krise ist
nicht wie vor der
Krise**

Nach der Krise wird zudem nicht wie vor der Krise sein. Es wäre eine Illusion zu glauben, wir könnten nahtlos an Produktionsmenge und -struktur des letzten Aufschwungs anknüpfen.

Wer so denkt, der übersieht, dass das Konstante am Wirtschaftsleben der beständige Wandel ist.

**Neue Wachstums-
und Beschäfti-
gungsfelder
erschließen**

Das bedeutet aber auch: Was an Kapazitäten und Arbeitsplätzen weg bricht, muss ersetzt werden. Wir müssen **gezielt neue Wachstums- und Beschäftigungsfelder erschließen**. Der Weg dazu führt über eine **konsequente Modernisierungspolitik**, die wir unverzüglich anpacken müssen.

Im Fokus habe ich dabei gerade auch Transport und Logistik, denn ohne sie kommt heute kein Industrieunternehmen, kein Handelshaus und auch kein Handwerksbetrieb aus.

Meine Damen und Herren!

Mittelständisch strukturierte Branchen wie das Transportgewerbe stehen im Fokus meiner Politik. Denn der **Mittelstand** ist das **Rückgrat** der bayerischen Wirtschaft.

**Bedeutung des
Mittelstands**

Er schafft die meisten Arbeits- und Ausbildungsplätze in Bayern. Der Mittelstand ist für die ländlichen Regionen wie die Ballungsräume gleichermaßen von zentraler Bedeutung.

**Dank für
Engagement und
Leistung**

Ich möchte deshalb ganz bewusst Veranstaltungen wie diese nutzen, um mich bei Ihnen und den vielen familiengeführten mittelständischen Unternehmen in Bayern zu **bedanken**. Ich spreche Ihnen meine **Anerkennung** für Ihr **Engagement** und Ihre **Leistungen** aus.

Mittelstand ist für mich keine betriebswirtschaftliche Rechengröße, sondern eine **Geisteshaltung**, die ich hegen und pflegen will.

Deshalb machen wir unseren Mittelstand mit einem ganzen Bündel an Maßnahmen **fit für die Zukunft**. Dazu gehören vor allem:

- eine solide Unternehmensfinanzierung,
- eine offensive Innovations- und Technologiepolitik,
- Hilfestellung für die Unternehmer im Auslandsgeschäft,
- eine sichere, preisgünstige Energieversorgung und
- Ausbau sowie Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur und der Nachrichtennetze.

Das nutzt auch dem Verkehrsgewerbe. Selbstverständlich können auch Sie die Unterstützungsangebote der bayerischen Wirtschaftspolitik in Anspruch nehmen.

Lkw-Maut

Wie notwendig es ist, mehr Augenmerk auf den Mittelstand zu lenken, zeigt das Thema Lkw-Maut. Herr Wormser hat es bereits angesprochen. **Anfang November** des vorigen Jahres haben wir in Deutschland

- eine **Mauterhöhung** mit drastischen Mehrbelastungen der Wirtschaft beschlossen und
- das erste **Konjunkturpaket** zur Entlastung eben dieser Wirtschaft auf den Weg gebracht.

Widersprüchlicher geht es kaum noch!

Die Staatsregierung hat die Mauterhöhung verhindern wollen. Im Bundesrat sind wir leider mit dem knappsten aller möglichen Ergebnisse von einer Stimme unterlegen. Das war sehr ärgerlich.

Mauterhöhung aussetzen!

Angesichts von Finanzkrise und Rezession habe ich mich mehrfach an Bundesverkehrsminister Tiefensee gewandt und gefordert, die **Mauterhöhung** zumindest **auszusetzen**, zum letzten Mal Ende Juli. Die Antwort steht noch aus.

Welche **Kollateralschäden** die Spreizung der Maut hervorruft, wird inzwischen ja von Tag zu Tag deutlicher. Euro III-Fahrzeuge sind im Grunde kaum noch etwas wert. Gerade mittelständische Unternehmen sind deswegen vielfach nicht mehr in der Lage, in neue, umweltfreundlichere Lkws zu investieren.

Mauterhöhung wirkt konzentrationsfördernd

Die **Mauterhöhung** ist für mich ein klassisches Beispiel, wie **falsch gesetzte politische Maßnahmen** die **Konzentration** in der Wirtschaft **begünstigen**. Denn die großen Spediteure, ehemalige Staatsunternehmen gar, können allein aufgrund ihrer Marktmacht Kostensteigerungen leichter an die verladende Wirtschaft weiterreichen. Für die Kleineren wird das zum Wettbewerbsnachteil.

Meine Meinung dazu ist:

- **Wir müssen erstens den Mittelstand fördern, nicht die Konzentration.**

- Und wir müssen zweitens die **Rahmenbedingungen so setzen**, dass wir nicht eines Tages aufschrecken, weil wir keine Mittelständler mehr finden, die kleinere Aufträge, die den Großen nicht lukrativ genug sind, erledigen.

Der **Mittelstand sorgt** in Bayern für die **flächendeckende Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft** – auch im Transportbereich.

Sektorales Fahrverbot in Tirol

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

Ich bleibe dabei, dass das sektorale Fahrverbot

- den **freien Waren- und Dienstleistungsverkehr** unvertretbar **beeinträchtigt**,
- gegen den **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstößt**,

- aus Gründen der **Luftreinhaltung nicht gerechtfertigt** ist und gerade auch
- die **Existenz zahlreicher mittelständischer Transportunternehmer bedroht.**

Die geringfügigen Änderungen, die die Tiroler Landesregierung vorgenommen hat, ändern nichts an unserer grundlegenden Kritik.

Die **Verschiebung der dritten Stufe** des sektoralen Fahrverbots um ein Jahr bestätigt uns: Wir haben recht gehabt, als wir die Rollende Landstraße hinsichtlich verfügbarer Zeitfenster, Pünktlichkeit und Qualität des Waggonmaterials als unzureichend eingestuft haben. Denn hinter der Verschiebung steckt nichts anderes als die Schwierigkeiten bei der Umsetzung, schon gar kein Entgegenkommen gegenüber Bayern.

Sektorales Fahrverbot weiter bekämpfen

Deshalb werde ich **weiterhin gegen das sektorale Fahrverbot** auf der Tiroler Inntalautobahn angehen.

Anfang Juli habe ich die bayerische Position erneut und unmissverständlich gegenüber dem Tiroler Landeshauptmann deutlich gemacht.

Gleichzeitig habe ich mich **gegen die zum 1. November geplante Verschärfung des Nachtfahrverbots** gewandt.

Umweltpolitik

Was Sie zum **Umweltschutz** gesagt haben, Herr Präsident, hat mir aus der Seele gesprochen.

Es mag ja sein,

- dass der Verkehrssektor zeitweise wenig getan hat und
- dass die Industrie zeitweilig eher zu Innovationen getrieben werden musste, als dass sie von selbst getrieben hat.

Aber diese Zeiten sind vorbei. Wir alle wissen, **dass wir Mobilität umwelt- und klimagerecht sicherstellen müssen.**

Verkehrs- verlagerung

Im bayerischen **Koalitionsvertrag** ist deshalb festgehalten, dass wir **verstärkte Anstrengungen zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße** unternehmen wollen.

Intermodale Wegekett

Wir müssen das **Thema „intermodale Wegekett**en“ **ernst nehmen.** Wenn wir den

Ankündigungen keine Taten folgen lassen, werden wir irgendwann von der Umweltlobby vor vollendete Tatsachen gestellt.

Ich bin auch davon überzeugt, dass Ware von Hamburg nach Palermo nicht 2.600 Kilometer auf Europas Straßen transportiert werden muss. Sie gehört auf die Schiene.

Aber auch das **Verlagerungsziel muss mit Augenmaß und Sinn für die Balance zwischen dem ökologisch Vorteilhaftem und dem betriebswirtschaftlich Machbaren** verfolgt werden.

Umweltschutz und technischer Fortschritt

Wir müssen insgesamt die Kirche im Dorf lassen. **Richtig verstandener Umweltschutz geht für mich mit dem technischen Fortschritt einher.** Wenn z.B. mit administrativen Mitteln Verschärfungen bei den EURO-Klassen vorangetrieben werden, die nicht ausreichend auf die Innovationszyklen abgestimmt sind, wirkt das kontraproduktiv.

Ein Transportunternehmen kann und wird einen neuen Lkw doch nur dann kaufen, wenn es ihn so lange betreiben kann, bis er abfinanziert ist.

Andernfalls unterbleibt die Investition ganz. Es wird so lange wie möglich weiter mit dem alten Fahrzeug gefahren. Der **Gewinn für die Umwelt ist dann gleich Null.**

Kontinuität und Berechenbarkeit

Die Wirtschaft kann von der Politik zu Recht Berechenbarkeit erwarten. Sie haben es in Ihrer Begrüßung angesprochen, Herr Wormser. Das ist mir wichtig, ebenso wie Kontinuität bei den vielen langfristig angelegten Aufgaben und Projekten der Wirtschafts- und der Infrastrukturpolitik.

Keine Kontinuität in der Infrastrukturpolitik

Bei der Infrastrukturpolitik ist in Deutschland diese **Kontinuität** seit etwa 10 Jahren **abhanden gekommen**. Da werden munter die Haushaltsansätze gekürzt, um sie dann über Sonderprogramme wieder erhöhen zu können, wenn auch nur zum Teil. Das Ergebnis wird dann regelmäßig als Wohltat verkauft. Berechenbare Politik sieht anders aus.

Ich sehe darin sogar einen Skandal. Denn insbesondere die Deutsche Bahn hat es nicht in jedem Jahr geschafft, die ihr zur Verfügung

stehenden Mittel auch zu verbauen. Wie soll sie auch, wenn Sie im Extremfall erst im Sommer erfährt, wie viel Geld ihr für das Kalenderjahr zur Verfügung steht.

Deshalb fordert Bayern mit Nachdruck, dass der Bund für seine Infrastrukturunternehmen ein gesondertes **Planungskostenbudget** einführt, um **Vorratsplanungen** zu ermöglichen.

Infrastruktur unterfinanziert

Unabhängig davon, ob der Wähler morgen der Parteienkonstellation einen Regierungsauftrag verschafft, für die ich kämpfe oder nicht: Zu meinen Kernforderungen an jede neue Bundesregierung gehört, dass die **Haushaltsansätze für Schiene, Straße und Wasserstraße dauerhaft erhöht** und mindestens auf dem durch die Konjunkturpakete vorübergehend erreichten Niveau **verstetigt** werden müssen.

Außerdem muss es bei der **vollständigen Zweckbindung der Einnahmen aus der Lkw-Maut** für die Verkehrsinfrastruktur bleiben.

**Priorität für
TEN-V**

Ein attraktiver Standort Deutschland braucht leistungsfähige Verkehrswege. **Vorrangig** müssen dabei **die großen kontinentalen Verkehrsachsen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes** bedarfsgerecht ausgebaut werden. Bereits seit langem fordert die Bayerische Staatsregierung deshalb, dass die Bundesregierung die **Finanzierung von TEN-Projekten angemessen priorisiert.**

Bei den großen europäischen Eisenbahnprojekten ist ein sehr langer Atem notwendig – trotz einiger Fortschritte in jüngster Zeit.

**Fortschritte beim
Brennerbasis-
tunnel**

Besser denn je schaut es beim Herzstück der großen europäischen Nord-Süd-Achse, dem **Brennerbasistunnel** aus. Im bisherigen Verlauf dieses Jahres sind **wesentliche Meilensteine erreicht** worden. Wir konnten die noch ausstehende Baugenehmigung auf österreichischer Seite und die Sicherstellung der Finanzierung auf italienischer Seite vermelden. Damit liegen in Rom und in Wien **alle notwendigen Beschlüsse** vor.

Der politischen Grundsatzentscheidung über den eigentlichen Baubeginn steht nun nichts mehr im Weg.

Zulaufstrecken

Damit rückt die Frage nach den Zulaufstrecken wieder in den Mittelpunkt. Mit seiner Unterschrift unter die Absichtserklärung zum Brenner-Aktionsplan 2009 hat sich Bundesverkehrsminister Tiefensee dazu verpflichtet, dass der **Nordzulauf auf deutscher Seite** bis zur Inbetriebnahme des Basistunnels fertig wird. Sie können sicher sein: Wir werden ihn beim Wort nehmen.

Die Fortschritte auf der Brennerachse sind nicht zuletzt ein **Erfolg unserer langjährigen intensiven Lobbyarbeit.**

Für die **anhaltende Unterstützung aus der bayerischen Wirtschaft danke ich** an dieser Stelle **sehr herzlich.**

Magistrale für Europa

Fortschritte gibt es auch bei der zweiten großen Bahn-Achse, der Strecke von **Paris über Stuttgart und München nach Wien und Bratislava.** In der vorigen Woche hat das

Bundesverkehrsministerium die **Aufnahme der Planungen** für den für Bayern so wichtigen Abschnitt **München – Mühldorf – Freilassing** bestätigt.

Planungen können beginnen

Wir haben im Schulterschluss mit der Europäischen Kommission immer darauf gedrängt, diese Planungen aufzunehmen.

Die DB Netz AG kann deshalb jetzt EU-Mittel in Höhe von gut acht Millionen Euro aus dem TEN-Programm abrufen und stellt eine Ko-Finanzierung ungefähr in gleicher Höhe zur Verfügung. In den nächsten beiden Jahren werden nun die Planungen durchgeführt, zunächst für

- den Abschnitt Mühldorf – Tüßling,
- weitere zweigleisige Begegnungsabschnitte sowie
- die Elektrifizierung bis Burghausen.

Ich bin zuversichtlich, dass der Zug, der jetzt ins Rollen kommt, nicht mehr gestoppt werden kann und wir eine zeitliche Perspektive für die Gesamtfertigstellung bekommen.

3. Startbahn Flughafen München

Zu den Projekten mit überregionaler Bedeutung gehört u.a. auch die **dritte Startbahn am Flughafen München**. Es ist richtig, dass die Regierung von Oberbayern ein Gutachten in Auftrag gegeben hat, um die Folgen der Wirtschaftskrise für den Flughafen zu bewerten. Das konnte in den eingereichten Unterlagen zur Planfeststellung noch nicht berücksichtigt werden. Eine gravierend andere Bewertung der grundsätzlichen Notwendigkeit einer dritten Bahn erwarte ich aber nicht.

Gutachten zur Flughafen- anbindung

Wie Sie wissen, hat das Wirtschaftsministerium ein Gutachten zur Flughafenanbindung in Auftrag gegeben.

Wir wissen noch nicht, ob der große Wurf, der allen verkehrlichen Bedürfnissen gleichermaßen gerecht wird, dabei ist. Ich erwarte das Gesamtgutachten im Herbst.

Weitere Infrastrukturvorhaben

Die **Liste** wichtiger Infrastrukturvorhaben **lasse sich beliebig fortsetzen**, z.B. mit

- dem Erdinger Ringschluss,
- der zweite Stammstrecke und dem übrigen S-Bahn-Ausbau in München,

- dem Ausbau der S-Bahn im Großraum Nürnberg oder
- dem Regio-Schienen-Takt Augsburg.

Wir dürfen uns aber nichts vormachen. Wir haben deutschlandweit einen **Investitionsstau beim Schienenausbau**. Den S-Bahn-Ausbau in Nürnberg und München haben wir nur deshalb vorangebracht, weil der Freistaat mitfinanzieren konnte. Aber unsere bayerischen Ballungsräume wachsen dynamisch wie kaum eine Region in Deutschland. Wir stehen hier vor der Herausforderung, steigendes Verkehrsaufkommen bewältigen zu müssen.

In der Summe bedeutet das gewaltige Aufgaben und gewaltige Investitionssummen. Wir müssen deshalb klare Prioritäten definieren, was **wir uns wann leisten können**. Der Bürger will realistische Perspektiven, keine leeren Versprechungen über Jahrzehnte hinweg.

Straße bleibt Verkehrsträger Nr. 1

Sie werden bis jetzt die Straße vermisst haben. Dazu eine klare Aussage:

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

Meine Damen und Herren!

Schluss

Dabei will ich es bewenden lassen. Sie hatten mich ja auch gebeten, Zeit für das Gespräch mit Ihnen zu finden. Themen, die Sie vermisst haben, können wir deshalb gerne im Anschluss diskutieren.

Um es noch einmal auf den Punkt zu bringen: Wesentliche Ziele meiner Verkehrspolitik sind,

- erstens die Rahmenbedingungen für ein leistungsfähiges Verkehrsgewerbe sicherzustellen und

- zweitens die dazu notwendige 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 Transportwirtschaft intensiv, offen und vertrauensvoll zusammenarbeiten.**

Vielen Dank!