



Rede des Bayerischen Staatsministers des  
Innern, für Bau und Verkehr, Joachim Herrmann,

anlässlich der Jahresmitgliederversammlung des  
Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen  
(LBT) e.V. am 26. September 2015 in Neuburg/Donau

Aktuelle Themen aus der bayerischen Verkehrspolitik

Inhaltsverzeichnis:

I.	Einleitende Worte.....	2
II.	Verkehrsstandort Bayern.....	5
III.	Ziel: Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.....	7
IV.	Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.....	12
V.	Entwicklung des Luftverkehrs.....	17
VI.	Entwicklung des Verkehrsträgers Wasserstraße.....	20
VII.	Entwicklung Straßengüterverkehr.....	22
VIII.	Vernetzung der Verkehrspolitik.....	23
IX.	Konkrete Verbesserungen im Verkehrsbereich.....	29
X.	Bessere Rahmenbedingungen für die Spedititons- und Logistikbranche.....	31
XI.	Dank / Schlussworte.....	35

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Anrede!

## I. Einleitende Worte

Logistik  
Rückgrat der  
Wirtschaft

Eine funktionierende Logistik ist das Rückgrat einer **global vernetzten Gesellschaft**. Unser **wirtschaftlicher Erfolg** ist damit unmittelbar mit einem funktionierenden **Transport- und Logistikwesen** verknüpft. Wachstum und Vollbeschäftigung basieren darauf, dass in unserer arbeitsteiligen Wirtschaft die Lieferketten reibungslos ineinandergreifen und sichergestellt ist, dass die Produkte auch zu ihren Kunden gelangen.

Ich **danke** an dieser Stelle allen ganz herzlich, die unser Land mit ihren Verdiensten um **Transport** und **Logistik** voranbringen und damit unseren **Wirtschaftsstandort** stärken.

**Mobilität** entscheidet mehr denn je über die **Zukunftsfähigkeit** unseres **Landes**. **Sie** ist die **Grundlage** für **wirtschaftliche**

## **Dynamik, Wachstum und Wohlstand.**

Gleichzeitig muss sie angesichts knapper Ressourcen und vor dem Hintergrund des Klimawandels **nachhaltig** gestaltet werden.

Logistik  
wichtiger Wirtschaftszweig

Nicht von ungefähr ist die **Transport- und Logistikbranche** einer der **wichtigsten** und **umsatzstärksten Wirtschaftszweige** im Freistaat. Allein in Bayern arbeiten rund **400.000 Menschen** in der innerbetrieblichen Logistik oder als Logistikdienstleister. Der Umsatz beträgt ca. **38 Milliarden Euro** pro Jahr. Bayern ist dadurch auch eines der Länder mit der größten **quantitativen** und **qualitativen Logistikkompetenz** in Deutschland.

Ihre **Branche**, meine Damen und Herren, hat also **große Bedeutung**. Und das obwohl oder vielleicht gerade weil Ihre Unternehmen zumeist der Kategorie der **KMUs** zuzurechnen sind. Mittelstand steht ja bekanntlich für **gelebtes Unternehmertum**, für **Eigeninitiative**, für **Verantwortung**

und **Fleiß**. Also für Tugenden, die nicht nur unsere Mittelständler selbst, sondern auch den Freistaat so erfolgreich machen.

Bayern steht heute deshalb so gut da, weil die Menschen hier anpacken. Mutige **Existenzgründer, fleißige Handwerker und tüchtige Transportunternehmer** – das sind die Leistungsträger, denen wir den Erfolg unserer Wirtschaft verdanken. Und dieser Erfolg ist nicht etwa vom Himmel gefallen – er ist hart erarbeitet! Sehr **gerne** bin ich deshalb zu **Ihrer Mitgliederversammlung gekommen**.

## II. Verkehrsstandort Bayern

Verkehrs-  
drehscheibe  
Bayern

Und Ihre Branche wird in den kommenden Jahren **weiter an Bedeutung gewinnen**. Die hohe Dichte logistikaffiner Produktionsunternehmen sowie die überdurchschnittliche Kaufkraft der Bevölkerung im Freistaat bieten **große Potenziale für Handelsunternehmen wie für Logistikdienstleister**. Hinzu kommt unsere **zentrale Lage** in Europa. Bayern ist eine europäische **Verkehrsdrehscheibe** – besonders in Richtung **Süd- und Südosteuropa!**

Verkehrs-  
prognose

Die **zunehmende Globalisierung** und die **wirtschaftliche Dynamik** haben bei uns in den letzten Jahren zu einem starken Anstieg des Transportaufkommens geführt. Bayern ist dabei **nicht nur Exportland Nr. 1.**, sondern auch **Transitland Nr. 1 in Europa**. Die aktuelle Güterverkehrsprognose sagt für den Freistaat ein Wachstum der Verkehrsleistung von mehr als 50 % bis 2025 voraus.

Schon **fast 50 %** macht dabei der **Transitverkehr** aus. Nach unserer Prognose wird sein Anteil bis 2025 weiter zunehmen – und zwar auf über **53 %**.

Wesentliche Gründe für diese Entwicklung sind der **überproportional wachsende Fernverkehr** und **steigende Transportweiten**. Hinzu kommt eine zunehmende **Verflechtung im Binnen- und Außenhandel**, denn Großunternehmen verteilen ihre Produktionsstandorte immer stärker auf **verschiedene Regionen** und **europäische Länder**.

### III. Ziel: Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur

Dieses **Güterverkehrswachstum** wird sich nur stemmen lassen, wenn **über alle Verkehrsträger hinweg freie Potentiale** genutzt und neue geschaffen werden. Dabei wird auch in Zukunft der **größte Teil** des Gütertransports auf die **Straße** entfallen.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur Diese Entwicklung, meine Damen und Herren, stellt uns alle vor große Herausforderungen. Um das Potenzial der Transport- und Logistikbranche ausschöpfen zu können, brauchen wir **leistungsfähige Verkehrswege, -netze und -knoten**.

Verkehrsinvestitionen Dabei ist unsere **Infrastruktur ein zentraler Standortvorteil** im internationalen Wettbewerb. Sie **muss es aber auch bleiben!** Deshalb müssen wir die **Investitionen** dorthin lenken, wo sie den größten Nutzen für Mensch und Wirtschaft versprechen.

Schon heute kann die **Infrastrukturentwicklung nur bedingt** mit dem **Mobilitätsbedarf** Schritt halten. Ein wichtiges Ziel einer integrierten Verkehrspolitik ist daher, die Infrastruktur **intelligenter, effizienter** und **sicherer** zu gestalten und zu nutzen.

Wir brauchen deshalb eine **infrastrukturelle, organisatorische** und **informativische Vernetzung**. Gleichzeitig gilt es, den Güterverkehr möglichst **umwelt-, klima- und ressourcenschonend** zu gestalten.

Bundesverkehrswegeplan 2015

Dafür hat der Bund grundsätzlich eine wichtige Weiche richtig gestellt, indem er das **Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP)** neu ausgerichtet hat. So hat er dem **Erhalt** und **Ersatz** des **Bestandsnetzes Vorrang** gegeben. Das ist auch gut so.

Es darf aber nicht dazu führen, dass der **Aus- und Neubau** dort zurückgefahren wird, wo er **unbedingt notwendig** ist. Auch die **Konzentration** auf besonders



**netzwirksame Projekte** ist sicher richtig. Doch darf dabei die **Anbindung des ländlichen Raums** nicht vernachlässigt werden.

Bayerische  
Projekt-  
anmeldungen

Der bayerische Ministerrat hatte schon im März 2013 **Projektanmeldungen** im Bereich **Straße, Schiene** und **Wasserstraße** beschlossen. Diesem Beschluss war erstmals eine **breit angelegte Öffentlichkeitsbeteiligung** vorausgegangen.

Im Bereich  
Straße

Im **Bereich „Straße“** umfasst unsere Anmelde-  
liste **398 Teilprojekte** mit Gesamtkosten von rund **17 Milliarden Euro**. Dabei ist vor allem der **Ausbau der Bundesautobahnen** als Rückgrat unserer Straßeninfrastruktur wichtig *(zum Beispiel der sechsstreifige Ausbau der A 6 zwischen Nürnberg und Baden-Württemberg sowie der A 8 zwischen dem Inntal und der Bundesgrenze bei Salzburg)*.

Ein weiterer wesentlicher Teil unserer Projektanmeldungen sind **Ortsumgehungen an Bundesstraßen**. Denn durch sie kann die verkehrliche Erschließung aller Lan-

desteile verbessert werden. Sie sind damit besonders für den ländlichen Raum von Bedeutung.

Im Bereich  
Schiene

Im **Bereich „Schiene“** haben wir **30 Neu- und Ausbauprojekte** angemeldet. Hauptmotive sind

- die **Schließung** der relativ großen **Elektrifizierungslücken** (*Beispiele: Franken-Sachsen-Magistrale und Regensburg-Marktredwitz*),
- die **Verbesserung der Schienenverbindungen** zu den **Nachbarländern Tschechien, Österreich und Schweiz** (*Beispiele: ABS 38 und München – Prag*) **sowie**
- die **Kapazitätserhöhung für Gütertransporte.**

Bewertung der  
Vorschläge

**Derzeit** laufen die **Bewertungen** der Projektvorschläge. **Zentrale Herausforderung** ist die **Priorisierung der zukünftigen Verkehrsinvestitionen**. Im Anschluss werden deshalb die **Dringlichkeitseinstufungen** vorgenommen und ein Arbeitsentwurf aufgestellt, der mit den Vorhabenträgern diskutiert wird. Das **Konsul-**

**tationsverfahren** endet mit der Vorlage der überarbeiteten **Fassung des Bundesverkehrswegeplans** (2. Referentenentwurf), die vom Bundeskabinett beschlossen wird.

Die Entscheidung, welche Projekte dann tatsächlich berücksichtigt werden, steht also noch aus. Unser **Ziel** ist aber, dass unsere **bayerischen Projekte ganz vorne mit dabei** sind!

#### **IV. Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur**

Finanzier-  
barkeit

Für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur brauchen wir eine **dauerhafte und verlässliche Finanzierung**. Das stellt ein zentrales Problem dar.

Bei der **Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur** des **Bundes** haben sich die **Perspektiven** jedoch **deutlich verbessert**:

- Die im Koalitionsvertrag vereinbarte **Erhöhung der Investitionen** in die Verkehrsinfrastruktur bis 2017 um **5 Milliarden Euro** wird umgesetzt.
- Im **Nachtragshaushalt 2015** werden Verpflichtungsermächtigungen für weitere **zusätzliche Investitionen** in Höhe von **3,1 Milliarden Euro** für Schiene, Straße und Wasserstraße zwischen 2016 und 2018 ausgewiesen.

Nutzer-  
finanzierung

- Die **Erweiterung der Lkw-Maut** für weitere **1.100 km vierspurige Bundesstraßen** und für **Lkw ab 7,5 t** bringt zu-

**sätzliche Mittel für Verkehrsinvestitionen.**

- Außerdem sollen ab **Mitte 2018 alle Bundesstraßen** in die Mautpflicht für Lkw einbezogen werden. Damit kann eine **vollständige Nutzerfinanzierung** für die Bundesfernstraßen erreicht werden.
- Spätestens ab 2018 soll somit der von der Daehre-Kommission ermittelte **Bedarf von 8,5 Milliarden Euro pro Jahr** im Bereich der Bundesfernstraßen gedeckt werden.

Sicher zahlt niemand gerne Maut, aber sie **kommt letztlich** unserem **Verkehrsträger Nr. 1**, der Straße, zugute und zwar nur dafür!

Erhalt der  
Infrastruktur

Neben dem gezielten Ausbau liegt unser Augenmerk vor allem darauf, die **vorhandene Infrastruktur zu bewahren**. So sind heuer in Bayern für den Erhalt von **Bundesfernstraßen** wieder **rund 500 Millionen Euro** und für die **Staatsstraßen** rund **150 Millionen Euro** vorgesehen.

## Brücken

**Besondere Bedeutung** kommt dabei den Brücken zu. Denn viele der etwa **14.000 Brücken an Bundesfern- und Staatsstraßen** wurden bereits in den 60er bis 80er-Jahren gebaut. Bei einigen besteht vor allem durch den **stark wachsenden Schwerverkehr** erheblicher **Sanierungs-, Ertüchtigungs- oder Erneuerungsbedarf**. Die anstehenden Aufgaben werden wir systematisch abarbeiten. Darauf sind wir mit unseren kontinuierlichen Planungen vorbereitet.

## Regionalisierungsmittel

Im **Bereich Schiene** ist die größte Herausforderung der **massive Investitionsstau**. Auf Dauer können wir die Herausforderungen im Schienenpersonennahverkehr nur mit mehr Geld, also mit **höheren Regionalisierungsmitteln**, stemmen. Dieser Einsicht hat sich nach langen und schwierigen Verhandlungen nun auch der Bund nicht weiter verschlossen.

Nach der **Einigung über eine Erhöhung** der Regionalisierungsmittel von **derzeit 7,3**

**auf acht Milliarden Euro** und einer **Dynamisierung** dieses Betrages mit **1,8 Prozent pro Jahr** haben die Länder jetzt endlich wieder langfristig, das heißt bis 2030, Planungssicherheit. Auch wenn dies nicht die geforderten 8,5 Milliarden Euro sind, so bedeutet dies für Bayern immerhin einen **Anstieg der Regionalisierungsmittel um rund 100 Millionen Euro** für das Jahr 2016 und bis zum Jahr 2030 auf einen **sukzessiven weiteren Anstieg** auf insgesamt 1,6 Milliarden Euro.

Das ist eine **gute Grundlage** für die weitere **dynamische Entwicklung** des **öffentlichen Nahverkehrs** in **Bayern**.

Neben mehr **Mitteln** für die **Schiene benötigen** wir aber unbedingt auch **mehr Planungssicherheit** und mehr **Vorratsplanung**. Denn ein großes Manko sind die fehlenden baureifen Projekte.

Umso wichtiger ist deshalb das auf unser Drängen 2012 eingeführte **Planungskos-**

**tenbudget** beim Bund. Leider ist dort aber nur die **Phase der Vorplanung** und **nicht** – wie von uns gefordert – die komplette Planung **bis zum Baurecht** vorgesehen. Diese bräuchten wir allerdings, um erfolgreich **bis zur Baureife planen** und bei verfügbaren Mitteln loslegen zu können.

Zumindest bei der **Bestandssanierung** haben Bund und Deutsche Bahn mit ihrer **neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung** aber einen wichtigen Meilenstein gelegt. Die Zusage, dass in den nächsten 5 Jahren **28 Milliarden Euro** in die Ertüchtigung des deutschen Netzes fließen werden, ist ein **deutliches Signal** von **Bundesverkehrsminister Dobrindt**.

Verbesserung  
der Schienen-  
infrastruktur

**Bayern** ist auch bereit, bis zu einem gewissen Grad über seine Zuständigkeiten hinaus **Landesmittel** für die **Verbesserung der Schieneninfrastruktur** einzusetzen – vor allem um wichtige Projekte zu beschleunigen. Denn jede zeitnähere Inbetriebnahme bringt volkswirtschaftlichen Nutzen.



- In den Ausbau der **Strecke München – Zürich** stecken wir deshalb **55** und die Schweiz **50 Millionen Euro**.
- In die Vorplanung der Strecke von Regensburg bis an die bayerisch-tschechische Grenze investieren wir **6 Millionen Euro** und hoffen auf eine Förderung der EU in derselben Höhe.

## V. Entwicklung des Luftverkehrs

Luftverkehr

Meine Damen und Herren, **stärker** als andere Verkehrsträger wird weltweit der **Luftverkehr wachsen**. Diese Entwicklung dürfen wir nicht verschlafen! Unsere Flughäfen müssen sich dafür rüsten.

Vor allem der Flughafen München muss als **internationales Luftverkehrsdrehkreuz zukunfts- und wettbewerbsfähig** bleiben, damit Bayern weiterhin auf der Erfolgsspur fährt. Er ist neben Frankfurt das einzige deutsche Drehkreuz von europäischer Bedeutung und deutschlandweit der einzige mit echten Wachstumschancen: **Nirgendwo sonst ist der Bau einer weiteren Startbahn derzeit denkbar**. Deutschland und Bayern brauchen diese zusätzlichen Kapazitäten. Wir **stehen** deshalb zur **3. Start- und Landebahn**.

Wir müssen aber auch die damit verbundenen Sorgen – wie **Lärmschutz, landseitige Verkehrserschließung** und **Wohn-**

**raumentwicklung** – ernst nehmen und hierfür angemessene Lösungen finden.

Anbindung an Schienennetz      Wichtig ist aber nicht nur die Entwicklung des Flughafens selbst, sondern auch seine **Anbindung an das Schienennetz**. Der Freistaat hat deshalb schon 2007 begonnen, mit eigenen Planungen die **Schiene-anbindung** des Flughafens zu verbessern.

Hier geht es zum einen um die **Neufahrner Kurve**. Ihr Bau hat im **Oktober letzten Jahres** begonnen. Mit ihr ermöglichen wir erstmals eine **direkte und stündliche Schienenanbindung** des Münchner Flughafens aus **Regensburg, Landshut, Moosburg** und Freising. Die Bauzeit beträgt ca. dreieinhalb Jahre, so dass erste Züge **Ende 2018** fahren können.

Und mit dem **Lückenschluss zwischen Erding** und dem **Flughafen München** sowie der **Walpertskirchener Spange** soll die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing mit dem **Flughafen München**

verbunden werden. Dann können Züge aus Regensburg, Landshut und Freising über den Flughafen bis Mühldorf und Salzburg durchgebunden werden. Für diese Projekte **laufen** derzeit die **Planungen** – ein Termin für die Inbetriebnahme kann aber frühestens nach Beginn der Planfeststellungsverfahren genannt werden.

## **VI. Entwicklung des Verkehrsträgers Wasserstraße**

Wasserstraße Auch der **Verkehrsträger Wasserstraße** ist ein wichtiges Element der bayerischen Verkehrspolitik. Der **Donau** kommt eine **besondere Bedeutung** zu, da entlang dieser die beiden Verkehrsträger Schiene und Straße überlastet sind.

Der Anteil des **Binnenschiffs** am Transportaufkommen betrug in diesem Korridor durchschnittlich **rund 40 %**. Bis 2025 ist ein **Anstieg** des gesamten **donauparallelen Verkehrsaufkommens** um rund 89 % zu erwarten. Der Anteil des Binnenschiffs wird aber von dem **erfolgreichen Ausbau der Donau** abhängen. Bereits ohne Ausbau würden bis in das Jahr 2025 jährlich **knapp 9,9 Millionen Tonnen** auf der Donau transportiert werden. Mit einem **Ausbau** können es **ca. 11 Millionen Tonnen** sein.

Die **Bedeutung** des **Binnenschiffs** wird also in jedem Fall weiter **zunehmen**. Derzeit werden überwiegend Massengüter transportiert. **Container** haben noch einen **geringeren Anteil**. Bestimmte Güter wie Schwergut und Gefahrgut können fast nur mit dem Schiff sinnvoll und sicher transportiert werden. Damit ist die Donau für diese Branchen ein wichtiger Standortfaktor.

Donauausbau Die **Donau** muss daher den **Bedürfnissen des Verkehrs** gerecht werden. Hierzu muss aber die bestehende Wasserstraßeninfrastruktur angepasst werden, um die **zukünftigen Mehrverkehre** aufzunehmen. Gelingen wird dies mit dem von der Staatsregierung begleiteten **Ausbau** der **Wasserstraße** von **Straubing nach Vilshofen**. Dadurch können zahlreiche Limitierungen beseitigt werden. Dieser kommt den **Bedürfnissen** des **regionalen Verkehrs** wie denen des **Transits gleichermaßen** zugute.

## VII. Entwicklung Straßengüterverkehr

Straßengüter-  
verkehr

Trotz aller Bemühungen um die gesamte Infrastruktur wird die **Straße** aber auch in Zukunft **Verkehrsträger Nummer 1** bleiben. Auf den Straßenverkehr entfallen schon heute **88,4 Prozent** des Güterverkehrsaufkommens und **72,4 Prozent** der **Güterverkehrsleistung**. Auch hier macht der Transitverkehr einen erheblichen Anteil aus.

Und nach der aktuellen Prognose für Bayern wird gerade der Straßengüterverkehr bis 2025 noch deutlich wachsen: So soll das **Güterverkehrsaufkommen um 30,8 Prozent** steigen. Die Güterverkehrsleistung wird mit **55,7 Prozent** sogar überproportional zunehmen und der Anteil des Straßengüterverkehrs an der gesamten Transportleistung in Bayern wird sich auf **73,6 Prozent** erhöhen. Die **Belastungssituation** wird sich also **weiter verschärfen**.

## VIII. Vernetzung der Verkehrspolitik

Vernetzung

Wir setzen in unserer Verkehrspolitik auf **Vernetzung** von **Straße, Schiene, Luft und Wasser**. Es geht uns nicht nur um einzelne Straßen- oder Schienenprojekte, sondern um **Gesamtkonzepte** – im Güter- wie auch im Personenverkehr. Nur wenn **alle Verkehrsträger optimal zusammenwirken** und **entsprechend ihrer speziellen Stärken genutzt** werden, erreichen wir größtmögliche Flexibilität für die Versorgung von Wirtschaft und Bürgern.

Mit Blick auf eine **umweltverträgliche Verkehrsgestaltung** wollen wir etwa **Verkehrsinformationsportale** ebenso weiter entwickeln, wie ein **gut ausgebautes und verkehrssicheres Fuß- und Radwegenetzes** planen.

Im **Güterverkehr** geht es um einen **möglichst reibungslosen Übergang** zwischen Straße, Schiene und Wasserstraße. Seit Jahren ist deshalb der **bedarfsgerechte**



**Ausbau des Netzes von Umschlaganlagen** des kombinierten Verkehrs ein erklärtes Ziel der Staatsregierung. Hierfür stellt der Freistaat aktuell jährlich **3 Millionen Euro** für Planungen, Gutachten und ergänzende Investitionsmaßnahmen zum Bundesprogramm zur Verfügung.

Vor dem **Hintergrund** der **Energiewende** in Bayern haben wir diese Mittel **seit 2012 maßgeblich aufgestockt**. Denn gerade der **Güterverkehr** kann durch den Einsatz **moderner Technologien** und die **Verlagerung** des **Transports** auf die Schiene einen wertvollen Beitrag leisten. So spart allein der Transport von Gütern auf der Schiene in der Regel  $\frac{3}{4}$  **des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes** gegenüber einem LKW-Transport.

Leistungs- fähiges Netz an Güterverkehrs- zentren	Erfreulicherweise verfügt Bayern im deutschlandweiten Vergleich bereits über eines der <b>leistungsfähigsten Netze</b> im Bereich der <b>Umschlagbahnhöfe</b> und <b>Güterverkehrszentren</b> .
--	---

Innovative  
logistische  
Projekte

Ein **weiteres Augenmerk** legt der Freistaat auf **innovative logistische Projekte**, um den **Güterverkehr optimal abwickeln** zu können. Sie **ermöglichen** etwa die Gestaltung **durchgängiger Logistik- und Informationsketten**. Ein nahtloses Zusammenspiel aller Beteiligten erlaubt es, den Kunden **Leistungen aus einer Hand** zu bieten und schafft so **substantielle Wettbewerbsvorteile**. Dabei lassen sich insbesondere aus der **Kopplung der Verkehrsträger** und **bestehender Technologien** mit **innovativen Prozessen neue Dienstleistungsangebote** entwickeln.

Beispielhaft nenne ich das **Projekt der Fraunhofer IML, des Logistik-Kompetenz-Zentrums (LKZ) Prien** sowie der **AnschlussBahnProfis** zur Etablierung einer Erfahrungsaustauschgruppe von Gleisanschlussinhabern. Bei dieser **Praxisstudie** zum Nutzen privater Gleisanschlüsse für Unternehmen hat sich gezeigt, dass ihre Inhaber überwiegend **Industrieunternehmen** sind, die sie im **Nebengeschäft** be-

treiben und **Unterstützung für eine optimierte Nutzung** brauchen.

Sehr erfolgsversprechend gestaltet sich das **Projekt NIKRASA** der **Bayernhafen Gruppe, der TX Logistik** und des **LKZ Prien** zum Einsatz neuer Umschlagtechnologien. Ziel ist es, in den bestehenden Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs **Sattelaufleger kranbar** zu machen, die keine gesonderte Vorrichtung für den Umschlag aufweisen.

Dadurch soll der **Anteil des kombinierten Verkehrs am Modal Split maßgeblich erhöht** werden. Nach Anschubförderungen durch den Freistaat konnte in nur zwei Jahren ein **zertifizierter, einsatzreifer Prototyp** der **Umschlagplatte** entwickelt werden. Erst vor kurzem wurde der **1000. Transport** mit der **NIKRASA-Platte** abgewickelt.

## **IX. Konkrete Verbesserungen im Verkehrsbereich**

Vernetzte  
Mobilität

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Verkehrsabteilung meines Hauses hat heuer die **Initiative „Vernetzte Mobilität“** gestartet. Ihr Ziel ist es, Verbesserungspotenziale im Personen- und Güterverkehr herauszuarbeiten und daraus konkrete Maßnahmen abzuleiten, die in überschaubarer Zeit umsetzbar sind.

Im **Güterverkehr** hat sich, neben den Engpässen in der Verkehrsinfrastruktur, vor allem ein **Defizit** in den Bereichen **Information** und **Transparenz** herausgestellt. Hier werden wir ganz konkrete Maßnahmen in Angriff nehmen, um **Verladern, Transporteuren und Spediteuren** gezielt Funktionsweise und Stärken der Güterverlagerung auf die Schiene nahe zu bringen.

Lkw-Stellplätze

Und wir setzen auch an ganz konkreten Stellen an: Der **Straßengüterverkehr** nimmt ständig zu. Infolgedessen steigt

auch **der Bedarf an Lkw-Stellplätzen** an den Autobahnen. Denn **Lkw-Fahrer** brauchen **Parkplätze**, um **insbesondere ihre Lenk- und Ruhezeiten** einzuhalten. Vor allem am **Abend und in der Nacht** sind viele Rastanlagen dem Bedarf nicht gewachsen. Nicht selten kommt es zu Verkehrsgefährdungen durch unzulässig abgestellte Lkws.

Der **Ausbau der Rastanlagen** an den Autobahnen ist deshalb ein **wichtiges Ziel** in unserem **Verkehrssicherheitsprogramm 2020 "Bayern mobil - sicher ans Ziel"**.

Die Bayerische Straßenbauverwaltung hat die Stellplatzsituation in den letzten Jahren bereits massiv verbessert. In den Jahren 2008 bis 2014 konnten wir **rund 3.300 zusätzliche Abstellflächen für Lkw** schaffen. Auch heuer sind **mehrere Anlagen** im Bau oder in Planung und in den nächsten Jahren wird der Aus- und Neubau der bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen ebenfalls weitergehen.

Einsatz von  
Telematik

Neben dem Neubau zusätzlicher Stellflächen wollen wir die vorhandenen Flächen der Rastanlagen durch **intelligente Lösungen** noch besser nutzen. So haben wir im Mai ein **Lkw-Parkleitsystem** an der **A 9** zwischen dem **AK Nürnberg–Ost** und dem **AK Neufahrn** in Betrieb genommen. Ein weiteres Pilotprojekt zum **telematisch gesteuerten Lkw-Kompaktparken** wird derzeit an der **Rastanlage Jura** an der **A 3** bei Neumarkt errichtet und noch heuer in Betrieb genommen. Dabei wird die Stellplatznutzung auf Rastanlagen dynamisch so angezeigt, dass **bis zu 50 % mehr Lkw** geordnet abgestellt werden können.

## **X. Bessere Rahmenbedingungen für die Speditions- und Logistikbranche**

Rahmen-  
bedingungen

Wir setzen uns aber auch für **gute Rahmenbedingungen** für die Speditions- und Logistikbranche ein. Denn trotz vielfältiger Lösungsansätze und Anstrengungen seitens der Staatsregierung hat das **Speditions- und Logistikgewerbe** mit einer Reihe von Herausforderungen und Problemen zu kämpfen.

Sektorales  
Fahrverbot in  
Tirol

Mit dem von der Tiroler Landesregierung erneut geplanten **sektoralen Fahrverbot** steht uns beispielsweise erneut eine Herausforderung ins Haus. Nach wie vor bin ich der Auffassung, dass durch das **sektorale Fahrverbot** der **freie Waren- und Dienstleistungsverkehr** in **unvertretbarer Weise** beeinträchtigt wird. Ob hier der **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit** gewahrt ist und es aus **Gründen des Schutzes** der **Luftqualität gerechtfertigt** ist, halte ich für mehr als fraglich. Es ist jedenfalls **für zahlreiche Unternehmen äußerst**

**belastend** und teilweise sogar existenzbedrohend.

Dabei dürfte bekannt sein, dass das **sektorale Fahrverbot** in Tirol gerade **nicht** - wie beabsichtigt - zu einer **Verminderung des Güterverkehrs** bzw. einer Verlagerung auf andere Verkehrsträger geführt hat. Vielmehr werden die Güter weiterhin **auf der Straße, aber auf Umwegen**, befördert, so dass unterm Strich **für die Umwelt eine Mehrbelastung entsteht**.

So hat die **EU 2012** das sektorale Fahrverbot auf der Inntal-Autobahn **ausgesetzt und geurteilt**, dass Österreich gegen seine Verpflichtungen aus dem **EU-Vertrag verstoßen hat** und **mahnte fehlende andere Alternativen** an. Auch wurde bezweifelt, ob das sektorale Fahrverbot das **geeignete Instrument** zur Senkung der Stickstoffoxid-Konzentration entlang der Inntal-Autobahn sei.



Derzeit **prüfen** wir gemeinsam mit dem **Bundesverkehrsministerium**, ob das neue Maßnahmenbündel **mit EU-Recht vereinbar** ist und das sektorale Fahrverbot, wie der EuGH fordert, eine **geeignete, erforderliche und angemessene Maßnahme** zur Erreichung des damit verfolgten Umweltziels darstellt. Wir beanstanden wohlgerne nicht das Anliegen, **die Umweltfolgen** des europäischen Gütertransportes **abzumildern**.

Wir brauchen aber dringend **geeignete Alternativen** zum geplanten Fahrverbot. Die **Inntal-Autobahn** hat als **Verkehrsachse** für die Wirtschaftsbeziehungen Bayerns mit Italien als wichtigem Handelspartner **größte Bedeutung**. Ziel einer verantwortungsvollen **Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltpolitik** kann es nicht sein, bestimmte Güter vom Straßenverkehr auszuschließen. Auch könnte bei **Lkw mit hohem Schadstoffausstoß** angesetzt oder an **Geschwindigkeitsbegrenzungen** gedacht werden. Vor allem aber muss ein **at-**

**traktives Zugangebot** im alpenquerenden Verkehr im **Mittelpunkt** der **Bemühungen** stehen.

Brenner-Basis-Tunnel Der **Brenner-Basis-Tunnel** wird dabei zukünftig sicherlich der **wichtigste Alpenübergang Österreichs**. Die Bayerische Staatsregierung fordert deshalb schon seit langem den **Ausbau der Brennerachse München – Verona** mit dem Kernelement des Brenner-Basis-Tunnels. Hier steht auch die Bundesregierung mit dem Zulauf auf der deutschen Seite in der Verantwortung.

## **XI. Dank, Schlussworte**

Dank

Meine sehr geehrten Damen und Herren, um auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu bleiben, brauchen wir sowohl eine **gute Infrastruktur** wie auch unsere **erfolgreiche Logistikbranche**. Daher **danke** ich an dieser Stelle nochmals allen, die unser Land mit ihren Verdiensten um die Logistik voranbringen und damit den **Wirtschaftsstandort Bayern stärken**. Denn Sie, meine Damen und Herren, sorgen dafür, dass die Güter in der richtigen Menge, im richtigen Zustand, zum richtigen Zeitpunkt und mit den richtigen Informationen am richtigen Ort zur Verfügung stehen.

Mein **besonderer Dank** gilt deshalb auch dem Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen und insbesondere Präsident **Hans Wormser!**

Schlussworte

Wir wollen im Rahmen einer **verständnisvollen und konstruktiven Zusammenarbeit** mit Vertretern der Wirtschaft und Wis-

senschaft **tragfähige Lösungen** entwickeln. In diesem Sinne **freue** ich **mich** jetzt auf einen **fruchtbaren Dialog**.