



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

anlässlich der Verkehrskonferenz Schwaben

am 22. Mai 2014 in Augsburg

Es gilt das gesprochene Wort!

Anrede!

Einleitende
Worte
Folie 2

Sehr gerne heiÙe auch ich Sie heute hier im Rokokosaal der Regierung von Schwaben zur **Verkehrskonferenz** willkommen. Er bietet für unsere Veranstaltung den **geeigneten Rahmen**. Vielen Dank, lieber Herr **Regierungspräsident Scheufele**, dass Sie uns heute diesen schönen Saal **überlassen** haben.

Mobilität
gewährleisten

Mobilität ist ein **Grundbedürfnis** der meisten Menschen in unserer modernen Gesellschaft. Deshalb ist es eine unserer großen politischen Herausforderungen

- **Mobilität** zu **gewährleisten** und
- zugleich für eine möglichst **nachhaltige Verkehrsabwicklung** zu sorgen.

Und dafür brauchen wir eine **leistungsfähige** und **gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur** für alle Verkehrsträger. Sie ist die **Lebensader jeder Volkswirtschaft**. Deshalb werden wir uns weiterhin für ihren

Erhalt und **bedarfsgerechten Ausbau** einsetzen.

Zusammen-
wirken der
Verkehrsträger

Denn nur wenn **alle Verkehrsträger optimal zusammenwirken** und Straßen, Schienen, Wasserwege und Luftverkehr entsprechend ihrer speziellen Stärken genutzt werden, können wir die **Versorgung** von Wirtschaft und Bürgern **sicherstellen** und gleichzeitig dem **Umweltschutz** Rechnung tragen.

Vernetzte
Verkehrspolitik

Deshalb **setzen** wir in unserer Verkehrspolitik **auf Vernetzung**. Es geht uns nicht nur um einzelne Straßen- oder Schienenprojekte, sondern um **Gesamtkonzepte** – im **Güter-** wie **Personenverkehr**.

Beim **Güterverkehr** müssen wir einen möglichst **reibungslosen Übergang** zwischen Straße, Schiene und Wasser schaffen. Beim **Personenverkehr** – in Stadt und Land – ist unser Ziel, dass Bus und Bahn, individueller Autoverkehr sowie Fuß- und Radverkehr **eng ineinandergreifen**.

Verkehrspolitik aus einer Hand

Folie 3

Deshalb war es eine **zukunftsweisende Entscheidung, alle Fragen** des Verkehrs in einem Ressort zu **bündeln**. Das ist eine wichtige Grundlage für eine **ganzheitliche Betrachtung der Verkehrs- und Siedlungspolitik** in unserem Land.

Steigendes Verkehrsaufkommen

Folie 4

Bayern ist die **europäische Verkehrsdrehscheibe** schlechthin. Und laut der aktuellen **Güterverkehrsprognose** wird die **Verkehrsleistung bis 2025 um rund 50 % zunehmen!** Der Güterverkehr ist aber nicht nur eine „innerbayerische“ Angelegenheit – **fast 50 % ist Transitverkehr**. Sein Anteil soll bis **2025** sogar auf **53,7 % steigen**. Der **überwiegende Teil** des Güterverkehrs in Bayern ist damit künftig **fremdbestimmt**. Dabei verzeichnet der Verkehr zwischen **Ausland und Ausland** die **stärksten Zuwächse**.

Straße trägt Hauptlast

Verkehrsträger Nr. 1 ist – auch nach aktueller Prognose – die **Straße**. Hier wird das **Güterverkehrsaufkommen** am stärksten zunehmen. Bei der **Transportleistung**

steigt der Verkehrsanteil auf **73,6 %**. Die **Situation** auf unseren Straßen wird sich also **weiter verschärfen**. Um ein leistungsfähiges Straßennetz sicherzustellen, haben wir deshalb im vergangenen Jahr **rund 1,2 Milliarden Euro** in **Ausbau** und **Erhaltung** unserer **Bundesfern-** und **Staatsstraßen investiert**.

Verlagerung
nötig

Die **Straße allein** kann den **Verkehrszuwachs** aber **nicht bewältigen**. Deshalb müssen wir auch andere Verkehrswege weiter ertüchtigen und die **Verlagerung** des Gütertransports auf **Schiene** und **Wasser** vorantreiben. Unser Ziel ist eine **optimale Auslastung aller Verkehrsträger**. Das gilt umso mehr, als in der Verkehrsprognose bereits eine Reihe von Verbesserungen im Schienengüterverkehr einbezogen wurde.

Weiterer
Ausbau der
Verkehrs-
infrastruktur
nötig

Deshalb haben wir für den **neuen Bundesverkehrswegeplan 2015** neben den **184 Projekten** aus dem Bereich **Straßenbau** (*Gesamtvolumen von 17 Milliarden Euro*) auch **30**

Bahnprojekte (mit einem Investitionsbedarf von rund 13 Milliarden Euro) und **zwei Projekte** aus dem Bereich der **Wasserstraße** angemeldet. Die **Entscheidung**, welche Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2015 tatsächlich berücksichtigt werden, **steht** zwar noch **aus**. Unser **Ziel** ist aber, dass die bayerischen **Projekte ganz vorne** mit dabei **sind!**

Um einen **reibungslosen Wechsel** der Verkehrsträger zu ermöglichen, müssen wir insbesondere die **Anlagen** für den **kombinierten Verkehr** weiter **ausbauen**.

Finanzierung Erhalt und Ausbau unserer Verkehrsinfrastruktur kostet aber **Geld**. Wir brauchen eine **dauerhafte** und verlässliche **Finanzierung** – für alle Verkehrsträger auf allen Ebenen! Wir müssen unbedingt **mehr** in unsere **Verkehrsinfrastruktur investieren**: Sowohl in die **internationalen Verkehrsverbindungen** als auch in die zeitgemäße **Erschließung des ländlichen Raums**.

Finanzplanung
Bund

Die **Bundesregierung** hat im März den **Entwurf des Bundeshaushalts 2014** und den **Finanzplan 2014 bis 2018** beschlossen. Die **Verkehrsinvestitionen** aus Steuermitteln **steigen** stufenweise um etwa **500 Millionen Euro pro Jahr** von **10,5 Milliarden Euro** in **2014** auf **12,1 Milliarden Euro** in **2017**. Das entspricht auch den Zielen im **Koalitionsvertrag**, die Investitionsmittel in der Legislaturperiode um insgesamt **5 Milliarden Euro** zu **erhöhen**.

Bundesfernstraßenhaushalt 2014
Folie 6

Obwohl der **Erhöhungsbetrag** von **2014** praktisch **vollständig** in die **Straße** fließt, fallen die **Investitionsmittel** für die **Bundesfernstraßen** von rund **6,66 Milliarden Euro** in **2013** im Entwurf der Bundesregierung auf **6,11 Milliarden Euro** in **2014** ab: Zum einen laufen die **Infrastrukturbeschleunigungsprogramme** aus, zum anderen sind **um 250 Millionen Euro** geringere Einnahmen aus der **Lkw-Maut** (*Nutzerfinanzierung*) **verfügbar**. Deshalb hoffe ich, dass der **Bundestag** in den **Haushaltsberatungen** noch etwas drauflegen kann; der

jährliche Bedarf beträgt 8,5 Milliarden Euro.

Pkw-Maut

Wir brauchen dringend **zusätzliche Einnahmen** aus der **Nutzerfinanzierung**. Wir brauchen eine **Lkw- und eine Pkw-Maut**. Denn es ist nur gerecht, wenn auch ausländische Fahrer – wie auch wir im Ausland – den Straßenbau in Deutschland mitfinanzieren. Eine **EU-rechtskonforme Regelung**, die unsere Fahrzeughalter nicht stärker belastet, soll **heuer** in den **Bundestag eingebracht** werden und ab **2016** gelten.

Staatsstraßen-
haushalt
Folie 7

Zum **Staatsstraßenhaushalt** kann ich Ihnen **sehr Erfreuliches** berichten: Der **Landtag** wird uns im **Nachtragshaushalt 2014** zusätzlich **35 Millionen Euro** zur Verfügung stellen. Damit haben wir dann über **250 Millionen Euro: 150 Millionen Euro** sollen in die **Bestandserhaltung** und **100 Millionen Euro** in den **Um- und Ausbau** fließen. Damit können wir das hohe Niveau der Vorjahre noch steigern und den

Nachholbedarf bei der Erhaltung weiter **abbauen**. Vielen Dank an die Kollegen im Landtag.

Förderung
kommunaler
Straßenbau
Folie 8

Mit **staatlichen Geldern** helfen wir vielen **Landkreisen, Städten und Gemeinden** dabei, ihre **Straßen** entscheidend zu **verbessern**. Wir unterstützen die Kommunen beim Straßenbau nachhaltig und verlässlich mit **jährlich ca. 470 Millionen Euro** – ca. **250 Millionen Euro** für den **Erhalt** und **Betrieb** des bestehenden Netzes und **ca. 220 Millionen Euro** für **Aus- und Neubauprojekte** aus dem **BayGVFG** und dem **Finanzausgleichsgesetz** (*Härtefonds und Staatsstraßenprogramm*).

Attraktive
Angebote im
ÖPNV
Folie 9

Zur **Entlastung** unserer **Straßen** im **Personenverkehr** setze ich außerdem auf unser **Nahverkehrsangebot**. Deshalb muss es durch seine **Attraktivität** überzeugen.

Und da haben wir seit der **Bahnreform** (*Übernahme der Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch den Freistaat*)

einiges erreicht:

- mehr als **50 neue Haltepunkte**,
- ein um rund **40 % ausgeweitetes Nahverkehrsangebot** sowie
- **dichtere Takte, längere Betriebszeiten** und **optimierte Anschlussverbindungen** durch den „**Bayern-Takt**“.

Wettbewerb
und Qualität im
Nahverkehr

Jeden Tag sind in Bayern **1,3 Millionen Menschen** in Regionalzügen und S-Bahnen unterwegs. Neben guten Nahverkehrsverbindungen sind sie darauf angewiesen, dass die **verschiedenen Verkehrsmittel gut ineinandergreifen**. Um das „Bahnland Bayern“ weiter voranzubringen, setzen wir deshalb weiterhin auf **Wettbewerb** und **Qualität** im Nahverkehr.

Finanzielle Unterstützung der
Kommunen beim ÖPNV
Folie 10

Landkreise und kreisfreie Städte sorgen für die **Organisation** und **Sicherstellung** des allgemeinen **öffentlichen Nahverkehrs** mit Bussen, U- und Straßenbahnen. Der Freistaat hat sie bei der Erfüllung dieser Aufgabe im letzten Jahr mit mehr als **50 Millionen Euro** unterstützt.

Außerdem konnten im Rahmen der **Busförderung** mehr als **30 Millionen Euro** an bayerische Verkehrsunternehmer ausgezahlt werden. Damit haben wir die **Anschaffung** von insgesamt **416 neuen Bussen** unterstützt. Die **vergünstigten Zeitfahrweise** des Ausbildungstarifs für Schüler und Studenten haben wir letztes Jahr sogar mit **110,4 Millionen Euro** bezuschusst.

Sowohl die Ausgleichsleistungen als auch ÖPNV-Zuweisungen und Busförderung können wir in diesem Jahr auf dem Vorjahresniveau fortführen. Damit trägt der **Freistaat** maßgeblich zur Erhöhung der **Attraktivität** und **Leistungsfähigkeit** des allgemeinen **ÖPNV** bei.

Barrierefreien
Ausbau
forcieren
Folie 11

Außerdem wollen wir den **barrierefreien Ausbau** unserer Stationen im **SPNV** weiter forcieren. **Eigentlich** sind dafür die **Bahn** als Eigentümerin der Stationen und der **Bund** für die **Finanzierung verantwortlich**. Wir sind aber **bereit**, Landesmittel **zu-**

zuschießen, damit es bei den **Investitionen** von **DB** und **Bund** vorangeht: **60 Millionen Euro** haben wir dafür im „**Bayern-Paket 2013 – 2018**“ bereitgestellt.

Radverkehr
fördern
Folie 12

Schließlich will ich auch das **Verkehrsmittel Fahrrad** noch stärker fördern. Das liegt mir auch **persönlich sehr am Herzen**.

Denn gerade auf kurzen Strecken ist es die **umweltfreundlichste** und **gesündeste Alternative**.

Die **infrastrukturellen Voraussetzungen** für den **inner- und zwischenörtlichen Radverkehr** zu schaffen ist zwar primär **Aufgabe der Kommunen**. Initiativen von Landkreisen, Städten, Gemeinden oder Zweckverbänden können aber von unserer **Bauverwaltung unterstützt** werden.

Dabei tragen wir nach Möglichkeit auch zur **Finanzierung** bei. In den **nächsten 5 Jahren** will ich **über 200 Millionen Euro** in den Radwegebau **investieren**. Dafür werde ich auch das **Programm zum nach-**

träglichem Anbau von Radwegen an Staatsstraßen für die kommenden Jahre **fortschreiben**.

Um eine **objektive Grundlage** zu erhalten, welche Radwege besonders dringlich sind, erarbeiten wir aktuell mit unseren Bauämtern eine **Schwachstellenanalyse** des **Radwegenetzes**.

Außerdem werden wir weiterhin den **Bau** von „**Bike and Ride**“- und „**Park and Ride**“-**Anlagen** unterstützen, um auch beim Radverkehr die Übergänge zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln zu erleichtern.

Schlussworte Meine Damen und Herren, die Abteilungsleiter der Obersten Baubehörde für Straßenbau und Verkehr, **Herr Wiebel** und **Herr Böhner**, werden Ihnen nun einige **herausragende** und interessante **Projekte in Schwaben** vorstellen. Ich freue mich schon auf die anschließende **Diskussion** mit Ihnen.