

**Interview mit Martin Zeil
Bayerischer Staatsminister
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**



1. Herr Zeil, Schienen- und Wasserwege sind die Ausweichrouten zu Straße und Luftverkehr. Was tun Sie, um deren Ausbau zu fördern?

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist eine reine Bundesaufgabe. Wir setzen uns daher in erster Linie dafür ein, dass dem Bundesverkehrsministerium ausreichende Mittel für die Erfüllung dieser wichtigen Aufgabe zur Verfügung stehen. Auf meine Initiative hin haben sich alle Länderregierungen gemeinsam im Bundesrat für eine bessere Mittelausstattung ausgesprochen. Wir brauchen in den nächsten Jahren mindestens weiterhin so viel Geld, wie jetzt durch die Konjunkturpakete zur Verfügung steht. Mit dem Bundesratsbeschluss stärken wir dem Bundesverkehrsminister in den Haushaltsverhandlungen den Rücken.

Im Bereich der Wasserstraßen setzt der Freistaat auf eine konsequente Verbesserung der Infrastruktur. Über das Hafenprogramm Bayern wurden seit 1994 rund 40 Millionen Euro in den Ausbau der bayerischen Häfen investiert. Darüber hinaus haben wir Gemeinden mit Zuschüssen von rund sechs Millionen Euro bei der Errichtung von Güterumschlaghäfen unterstützt.

2. Immer wieder kursiert das Thema PKW-Maut durch die Medien. Was halten Sie von diesem Vorschlag?

Mehrbelastungen für Autofahrer lehne ich besonders zum jetzigen Zeitpunkt ab. In der aktuellen Wirtschaftslage sind zusätzliche Belastungen der Verbraucher nicht vertretbar, gerade in einem Flächenland wie Bayern, wo vor allem im ländlichen Raum viele Pendler auf das Auto angewiesen sind. Der Bundesverkehrsminister hat auf der Verkehrsministerkonferenz klargestellt, dass die PKW-Maut nicht im Koalitionsvertrag und deshalb auch nicht auf der Tagesordnung steht. Das ist gut so.

3. Wie hat sich die LKW-Maut Ihrer Meinung nach auf die heimischen Spediteure ausgewirkt?

Die Stimmung hat sich etwas gewandelt. Seit einiger Zeit lehnen viele Speditionsunternehmen eine LKW-Maut nicht mehr grundsätzlich ab. Natürlich müssen alle Spediteure die Mehrkosten bei der Kalkulation der Frachtraten berücksichtigen.

Es ist durchaus sinnvoll, auch ausländische Transportunternehmen an Ausbau und Erhaltung der deutschen Infrastruktur zu beteiligen. Allerdings müssen die zugesagten Harmonisierungsmaßnahmen beim heimischen Speditionsgewerbe ankommen. Der Bund muss mit den Mauteinnahmen die Mittel für Investitionen in die Infrastruktur verstetigen. Ich erwarte zudem, dass die Zusage im Berliner Koalitionsvertrag eingehalten wird und in dieser Legislaturperiode keine weitere Mauterhöhung stattfindet.

4. Auf Island bricht ein Vulkan aus, der europäische Luftverkehr liegt lahm. Wie hat sich der Vulkanausbruch auf die Wirtschaft ausgewirkt? Welche Lehren haben Politik und Luftverkehrswirtschaft aus der Krise gezogen?

Der Vulkanausbruch auf Island hat gezeigt, welche enorme Bedeutung der Luftverkehr für die gesamte Volkswirtschaft hat. Von der Sperrung des Luftraumes waren natürlich an erster Stelle die Fluggesellschaften und Flughäfen betroffen. Nach Schätzungen der 'International Air Transport Association' hatten die Fluggesellschaften durch das Flugverbot über Europa täglich mehr als 200 Millionen Euro Verluste zu beklagen. Allein die Lufthansa beziffert ihre Kosten der Luftraumsperrung auf knapp 200 Millionen Euro. Aber auch in der Reisebranche entstanden enorme Kosten durch Rücktransport und Unterbringung von Gästen oder zusätzliche Personalkosten durch Stornierungen und Umbuchungen. Im produzierenden Gewerbe hat teilweise der Nachschub gefehlt und die Produktion musste unterbrochen werden. Hier konnte aber vieles nachgeholt werden.

Es ist klar geworden, dass die international vereinbarten Vorschriften über Vulkanasche, die ein Umfliegen von Aschewolken vorsehen, dringend überarbeitet werden müssen. Durch die Aschewolke ist jetzt eine wichtige Diskussion um Messverfahren, Turbinentests und Grenzwerte in Gang gekommen. Ein erster Meilenstein ist die Verabschiedung des Grenzwertes für Flugverbote von zwei Milligramm pro Kubikmeter Luft durch die Europäischen Verkehrsminister am 4. Mai und die europaweite Einführung des Drei-Zonen-Modells.

5. Im politischen Berlin ist ebenfalls ein Bayer für den Verkehr zuständig. Welchen Einfluss haben Sie, um weiß-blaue Interessen in der Bundespolitik das nötige Gehör zu verschaffen?

Ein Bundesverkehrsminister aus Bayern hat naturgemäß ein besonderes Gehör für die Anliegen der bayerischen Wirtschaft. Für ihn ist ein Vorhaben wie zum Beispiel die Anbindung des bayerischen Chemiedreiecks eben nicht nur irgendein weit entferntes Projekt. Er weiß aus eigener Anschauung, welche enorme Wirtschaftskraft auch im bundesweiten Vergleich hinter dem Projekt steckt. Außerdem liegt der Ausbaubedarf im Freistaat so klar auf der Hand, dass jedes Engagement des Bundesverkehrsministers für "weißblaue Anliegen" auch im bundesweiten Vergleich objektiv gerechtfertigt ist.

6. Elektromobilität ist im Kommen. Am 3. Mai 2010 fand das von der Bundesregierung initiierte Spitzentreffen „Elektromobilität – Wege in die Zukunft sichern“ statt. Welches Potenzial sehen Sie in der „grünen“ Technologie? Was tun Sie in diesem Bereich?

Neben der Elektromobilität gibt es eine Reihe weiterer Möglichkeiten, um Herausforderung wie Klimawandel, Ressourcenschonung oder Umweltverschmutzung zu meistern. Hierzu zählt ganz besonders die grüne Technologie. Grüne Technologie aus Bayern und Deutschland ist weltweit gefragt. Sie kann zur Gewinnung von Strom aus erneuerbaren Energien oder in den Sektoren der Abfallwirtschaft und Nanotechnologie eingesetzt werden. Unternehmen und Investoren auf diesem Gebiet, die in der Vergangenheit mutige und kluge Entscheidungen getroffen haben, profitieren jetzt davon. Das gilt auch für viele bayerische Unternehmen, die bereits geeignete Produkte anbieten oder auf diesem Sektor aktiv forschen. Das Bayerische Wirtschaftsministerium unterstützt die Unternehmen dabei nach besten Kräften zum Beispiel im Rahmen der Technologieförderung.