



Bayern im Vergleich			
	Bayern	Deutschland	NRW*
BIP 2021 in Mrd. EUR	661,5	3570,6	733,3
Investitionsquote 2020 Industrie	3,60 %	3,40 %	3,30 %
Investitionsquote Staat 2021 (Investitionen Anteil an Gesamtausgaben)	20,6	14,1	10,3
Investitionsquote des Landes/Kopf in EUR 2021	1149	799	570
Schuldenstand in % des BIP, 2021	3,3	17**	28,6

\*NRW hat das höchste BIP in Deutschland; \*\*Schuldenquote der Länder

Schiene in Bayern 2022			
( in Mio. t )	Schiene	Handel gesamt	Anteil der Schiene
Bayern Importe aus dem Ausland	5,13	67,03	7,66 %
Bayern Exporte ins Ausland	4,37	39,88	10,97 %
Bayern Importe innerdeutsch	15,38		
Bayern Exporte innerdeutsch	11,73		
Bayern intern	10,23		

Quellen: Statistisches Bundesamt (Destatis) und Bayerns Wirtschaft in Zahlen

## Wenn die logistischen Rahmenbedingungen stimmen, kommt auch der Verkehr

### Aus Sicht des Kombinierten Verkehrs (KV): Welche Rolle spielt die Transport Logistic München und Bayern für den Schienenverkehr in Europa?

Der Kombinierte Verkehr bringt die verschiedenen Verkehrsträger zusammen. Die Transport Logistic ist für uns deshalb die wichtigste Logistikmesse: Hier sind alle anderen Verkehrsträger vertreten und vor allen Dingen: die Kunden. Sie informieren sich hier über neue Produkte, neue Ideen, neue Dienstleistungen. In den vergangenen Jahren war auf der Messe immer das Thema Kombiniertes Verkehr großgeschrieben – zu Recht. Ich bin davon überzeugt, dass nur Kooperation uns weiterbringen kann. Der Standort ist natürlich sehr gut gewählt, weil Bayern logistisch eine große Rolle spielt. Bayern liegt an zwei der insgesamt elf Güterverkehrskorridoren in Europa. Nach dem Weg über Rheinschiene und Gotthard ist der Weg über den Brenner die zweitwichtigste Schienen-Nord-Süd-Achse in Europa.

**Der Brenner-Nordzulauf ist ein großes Thema. Es gibt noch keine Neubaustrecke, und auch der Brenner-Basistunnel ist noch nicht fertig, doch Tirol begrenzt mit Fahrbeschränkungen und Blockabfertigungen schon den LKW-Verkehr. Die Folge sind kilometerlange Rückstaus auf der Autobahn. Kann der KV Bayern eine Lösung bieten?**

Wir sind mit allen im Gespräch, auch mit dem Land Tirol, um sinnvolle Lösungen zu finden. Jede Ladung, die wir in den Kombinierten Verkehr integrieren können, senkt die Belastung der Straße. Dabei geht es auch um die Kapazitäten auf der Schiene und in den Terminals – hieran arbei-

ten wir. Als schnelle Übergangslösung wäre auch vorstellbar, die Rollende Landstraße (RoLa) über den Brenner schon früher beginnen zu lassen und damit die Straßen in Bayern und den Grenzübergang nach Tirol zu entlasten. Eine Möglichkeit wäre ein Start in Regensburg – hier gibt es schon die notwendige Rampe. Allerdings müsste klar sein, dass eine Rollende Landstraße nie wirtschaftlich sein kann, da ja der LKW, der auf die RoLa verladen wird, und der Fahrer, der den Verkehr begleitet, ebenfalls bezahlt werden müssen. Solche Verkehre müssten entsprechend finanziell gefördert werden.

### Die Adria-Häfen, beispielsweise Triest und Koper, gewinnen an Bedeutung. Was heißt das für München und Bayern?

Sie gewinnen an Bedeutung, weil man erkannt hat, dass es nicht immer notwendig ist, per Schiff um Europa herumzufahren. Ein Beispiel sind Verkehre von Skandinavien nach Nordafrika oder den Mittleren Osten, die heute in Gdansk vom Schiff auf die Schiene verladen werden, auf der Schiene nach Koper transportiert und dort wieder nach

Ägypten auf das Schiff verladen werden. Man hat erkannt, dass dieser Kombinierte Verkehr schneller ist als der reine Schiffstransport und gleichzeitig nicht teurer. Triest ist hier ganz entscheidend. Der Hafen hat in den vergangenen zehn Jahren durch die gestiegenen Verkehre aus der und in die Türkei erheblich an Bedeutung gewonnen. Bayern als Hinterland wird von diesen Verlagerungen der Routen profitieren, um so mehr, wenn der Brennerbasistunnel fertiggestellt ist. Wenn die logistischen Rahmenbedingungen stimmen, kommt auch der Verkehr. ●



**Ralf-Charley Schultze**  
Präsident UIRR