

### **Zu viele Stau- und Stoppstellen in der bayerischen Verkehrspolitik**

*(31.10.2018) Nach dem monatelangen Stillstand im Umfeld der Landtagswahlen muss die neue Regierung zügig für neue Bewegung bei wichtigen Projekten sorgen, fordert der LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure e.V.*

Wahlkampfbedingt stehen seit Wochen und Monaten nicht nur verschiedene Versprechen im Raum. Im Gegenzug stehen auch dringend nötige Entscheidungsprozesse still, weil in dieser Zeit weder Regierung noch Parlament tätig werden konnten. Umso mehr kommt es nach Einschätzung des LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure nun darauf an, „dass die neu formierte Landesregierung nun zügig an ihren Arbeitsplatz zurückkehrt und gemeinsam mit dem Parlament die auf Standby geschalteten Projekte weiterführt“, so Sabine Lehmann, Geschäftsführerin des LBS. „Selbst in Konjunkturphasen, die auf den ersten Blick erfolgreich und stabil erscheinen, sind Risiken nicht einfach abgeschaltet und können auch kleine Störungen und Versäumnisse große negative Folgen haben.“

Aktuell stellen der in Bayern allgegenwärtige Fachkräftemangel sowie die zunehmenden Einschränkungen in der Warenverkehrs- und Dienstleistungsfreiheit politische Handlungsfelder dar, die, so Lehmann, „kein weiteres Wegsehen und Aufschieben mehr erlauben. Wir beobachten hier mit Sorge eine verbreitete Inaktivität und einen fast schon erstaunlichen Fatalismus im Sinne von ‚Das wird die Wirtschaft schon irgendwie selbst in den Griff bekommen, das hat sie noch immer geschafft‘.“ Der dafür erforderliche und für langfristige Planungen unerlässliche ordnungspolitische Rahmen aber fehlt in vielen Fällen.

- **Beispiel „Verkehrsverlagerung auf die Schiene“.** Sowohl das wachsende Umweltbewusstsein und entsprechende internationale Abkommen als auch immer mehr künstlich geschaffene Erschwernisse (Stichwort: Grenzkontrollen und Fahrverbote) für den Straßentransport fördern genauso wie die betriebswirtschaftliche Vernunft die Bereitschaft der Branche, Güterströme zu verlagern. Allein, es fehlt an langfristigen und planbaren Perspektiven. Denn weder stehen entsprechende Schienen-Kapazitäten bereit noch entspricht die Qualität des Schienengüterverkehrs den Anforderungen. Das ist sowohl beim Brenner-Nordzulauf zu sehen als auch bei der Noch-Nicht-Ausbautrecke München-Mühldorf-Freilassing. Von den fehlenden Terminkapazitäten im Kombinierten Verkehr ganz zu schweigen, deren Erweiterung vielerorts auf Gegenwind stößt.
- **Beispiel „Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff“.** Seit dem Sommer leidet gerade auch die Befahrbarkeit der wichtigen Wasserstraße Donau unter einem niedrigen Wasserstand. Damit sind durchgängige Transportketten nicht mehr möglich – und auch in Zukunft nicht planbar, weil die Fahrrinntiefe nicht auf den Bedarf der Transportschifffahrt angepasst wird. Der offenkundige Konflikt zwischen Naturschutz und Umweltschutz ist nur politisch lösbar. Wer eine Verkehrsverlagerung auf das ökologisch vorteilhafte Binnenschiff erreichen will, muss auch die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass dauerhaft Transporte von der Straße aufs Wasser verlagert werden können.

- **Beispiel „Mobility Package“.** Die Bemühungen, auf europäischer Ebene Standards und einheitliche Verfahren für bestimmte Aspekte des Güterverkehrs zu schaffen, verlaufen unschlüssig und zäh. Statt Planungssicherheit für die Unternehmen herrscht Nebel auf allen politischen Spuren – ein Zustand, der gerade für Bayern nicht haltbar ist, das von seiner guten Vernetzung und von grenzüberschreitenden Strukturen lebt. Dazu kommen als zweiter Bremsfaktor anhaltende Abschottungstendenzen nationaler Märkte. Eine europa-orientierte Landesregierung ist hier gefordert, künftige Beschlussfassungen auf EU-Ebene im Sinne unserer Wirtschaft anzustoßen und auf praxisnahe Regelungen einzuwirken, etwa beim Entsenderecht für mobile Kraftfahrertätigkeiten.
- **Beispiel „3. Startbahn am Flughafen München“.** Die dritte Start- und Landebahn für den Flughafen München trägt dazu bei, dass wir am Wandel und Wachstum der globalen Wirtschaft teilhaben. Es wäre absolut schädlich für unser Land, wenn wir uns aus Mangel an Kapazitäten daran nur eingeschränkt beteiligen könnten oder uns gar in Abhängigkeiten begeben, wenn der Warentransport über andere Wege geleitet wird. Die mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss genehmigte Bahn muss endlich umgesetzt werden, um den aktuellen Bedarf zu decken und erforderliche Kapazitäten für die Zukunft zu schaffen. Für die Exportwirtschaft ebenso wie für ihre Logistikdienstleister ist die wachsende Luftfracht ein zentraler Baustein zur Wettbewerbsfähigkeit.
- **Beispiel „Verkehrsinfrastruktur“.** Die Gefahr besteht, dass die stetige Wiederholung des Themas die gleichen Abnutzungserscheinungen hervorruft wie die stetige Inanspruchnahme einer überlasteten Verkehrsinfrastruktur im Freistaat: Dennoch darf dies – genauso wie bei Brücken und Straßen, bei Schienen und Wasserwegen – nicht dazu führen, dass die Betroffenen ihrem Schicksal überlassen bleiben. Auch wenn inzwischen mehr Achtsamkeit auf zügige und umfassende Instandsetzung verwendet wird, darf der Bedarf an Neu- und Ausbaumaßnahmen nicht darunter leiden. Hier gilt unser besonderes Augenmerk den Staatsstraßen und dem erkennbar großen Handlungsbedarf dort. Darüber hinaus muss im Zuge der Neuorganisation der Fernstraßenverwaltung sowie der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 sichergestellt sein, dass die in Bayern vorhandene Kompetenz zur Projektierung und Durchführung wichtiger Bauvorhaben auch weiterhin genutzt wird. Damit aus Plänen Tatsachen werden.

Zu diesen Fragen der Arbeitsgrundlagen der Speditions- und Logistikbranche „draußen“ gesellt sich dringender Handlungsbedarf „drinnen“. Was im Zuge von Automatisierung, Digitalisierung und Flexibilisierung an organisatorischen und strategischen Entscheidungen auf die Unternehmen zukommt, spiegelt sich bisher nur rudimentär in den ordnungspolitischen Rahmenbedingungen des Arbeitsalltags wider. Die Unternehmen arbeiten an 4.0, während das Gesetzeswerk bestenfalls auf dem Stand 2.1 ist,“ kommentiert LBS-Geschäftsführerin Lehmann. „Das gleiche gilt für die digitale Infrastruktur, bei der z.B. Funklöcher und unfreiwillige digitale Tempolimits ebenfalls die Möglichkeiten der Betriebe stark limitieren.“

Solange sich hier nichts grundlegend verbessert, stellen sich weiterführende Fragen wie nach der Umsetzung von Arbeit 4.0 aus Sicht des LBS noch nicht. Solange aber ist die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen genauso heruntergebremsst wie ein aktives Bemühen um dringend benötigte Fachkräfte. Lehmann: „Bayern darf Laptop und Lederhose nicht weiter als gegensätzliche Pole verstehen, sondern muss im Zuge von Digitalisierung, Home Office und mobilem Arbeiten die beiden Aspekte endlich effizient miteinander verbinden.“

Der LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. vertritt als bayerischer Branchenverband die Interessen von ca. 450 Unternehmen aus dem gesamten Spektrum des Speditions- und Logistikgewerbes als „Architekten des Verkehrs“. Der Verband repräsentiert die Unternehmen im Bereich logistischer Dienstleistungen, des Lagergeschäftes und der Kontraktlogistik, im Straßengütertransport, im Möbel- und Umzugsverkehr, in der Luftfracht, im Schienengüterverkehr sowie bei der Befrachtung von See- und Binnenschifffahrt.

LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V., Wilhelm-Wagenfeld-Straße 4, 80807 München  
Tel: 089 30 90 707 0, Fax: -77, E-Mail: [info@lbs-spediteure.de](mailto:info@lbs-spediteure.de), Internet: [www.lbs-spediteure.de](http://www.lbs-spediteure.de)