



Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: 17. Oktober 2009, 10 Uhr

Verkehrspolitik in Bayern

Rede

des
Bayerischen Staatsministers
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Martin Zeil

anlässlich
des Verkehrsforums des ADAC Nordbayern

am 17. Oktober 2009
in Nürnberg

- Sehr geehrter Herr Behlert,
- sehr geehrter Herr Herbst,
- sehr geehrter Herr Bürgermeister,
(Horst Förther, Teilnahme noch nicht gesichert)
- verehrte Damen und Herren!

Begrüßung

Herzlichen **Dank für die Einladung** zum Verkehrsforum des ADAC Nordbayern. Mit dem Generalthema „Verkehrspolitik und Verkehrssicherheit“ haben Sie sich **ein ambitioniertes Programm** vorgenommen. Ich will gerne meinen Beitrag dazu leisten.

Zur Verkehrssicherheit kann ich mich angesichts der weiteren dazu vorgesehenen Redebeiträge kurz fassen.

Innerhalb der Staatsregierung bin ich zudem nur für den eher kleinen Teilbereich der Fahrzeugsicherheit zuständig, den wir aber selbstverständlich ernst nehmen.

Würdigung ADAC

Beim Stichwort Verkehrssicherheit geht es mir wie vermutlich den meisten Menschen im Land. Ich denke an die **herausragenden Leistungen des ADAC auf diesem Gebiet wie**

- den Straßenwachtdienst,
- die Gebrauchtwagenchecks,
- die Pannenstatistik und
- Ihre wegweisende Rolle bei Crash-Tests.

Führender Mobilitätsdienstleister

Aber ich weiß auch, dass Ihre **Aktivitäten** in den Bereichen **Freizeit, Naherholung und Tourismus** dem in Nichts nachstehen.

Denn der **ADAC Nordbayern** ist mit mehr als 860.000 Mitgliedern nicht nur der größte Verein in Nordbayern, sondern zugleich ein **führender Mobilitätsdienstleister**.

Lob und Anerkennung

Beides – die Verkehrssicherheitsarbeit genauso wie die Mobilitätsdienstleistungen – verdienen aus meiner Sicht als bayerischer Wirtschafts- und Verkehrsminister Lob und Anerkennung.

Ich sage das ohne Einschränkung – auch wenn ich weiß, dass die Forderungen des ADAC für die Politik mitunter unbequem sind.

Als **Lobbyist der mobilen Gesellschaft** hat man es nicht immer leicht.

**Zentrale
Bedeutung der
Mobilität**

Mobilität hat für unsere Gesellschaft und unsere Wirtschaft **einen hohen Stellenwert.**

- Sie ist für die Menschen ein wichtiges Stück Lebensqualität.
- Sie ist auch unverzichtbare Voraussetzung für die wirtschaftlichen Erfolge im Freistaat,
- für unseren hohen Beschäftigungsstand und damit
- für die weitere Entwicklung Bayerns,

Deshalb steht **im Mittelpunkt** meiner Verkehrs- politik die **Sicherstellung der notwendigen Mobilität** für Menschen und Wirtschaft.

**Mobilitätsmittel
Nr. 1: das Auto**

Unser Mobilitätsmittel Nr. 1 ist das Auto.

Kein anderes Verkehrsmittel ermöglicht unseren Bürgerinnen und Bürgern soviel **Individualität und Bewegungsfreiheit.**

Das wird auch so bleiben.

Dazu gehört als **Verkehrsträger Nr. 1 die Straße.** Ihr Ausbau und ihre Instandhaltung hal- ten seit langem nicht mehr mit der Verkehrs- entwicklung Schritt. Wir stoßen zunehmend an Grenzen.

**Bedeutung der
Infrastruktur**

Gerade weil die Infrastruktur das Rückgrat unserer Wirtschaft ist, gilt es ihre Finanzierung auch in Zeiten knapper Kassen sicherzustellen.

Eine **zentrale bayerische Forderung an die neue Bundesregierung** ist es deshalb, **angemessene Haushaltsansätze für die Bundesverkehrswege** zu schaffen. Sie müssen **dauerhaft erhöht** und mindestens auf dem durch die Konjunkturpakete vorübergehend erreichten Niveau verstetigt werden.

**Zweckbindung der
Lkw-Maut**

Dazu gehört auch, dass die vollständige **Zweckbindung der Lkw-Maut** für Infrastrukturverbesserungen bei Straße, Schiene und Wasserstraße beibehalten werden muss. Es kann nicht sein, dass der Verkehr als Dukatenesel für alle möglichen Staatsausgaben zweckentfremdet wird.

Wir dürfen uns aber nichts vormachen. Der Investitionsstau lässt sich nicht in kurzer Frist beseitigen.

Prioritäten setzen

Wir müssen deshalb **klare Prioritäten definie-**

ren und den Menschen erklären, was wir uns wann leisten können.

Der Bürger will **realistische Perspektiven**, keine leeren Versprechungen über Jahre hinweg.

Grenzen des Straßenbaus

Nicht nur aus finanziellen Gründen stoßen wir an Grenzen. Wir sehen beim Autobahnausbau auch die **Grenzen des Machbaren**.

Zurzeit erleben wir beim Verkehrsaufkommen zwar eine rezessionsbedingte tiefe Delle, doch das wird nicht so bleiben.

Die Wirtschaftskrise schiebt nur den Zeitpunkt hinaus, zu dem die **Kapazitätsgrenzen** der Straße **erreicht** werden.

Eine vierte Fahrspur pro Richtung kann ich mir beim besten Willen nur für neuralgische Brennpunkte vorstellen, aber nicht flächendeckend für alle großen bayerischen Autobahnen.

Verkehrswachstum

Moderne Verkehrslenk- und -leitsysteme sind sinnvoll und notwendig. Aber auch sie können das Erreichen der Kapazitätsgrenze nur hinauszögern, nicht verhindern.

Grenzen des Straßentransports

Im Güterverkehr wird das **Straßenverkehrsgewerbe auf sich allein** gestellt die **Transportaufgaben der Zukunft nicht bewältigen** können.

- Das beginnt bei der geschilderten **Überlastung der Straße**.
- Das setzt sich fort bei einer zu geringen Zahl **an qualifizierten Fahrern**. Das konnten wir vor der aktuellen Wirtschaftskrise deutlich beobachten. Es dürfte nach der Krise rascher wieder zum Thema werden, als uns lieb ist.
- Und das beinhaltet ganz wesentlich auch die Frage, wie **Warentransporte am umweltfreundlichsten abgewickelt** werden können.

Intermodale Wegekettten

Deshalb führt kein Weg an der **Verkehrsverlagerung und Stärkung intermodaler Wegekettten** vorbei:

- **Schiene und Wasserstraße müssen so gestärkt werden**, dass sie einen größeren Teil des Güterverkehrsaufkommens bewältigen können.
- Zudem muss den **Umschlaganlagen für**

den kombinierten Verkehr mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden. Dieses Thema wird bei weitem nicht überall mit einem so großen Engagement betrieben wie hier in Nürnberg.

Verkehrsverlagerung ist kein Thema ausschließlich für den Güterverkehr. Wir brauchen sie auch **im Personenverkehr**. Unsere Städte würden, gäbe es nur den PKW-Verkehr, an ihrer eigenen Attraktivität scheitern. Die Vision einer autogerechten Stadt hat schon lange und zu Recht ausgedient.

ÖPNV ausbauen

Zu den wesentlichen Aufgaben des bayerischen Verkehrsministeriums gehört es deshalb, **den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße zu stärken und auszubauen**. Er muss so attraktiv werden, dass er dort, wo er systembedingte Vorteile hat, auch **gerne genutzt** wird.

Qualitätsverbesserungen

In den letzten Jahren hat sich viel getan: **Neue Fahrzeuge, bessere Fahrgastinformationen** dank moderner Informationstechnologien, dichtere und besser aufeinander abgestimmte

Fahrpläne haben den öffentlichen Verkehr deutlich besser werden lassen.

Auch wenn in dieser Richtung immer noch viel zu tun ist: **Der ÖPNV ist vielerorts inzwischen besser als sein Ruf.**

Die Staatsregierung hat die Kommunen und Verkehrsunternehmen in vielen Fällen finanziell unterstützt. **Besonderes Augenmerk** haben wir dabei auf die Umsteigebeziehungen gelegt, durch die **Förderung von Park & Ride, Bike & Ride** sowie weiteren Verbesserungen an Bahnhöfen und Haltepunkten. Das trägt dazu bei, dass jedes Verkehrsmittel besser seine individuellen Stärken ausspielen kann – und es macht den ÖPNV noch kundenfreundlicher.

Umweltfreundlich ist der ÖPNV obendrein: Der durchschnittlich besetzte Linienbus braucht pro Person nur etwa 60 % des Sprits eines durchschnittlich besetzten PKWs.

Grenzen des ÖPNV

Gerade im Flächenland Bayern sind dem öffentlichen Verkehr allerdings Grenzen gesetzt. Das eigene Fahrzeug ist für viele unverzichtbar.

Für mich bedeutet das dreierlei:

- Es ist erstens unsinnig, unsere Verkehrsprobleme durch Verbotsstrategien lösen zu wollen.
- Zweitens muss die Fahrt mit dem eigenen PKW bezahlbar bleiben.
- Drittens muss sie umwelt- und klimaverträglich möglich sein.

**Verkehr muss
bezahlbar bleiben**

Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Wirtschaftslage **wehre ich mich gegen Versuche, den Individualverkehr weiter zu verteuern.**

**Verkehr umwelt-
freundlicher gestalten**

Darüber hinaus setze ich alles daran, **den Autoverkehr umweltfreundlicher zu machen.**

Wir werden deshalb gerade auch **zukunftsweisende Technologien vorantreiben.**

**Innovationen im
Automobilbau**

Bayern war und ist mit seinen hervorragend aufgestellten Automobilherstellern und Zulieferern sowie einer exzellenten Forschungslandschaft stets **Vorreiter bei Innovationen im Automobilbau.**

Das wollen wir bleiben, auch bei der Entwicklung alternativer Antriebe.

Der **Elektroantrieb** ist in jüngster Zeit aufgrund neuer Entwicklungen in der Batterie- und Antriebstechnik **aus seinem Schattendasein getreten**. Fahrzeughersteller, Zulieferer und Energiewirtschaft intensivieren ihre Anstrengungen auf dem Gebiet der Elektromobilität.

Elektromobilität

Bund und EU haben Förderprogramme für elektrisch betriebene Fahrzeuge aufgelegt. Mit **unserem bayerischen Förderprogramm „Elektromobilität“** ergänzen wir diese Programme.

Das neue Förderprogramm soll vor allem bayerische mittelständische Unternehmen dabei unterstützen, Forschung, Entwicklung und Erprobung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und deren Komponenten in Bayern voranzutreiben. Dafür stellt die Staatsregierung in den kommenden zwei Jahren fünf Millionen Euro bereit.

Die Forschungslandschaft soll sich parallel da-

zu entwickeln. Wir haben deshalb gleichzeitig mit dem **Ausbau** der Aktivitäten im Bereich Elektromobilität am **Fraunhofer-Institut für integrierte Systeme und Bauelemente-technologie in Erlangen** begonnen.

Aber, meine Damen und Herren, es wäre **eine Illusion zu glauben**, dass wir schon bald **alle mit dem Elektroauto fahren**.

Dazu sind noch zu viele Fragen offen, zu viele technische Probleme von der Lösung zu weit entfernt. Ich denke hier beispielsweise auch an die Herausforderung, den benötigten Strom klimafreundlich zu erzeugen.

Flächendeckende Elektromobilität noch lange nicht möglich

2017 werden die Fahrzeuge des fragwürdigen Abwrackprämien-Booms das Durchschnittsalter der heutigen Fahrzeugflotte erreicht haben. Wenn dann in größerem Umfang Ersatzbeschaffungen anstehen, wird Deutschland noch kein Land sein, in dem das Elektrofahrzeug flächendeckend den Verbrennungsmotor ersetzen kann.

Nach dem nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität der bisherigen Bundesregierung soll

es bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge in Deutschland geben – bei einem aktuellen Bestand von 55 Mio. Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

**Appell:
konventionelle
Antriebe
weiterentwickeln**

Man kann angesichts dieser Zahlen nur eindringlich an die Fahrzeugindustrie appellieren, **auch den konventionellen Antrieb weiterzuentwickeln**. Der Verbrennungsmotor hat noch Zukunft. Aber er muss noch umweltfreundlicher, noch sparsamer und damit klimafreundlicher werden.

Die bayerischen Hersteller sind hier technisch führend. Wir alle wollen, dass das so bleibt.

Als für die Mobilität zuständiger Minister ist mir das wichtig. Denn die dauerhafte Lösung der verkehrsbedingten Umweltprobleme erreichen wir nur durch **konsequente Nutzung des technischen Fortschritts**, nicht durch einen Fleckenteppich von Umweltzonen und ähnlichen Regelungen mit fragwürdiger Wirkung.

Wer den Menschen ihre kleinen Freiheiten nimmt – und das auch noch ohne stichhaltige

Begründung –, der braucht sich nicht zu wundern, wenn die Politikverdrossenheit zunimmt.

Ich jedenfalls werde mich weiterhin **gegen die Überregulierung des Verkehrs** einsetzen.

Da kämpfe ich lieber **für** eine umwelt-, klimagerechte Mobilität **durch intelligente und innovative Technik**.

Schluss

Dazu suche ich ganz bewusst den Dialog auch mit der Industrie und den Interessenvertretern des Individualverkehrs. Gute Politik lässt sich nicht im Gegeneinander, sondern am ehesten im Schulterschluss mit den Betroffenen erfolgreich gestalten.

Deshalb bin ich auch in Zukunft gerne zum Gespräch mit dem ADAC bereit.

Vielen Dank!