



SUT
INTERVIEW

Christian Bernreiter, Bayerischer
Staatsminister für Wohnen, Bau und
Verkehr.

SUT/Erwin Fleischmann

Verkehrswende realisieren

Christian Bernreiter, Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr und ausgebildeter Ingenieur, nimmt im Interview Stellung zur Energiewende sowie zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff.

SUT: Herr Bernreiter, welche Projekte setzt Bayern aktuell um, damit der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene oder das Binnenschiff gebracht wird?

Christian Bernreiter: Die Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Wasserstraße ist unser erklärtes Ziel. Dabei setzen wir vor allem auf den Kombinierten Verkehr, für den das höchste relative Wachstum prognostiziert wird. Wenn unterschiedliche Verkehrsmittel beim Transport effizient miteinander verknüpft werden, können Güter umweltschonender transportiert werden. Dafür nehmen wir jährlich etwa zwei Millionen Euro in die Hand und fördern Studien, Pilot- und Demonstrationsprojekte sowie innovative Logistikkonzepte. Für eine Stärkung der Binnenschifffahrt stärken wir auch unsere Binnenhäfen. Über die Bayernhafen-Gruppe haben wir in den letzten Jahren rund 50 Millionen Euro in den Ausbau der Hafeninfrastruktur in Bayern investiert. Für kommunale Häfen konnten wir Fördermittel aus Landes-, Bundes- und EU-Programmen in Höhe von rund 10 Millionen Euro zur Verfügung stellen. Und in diesem Jahr unterstützen wir mit einem Sonderprogramm im Umfang von 35 Millionen Euro viele nicht-bundeseigene Schieneninfrastrukturunternehmen im

Freistaat bei Maßnahmen, die gerade auch oft dem Schienengüterverkehr zugutekommen.

SUT: Welche Investitionen sind Ihrer Ansicht nach bei Bahn und Binnenschiff nötig, um eine Verkehrswende zu realisieren?

Christian Bernreiter: Der massive Investitionsstau beim deutschen Bahnnetz ist offensichtlich. Das fängt beim Bestandsnetz an. Die bestehende Infrastruktur muss wieder auf Vordermann gebracht werden, damit es nicht mehr so viele infrastrukturebedingte Verspätungen und Zugausfälle gibt. Aber der zuständige Bund muss das Schienennetz auch ausbauen und so mehr Kapazitäten für Angebotsausweitungen schaffen. Wir fordern außerdem seit Langem zusammen mit den anderen Ländern vom Bund eine deutliche strukturelle Erhöhung der Mittel für den ÖPNV, um zum einen den heutigen Standard beim Verkehrsangebot aufrechtzuerhalten und zum anderen die gemeinsamen Klimaschutzziele im ÖPNV erreichen zu können. Die Länder brauchen allein für den Erhalt des Status quo bis 2031 insgesamt mehr als 30 Milliarden Euro zusätzliche Mittel. Für die Zukunft wollen wir zu allererst das Verkehrsangebot mit einer sicheren Infrastruktur im ländlichen



SUT/Erwin Fleischmann



Christian Bernreiter setzt auf den Kombinierten Verkehr. Sein Ziel ist eine zunehmende Güterverlagerung auf die Schiene und das Binnenschiff.

Raum und in den Städten gewährleisten und auch weiter ausbauen. Für den Ausbau sind nochmals erheblich mehr Gelder erforderlich. Der genaue Mittelbedarf für die Umsetzung des zwischen Bund, Ländern und Kommunen zu verhandelnden Ausbau- und Modernisierungspakts für den ÖPNV bis 2031 wird unter Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände aktuell untersucht. Für die Binnenschifffahrt ist der Donauausbau aktuell das wichtigste Projekt in Bayern. Hier darf es nicht aus finanziellen Gründen zu weiteren Verzögerungen kommen! Thema werden zudem die Schleusen im Main-Donau-Kanal werden und die notwendigen Investitionen in Infra- und Suprastruktur in den Häfen.

SUT: War der Vorstoß von Volker Wissing zum Thema E-Fuels sinnvoll? Und wie sehen Sie Themen wie HVO oder Bio-LNG?

Christian Bernreiter: Bei E-Fuels war es höchste Zeit, dass man da noch mal dazwischengegrätscht ist. Allerdings glaube ich erst an einen Erfolg, wenn alles im EU-Gesetzesblatt steht und ausformuliert ist. Laut der Forschung der TU München sind E-Fuels eine gute Möglichkeit der Energiespeicherung, wenn wir einmal wirklich so viel grünen Strom haben, dass man ihn nicht ins Netz einspeisen kann. Abgesehen davon bin ich überzeugt davon, dass es auf der Welt Regionen geben wird, die weiter auf den Verbrennungsmotor setzen. Die Pläne für Weiterentwicklungen des Verbrenners in der Schublade verschwinden zu lassen, um sie dann vielleicht irgendwann wieder herauszuholen, wird nicht funktionieren. Meine Idee wären praktikable Zielvorgaben und kein generelles Verbrenner-Aus.

SUT: Also auch HVO und Bio-LNG als Kraftstoffe, für die man außerdem die vorhandene Infrastruktur nutzen kann?

Christian Bernreiter: Ja, genau!

SUT: Können wir es uns leisten, ein Wasserstoffnetz und eine Ladeinfrastruktur aufzubauen?

Christian Bernreiter: Wenn wir technologieoffen sein wollen, dann müssen wir Lade- und Tankinfrastruktur haben. Ich bin überzeugt, dass es Einsatzbereiche gibt, gerade beim Gütertransport, da wird man Wasserstoff brauchen. Beim Pkw glaube ich, dass sich Batterieelektrik durchsetzen wird. Da sind wir auch schon dran. Der Freistaat Bayern hat die meisten öffentlichen E-Ladesäulen und wir wollen bis zum Jahr 2030 auf 70.000 öffentliche Ladesäulen erweitern. Wir sind aber genauso dazu bereit und haben auch entsprechende Förderungen ausgesprochen, dass wir Wasserstofftankstellen installieren.

SUT: Entwickeln Sie in Bayern eine eigene Wasserstoffstrategie?

Christian Bernreiter: Die Bayerische Staatsregierung ist da natürlich hinterher, damit wir nicht abgehängt werden. Wir kümmern uns um Leitungen aus dem Süden, die dann auch den Süden Deutschlands versorgen. Das wäre eigentlich eine Aufgabe des Bundes, sich um diese Dinge zu kümmern. Ministerpräsident Markus Söder hat mindestens 50 Elektrolyseure angekündigt, um überschüssigen grünen Strom für die H₂-Produktion zu nutzen. Wir sind also im Aufbau von regionalen Speichermöglichkeiten.

ff/gg/saku

Dieser Artikel erschien in der Ursprungsversion in unserer Partnerzeitschrift VerkehrsRundschau, Ausgabe 11/2023



SUT/Erwin Fleischmann

Der Donauausbau sowie gezielte Investitionen in Infra- und Suprastruktur in den Häfen sind Schritte, die nun gegangen werden müssen.