Eine neue Verkehrs-, Bau- und Stadtentwicklungspolitik

„Freiheit zur Verantwortung ist der Kompass dieser Koalition der Mitte“ – so heißt es in unserer Koalitionsvereinbarung. Gerade angesichts der längst nicht überwundenen Finanz- und Wirtschaftskrise gilt: Unser Land braucht die Verantwortungsbereitschaft, das Engagement, den Fleiß seiner Bürgerinnen und Bürger. Staatliche Investitionen – etwa die beiden Konjunkturpakete – waren und sind gerade in der gegenwärtigen Krise von großer Bedeutung zur Ankurbelung der Wirtschaft. Aber wichtiger noch ist die Leistungsbereitschaft und Schaffenskraft der Menschen in diesem Land, der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, der Unternehmerinnen und Unternehmer, der vielen, die sich in Familie und Ehrenamt für andere einsetzen. Ihnen muss der Staat einen Handlungsrahmen bieten, vor allem muss er ihnen die Freiheit lassen, ihr Leben ohne staatliche Bevormundung zu gestalten.

Wenige Politikbereiche sind so sehr der Freiheit des Menschen verpflichtet wie die Verkehrspolitik. Denn mobil zu sein, sich frei bewegen zu können, das ist Grundbestandteil unserer persönlichen Freiheit – der 20. Jahrestag des Mauerfalls ruft uns dies in Erinnerung.

Daher zeigt sich gerade in der Verkehrs- und Baupolitik, wie ernst wir es mit der Freiheit und der Verantwortung des Einzelnen meinen. Nicht selten hatte man ja in der Vergangenheit den Eindruck gewinnen können, es gehe in der Verkehrspolitik nicht darum, Mobilität zu ermöglichen, sondern zu verhindern.

I. Politik für Wachstum und Beschäftigung

Die Verkehrs- und Baupolitik steht im Zeichen der Herausforderung der schwersten Wirtschafts- und Finanzkrise, die wir seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland erleben. Um aus dieser Krise herauszukommen, brauchen wir vor allem eines: Wachstum. Ich habe mich daher schon in meiner Zeit als Vorsitzender der CSU-Landesgruppe mit allem Nachdruck dafür eingesetzt, dass wir Unternehmen und Bürgerinnen und Bürger entlasten, um auf diese Weise neue Wachstumsimpulse zu setzen.

Den ersten Schritt dazu haben wir mit dem Wachstumsbeschleunigungsgesetz gemacht: Wir erhöhen das Kindergeld und den Kinderfreibetrag für Familien. Und wir entlasten insbesondere kleine und mittlere Unternehmen und erleichtern die Unternehmensnachfolge durch eine Senkung der Erbschaftsteuer. Damit schaffen wir Spielräume für Investitionen und neue Arbeitsplätze.

Die Koalition steht zu ihrem Versprechen, die Bürgerinnen und Bürger durch Steuersenkungen zu entlasten. Diejenigen müssen steuerlich entlastet werden, die mit ihrer Arbeit und ihrer Leistung diese Volkswirtschaft tragen. Wir brauchen jedoch Entlastungen mit Augenmaß. Sie dürfen die öffentlichen Haushalte nicht überfordern und die Haushaltskonsolidierung nicht gefährden.

Eine weitere wesentliche Säule unserer Politik für Wachstum und Beschäftigung stellen die Investitionen des Bundes in Bau, Infrastruktur und neue Technologien dar, die ich als Minister verantworte. Mit über 26 Mrd. € verfügt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) über den größten Investitionsetat aller Ministerien.

Und in diesem Sinne setze ich – gerade auch angesichts der notwendigen Haushaltskonsolidierung – klare Prioritäten: Investitionen müssen dort getätigt werden, wo sie die größten Impulse für Wachstum und Beschäftigung bringen.

Die organisatorischen Voraussetzungen dafür habe ich in meinem Ministerium direkt zu Beginn meiner Amtszeit geschaffen:

- erstens: eine Umorganisation der Grundsatzabteilung, in der die Wachstumsfelder des Verkehrs- und Baubereichs gebündelt sind: Investitionen in die Infrastruktur, den Umweltschutz und in moderne Technologien. Außerdem habe ich hier erstmals ein Referat Projektcontrolling eingerichtet, das die wichtigen Vorhaben des Hauses einem regelmäßigen Monitoring unterzieht und Transparenz schafft.

- zweitens: Die Einrichtung einer eigenen schlagkräftigen Unterabteilung für Umwelt- und Klimaschutz . Ich will in meinem Amt einen Beitrag zu einer echten operativen Energie- und Umweltpolitik leisten.

- drittens: Die Schaffung einer EU-Direktion, die unmittelbar meinem Staatssekretär Prof. Scheurle zugeordnet ist. Wir werden eine offensive Europastrategie fahren, mit der wir die deutschen Interessen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Unternehmen in Brüssel besser wahrnehmen.

Diese Umorganisation meines Hauses erfolgt ohne Personalmehrung, zielorientiert und mit einer klaren Ausrichtung auf Prioritäten.

Zugleich ist dies ein erstes Beispiel dafür, wie ich die Modernisierung der Bau- und Verkehrsverwaltung angehe: mit einer effizienten Ausrichtung auf Prioritäten und auf die

Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger. Mein Ziel ist eine bürgernahe, effiziente Verwaltung auf allen Ebenen. In diesem Sinne werde ich auch eine Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Luftverkehrsverwaltung prüfen.

II. Eine neue Verkehrspolitik

Eine deutliche Neuausrichtung habe ich in der Verkehrspolitik vorgenommen. Es geht darum, Mobilität zu ermöglichen, statt sie schlecht zu reden oder zu behindern. Deshalb will ich weg von ideologischen Vorgaben und Endlosdiskussionen um einzelne Verkehrsträger. Stattdessen geht es mir darum, pragmatisch die anstehenden Aufgaben anzupacken. Wir brauchen ein leistungsfähiges und zugleich umweltfreundliches Verkehrssystem, in dem die einzelnen Verkehrsträger bestmöglich miteinander verzahnt sind.

1. Stärkung der Verkehrsdrehscheiben

Deshalb werde ich das Nationale Flughafenkonzept und das Hafenkonzept der Bundesregierung schnellstmöglich in die Tat umsetzen. Häfen und Flughäfen kommt als Verkehrsdrehscheiben eine besondere Bedeutung für unsere exportorientierte Wirtschaft zu. Sie brauchen eine optimale Anbindung ans Verkehrsnetz. Die Beseitigung von Engpässen bei der Anbindung der Seehäfen in Hamburg, Bremen und Wilhelmshaven – sowohl see- wie landseitig – hat daher hohe Priorität. Aus diesem Grund habe ich gemeinsam mit dem Bundesfinanzminister bereits Anfang Dezember den Weg frei gemacht für die Planung der Y-Bahntrasse zwischen Hannover und Bremen bzw. Hamburg. Auch die Vertiefung von Unterweser und Unterelbe ist dringend notwendig, um die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen in Hamburg und Bremerhaven zu sichern. Selbstverständlich muss dabei die Sicherheit der Deiche gewährleistet bleiben.

Zukunftsfähige Strukturen benötigen wir auch für den Luftverkehrsstandort Deutschland. Ich setze mich deshalb für einen weiteren koordinierten, bedarfsgerechten Ausbau der Flughafeninfrastruktur ein. Wo es Probleme gibt, etwa beim Thema Fluglärm, müssen diese pragmatisch und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen gelöst werden.

Auch in der Frage der Sicherheit an Flughäfen rate ich zu Pragmatismus. Für mich steht es außer Frage, dass wir alles Erdenkliche tun müssen, um die Sicherheit vor terroristischen Anschlägen in der Luftfahrt zu erhöhen. Hier akzeptiere ich nur Lösungen, die sowohl unsere Sicherheit, den Schutz der Privatsphäre, als auch gesundheitliche Aspekte (Strahlenschutz) bestmöglich gewährleisten.

2. Logistikstandort Deutschland

Ein besonderes Anliegen ist die Stärkung des Logistikstandortes Deutschland. Gütertransport und Logistik stellen mit einem Jahresumsatz von über 200 Mrd. € und mehr als 2,8 Mio. Beschäftigten die drittgrößte deutsche Wirtschaftsbranche und zugleich einen wichtigen Wachstumsmarkt für die Zukunft dar. Zurzeit überprüfen wir unter Einbindung des Gewerbes, welche Maßnahmen zur Förderung der Logistik sinnvoll sind und weiter vorangetrieben werden sollen. Mein Ziel ist klar: wir wollen den Güterverkehrs- und Logistikstandort Deutschland stärken und die Vermarktung deutscher Logistikdienstleistungen international vorantreiben. Hierzu gehört auch, dass wir neue Nutzfahrzeugkonzepte durch die maßvolle Erhöhung der Lkw-Fahrzeuggrößen und –gewichte ermöglichen. Klar ist: Die Einführung des 60-Tonner-Lkw lehnen wir ab. Für lange Nutzfahrzeuge mit 25 m bei 40 t Gesamtgewicht (Longliner) soll in einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe der Probebetrieb konzipiert und die notwendige Änderung der Straßenverkehrszulassungsordnung abgestimmt werden. Ob auch schwerere Fahrzeuge über 40 t zugelassen werden, bedarf weiterer Prüfungen.

3. Neue Technologien für den Umwelt- und Klimaschutz

Einen Schwerpunkt setze ich im Umwelt- und Klimaschutz. Der Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen stellt eine der großen Herausforderungen für die Verkehrs- und Baupolitik dar.

Dem Umwelt- und Klimaschutz kommt zugleich eine Schlüsselrolle zu bei der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie. Wir stehen hier im internationalen Wettbewerb um die besten Technologien und Lösungen. Wer heute in Forschung und Entwicklung die Nase vorn hat, wird in Zukunft Marktführer sein. Dies gilt besonders auch für im Verkehrs- und Bausektor.

Die Weichen für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands werden in den nächsten Jahren gestellt. Ich habe die vergangenen 100 Tage dazu genutzt, mein Ministerium klar auf diese Herausforderung auszurichten. Ausdrücklich zu betonen ist, dass es bei den Umstrukturierungen nicht um Personalmehrungen gegangen ist, sondern die neue Struktur des Hauses mit dem vorhandenen Personal ausgefüllt wird.

Industrie und Wirtschaft finden in meinem Haus kompetente und engagierte Ansprechpartner. Es geht ja nicht allein um Elektroautos, sondern um eine große Bandbreite moderner Technologien, mit denen wir unsere Zukunft sichern. Beispiele hierfür sind: die Entwicklung alternativer Kraftstoffe, die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien im Verkehr und in Gebäuden, die

Fortentwicklung energiesparender konventioneller Antriebe im Fahrzeugbau sowie verkehrstechnische Anwendungen von Satelliten- und Telematiktechnologien. Ich sehe es als einen wichtigen Schwerpunkt meiner Arbeit, diesen Technologien zur Marktreife und zur Anwendung im Verkehrs- und Baubereich zu verhelfen.

4. Elektromobilität

Ein Großprojekt meiner Arbeit als Verkehrsminister wird die Elektromobilität sein. Das Kabinett hat mich hiermit zusammen mit dem Kollegen Brüderle betraut. Wir haben hier bereits einen wesentlichen Schritt nach vorne machen können. Denn am 1. Februar hat die Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität ihre Arbeit aufgenommen. Das BMVBS stellt deren Leiter.

Damit ist die Grundlage geschaffen, um zusammen mit der Wirtschaft unser Ziel zu erreichen, Deutschland zum Vorreiter und Leitmarkt für Elektromobilität zu machen. 1 Mio. Elektrofahrzeuge bis zum Jahr 2020 auf Deutschlands Straßen – das ist die Leitmarke. Daran werden wir mit Hochdruck arbeiten. Denn es geht darum, durch moderne Klimaschutztechnologien die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft auf diesem Feld dauerhaft zu sichern und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Mit dem Konjunkturpaket II und dem Wasserstoff- und Brennstoffzellenprogramm investiert die Bundesregierung insgesamt 1,2 Mrd. € in die Elektromobilität. Die Industrie beteiligt sich mit weiteren 700 Mio. €.

Damit leisten wir zugleich einen Beitrag, um uns aus unserer Abhängigkeit vom Öl, aber auch von fossilen Energieträgern wie Kohle und Gas zu befreien. Denn klar ist: Der Strom und der Wasserstoff für die Autos der Zukunft müssen aus erneuerbaren Energien gewonnen werden. Nur dann macht das Ganze Sinn.

Unser Ziel müssen Elektroautos sein, die so attraktiv, preiswert und wettbewerbsfähig sind, dass sie von den Kunden auch ohne zusätzliche staatliche Kaufanreize erworben werden. Diskussionen über staatliche Kaufprämien für Elektroautos halte ich daher in der derzeitigen Situation für verfehlt. Elektroautos müssen auf Dauer aus sich selbst heraus am Markt bestehen können. Staatliche Förderung sollte sich deshalb auf die Forschung und den Aufbau der erforderlichen Infrastruktur konzentrieren.

Gemeinsam mit der Versicherungswirtschaft werden wir die Einführung von Wechselkennzeichen prüfen. Davon können zum Beispiel saubere, umweltfreundliche Zweitwagen oder auch Elektroautos profitieren. Das heißt: Ein Nummernschild für mehrere Autos. Insbesondere die Kfz-Versicherung soll sich dann nur noch nach dem teueren Fahrzeug richten. Damit haben wir auch unsere Umwelt- und Klimaschutzziele im Blick, denn wir wollen

mehr abgasarme Fahrzeuge auf unsere Straßen bringen. Elektrofahrzeuge sind bereits heute für fünf Jahre von der Kfz-Steuer befreit.

5. Schutz vor Verkehrslärm

Ein wichtiger Bestandteil des Umweltschutzes ist für mich der Schutz der Menschen vor Verkehrslärm. Dieser liegt auch im ureigensten Interesse der Wirtschaft und Verkehrsunternehmen. Denn Akzeptanz für wachsenden Verkehr und notwendige Baumaßnahmen bekommen wir nur, wenn wir die Bürgerinnen und Bürger wirksam vor Belastungen durch Verkehrslärm schützen. Dies gilt nicht nur für den Lärmschutz bei Neubaumaßnahmen. Wir müssen vor allem auch die Lärmbelastung der Anwohner an bestehenden Straßen und Schienenwegen verringern.

Das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II vom August vergangenen Jahres enthält die Absichtserklärung, die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um drei Dezibel zu senken. Dies bedeutet für die Anwohner eine deutliche Minderung der Lärmbelastung. Sie entspricht in etwa dem Effekt, als ob Sie den Verkehr auf der Straße mit einem Mal halbieren. Mein Wunsch ist es, diese Verbesserung bereits in diesem Jahr in Kraft zu setzen. Hier vertraue ich auf die Unterstützung des Parlaments.

Auch dem Schutz vor Schienenlärm will ich stärkeres Gewicht geben. Erste Maßnahmen hierzu haben wir bereits in den ersten 100 Tagen in Angriff genommen. So ist das Pilotprogramm „Leiser Güterverkehr“ auf den Weg gebracht. Hiermit werden 5.000 Güterwagen so umgerüstet, dass sie weniger Lärm erzeugen.

Das kann nur ein Anfang sein. Deshalb ist das BMVBS mit den Bahnunternehmen im Gespräch über die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise. Das heißt, ein Eisenbahnunternehmen zahlt künftig weniger für die Nutzung einer Schienentrasse, wenn es mit lärmarmen Wagen fährt. Damit schaffen wir einen starken Anreiz für die Unternehmen, ihre Güterwagen mit lärmmindernder Technik auszurüsten.

Ein weiterer Schritt ist die Reduzierung des Schienenbonus. Damit werden auch entlang der Schienenwege die Auslösewerte für die Lärmsanierung schrittweise gesenkt. Bei einer Reduzierung um insgesamt 5 Dezibel wäre der Schienenbonus dann ganz abgeschafft. Es muss uns allerdings klar sein: Eine solche Verbesserung des Lärmschutzes kostet Geld. Sie muss daher mit Augenmaß und unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten umgesetzt werden.

6. Bahnpolitik

In der Bahnpolitik wird die Bundesregierung die Weichen neu stellen. Auch hier werde ich einen unideologischen, pragmatischen Kurs fahren. Privatisierung ist für mich kein Allheilmittel, sondern muss den Interessen der Bürgerinnen und Bürger dienen. Netz und Infrastruktur bleiben deshalb dauerhaft in der Hand des Bundes. Und einen Börsengang der Transport- und Logistiksparte werde ich unter strengster Berücksichtigung der Lage auf den Kapitalmärkten prüfen.

Unideologische Politik bedeutet auch: Die Bahn wird gegenüber anderen Verkehrsträgern weder bevorzugt noch benachteiligt. Im Interesse des Umwelt- und Klimaschutzes muss es aber unser gemeinsames Ziel sein, einen großen Teil des in Zukunft zusätzlich anfallenden Güterverkehrsaufkommens auf die Schiene zu verlagern. Damit entlasten wir zugleich unsere Straßen.

Für die Bewältigung der wachsenden Güterverkehre brauchen wir dringend einen Ausbau des Schienennetzes. Ich setze mich deshalb vehement für hohe Investitionen im Schienenbereich ein. Dies habe ich mit dem Haushaltsentwurf 2010 deutlich gemacht. Darin sind die Investitionen für die Bundesschienenwege gegenüber dem Vorjahr nochmals um fast 300 Mio. € auf insgesamt über 4,3 Mrd. € erhöht worden. Die Freigabe für Planungsmittel für die Y-Trasse unterstreicht, dass der Bund auch weiterhin wichtige Schienenprojekte in Angriff nimmt. Und am 2. Februar 2010 ist der Spatenstich für das Projekt „Stuttgart 21“ erfolgt.

Es hat in den vergangenen Wochen immer wieder Gerüchte um eine angebliche „Streichliste“ der Deutschen Bahn gegeben. Klar ist: Es gab kein „Geheimtreffen“ zwischen der Bahn und dem Verkehrsminister. Und es gibt definitiv keine geheime „Streichliste“ von Projekten des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege.

Für mich gilt, dass die Deutsche Bahn kein x-beliebiges Unternehmen und keine x-beliebige Bundesbeteiligung ist. Umso mehr werde ich mich als Vertreter des Eigentümers der Deutsche Bahn AG darum kümmern, dass die Bahn ihrer Verantwortung für einen reibungslosen Personentransport nachkommt und dafür künftig auch die entsprechende Vorsorge treibt.

Das gilt in ganz besonderer Weise auch für das Chaos bei der Berliner S-Bahn! Der derzeitige Zustand ist völlig inakzeptabel. Jedes Jahr fließen erhebliche Summen Steuergelder in den öffentlichen Personennahverkehr. Von einem bundeseigenen Unternehmen wie der Deutschen Bahn AG erwarte ich, dass dann auch Qualität und Leistung stimmen. Das Management der Bahn muss hier seine Hausaufgaben machen.

Insgesamt 300 Mio. Euro werden wir investieren, um rund 2.050 kleinere und mittlere Bahnhöfe zu modernisieren. Dabei geht es um die Sanierung von Empfangsgebäuden, mehr Informationen für die Fahrgäste, die Verbesserung der Zugänge, Barrierefreiheit, Wetterschutz und die Sicherheit.

7. Stärkung der Binnenschifffahrt

Wie im Koalitionsvertrag zur Unterstützung der deutschen Binnenschifffahrt versprochen, setzen wir die Investitionsförderung nach § 6 b Einkommensteuergesetz fort. Auch unsere Zusage, Hilfe bei der Flottenmodernisierung und der Umrüstung der Schiffe auf abgasärmere Motoren zu leisten, halten wir ein. Damit stärken wir nicht nur die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt, sondern wir leisten auch einen wichtigen Beitrag zum Schutz von Umwelt und Klima. Die für die deutschen Seeschifffahrtsunternehmen gerade in diesen wirtschaftlich schwierigen Zeiten bewährte Regelung des § 5a EStG, die Tonnagesteuer, wird fortgeführt. Damit sichern wir die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmer.

8. Aufholen bei der Infrastruktur

Wir brauchen eine leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrsinfrastruktur, um Wachstum und Wohlstand in unserem Land dauerhaft zu sichern. Eines meiner Kernziele ist deshalb der Erhalt und Ausbau unserer Verkehrswege. Es ist uns gelungen – nicht zuletzt dank der zusätzlichen Mittel aus den Konjunkturpaketen –, in den vergangenen 100 Tagen einige für Bevölkerung und Wirtschaft wichtige Vorhaben fertig zu stellen. Dazu gehören

- der sechsstreifige Ausbau der A 1 bei Hagen und der A 3 bei Würzburg,
- die Fertigstellung der A 38 zwischen Göttingen und Halle,
- die Vollendung der A 96 München – Lindau und
- die neue Rheinbrücke Wesel.

Besonders erfreulich war die Eröffnung des neu gestalteten Kulturhauptstadtbahnhof Essen pünktlich zum Beginn des Kulturhauptstadtjahres.

In vielen Regionen unseres Landes haben wir einen deutlichen Aufholbedarf bei der Infrastruktur. Bei der Auswahl neuer Infrastrukturvorhaben werde ich künftig deshalb klare Prioritäten vorgeben. Und diese orientieren sich nicht nach der Himmelsrichtung, sondern ausschließlich nach dem Bedarf. Klar ist: Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit stehen nicht zur Disposition. Gerade erst haben wir im Rahmen eines gerichtlichen Vergleichs den Weg dafür

freigemacht, dass das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17, die Wasserstraßenverbindung Magdeburg – Berlin, zügig und umweltfreundlich fertig gestellt werden kann.

Als klare Priorität sehe ich, dass wir vor allem den Substanzverlust bei der Infrastruktur stoppen müssen. Beispielhaft zu nennen ist hier die dringend notwendige Sanierung vieler Brücken. Denn wir können es uns nicht leisten, die Verkehrs- und Bausubstanz auf Verschleiß zu fahren. Deshalb geht grundsätzlich Erhalt vor Neubau. Bei den Neu- und Ausbauvorhaben müssen diejenigen Projekte Vorrang haben, die gesamtwirtschaftlich besonders vorteilhaft sind, z.B. weil sie Engpässe oder Unfallschwerpunkte beseitigen oder Dauerstaus vermeiden helfen. Zurzeit überprüfen wir die Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und Schienenwege. Mit dem Vorliegen der Ergebnisse werden wir wissen, was vorrangig angepackt werden muss.

Beim Bundesfernstraßenbau ist mein Ziel die deutliche Verringerung der Staus auf Deutschlands Autobahnen. Dazu wird ein ganzes Bündel von Maßnahmen ergriffen:

- Der sechsspurige Ausbau stark befahrener Autobahnabschnitte.
  So wird z.B. das Ruhrgebietsdreieck, die Autobahnen A 1, A 2 und A 3 zwischen Köln, Oberhausen und Dortmund, bis Herbst nächsten Jahres komplett sechsstreifig ausgebaut. Ziel ist es, schnellstens die Vielzahl von Engpässen in unserem Autobahnnetz zu beseitigen.

- Ein verbessertes Baustellenmanagement.
  Mehr als ein Drittel aller Staus auf Autobahnen werden durch Baustellen verursacht. Wir werden hier zusammen mit den Ländern alle Möglichkeiten prüfen, wie wir die Arbeit auf den vielen Autobahn-Baustellen beschleunigen können. Angefangen vom Planungsrecht bis hin zur Bauausführung.

- Moderne Verkehrsmanagementsysteme
  Ich werde auf unseren Autobahnen den Ausbau moderner Verkehrsmanagementsysteme vorantreiben. Dazu gehört die Freigabe von Seitenstreifen während der Spitzenbelastungszeiten, die gezielte Steuerung des Verkehrs durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie die bestmögliche Information der Verkehrsteilnehmer. Wir brauchen eine „intelligente Autobahn“, auf der durch Verkehrssteuerung die Kapazitäten bestmöglich genutzt werden. In den Spitzenstunden lässt sich dadurch die Leistungsfähigkeit unserer Bundesautobahnen um bis zu 25 % steigern.

Wir müssen uns aber auch über unsere langfristigen Prioritäten beim Infrastrukturausbau verständigen. Seit Vorlage des geltenden Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2003 haben sich

viele Rahmenbedingungen geändert. Ich habe deshalb in meinem Haus einen neuen Bundesverkehrswegeplan in Auftrag gegeben, der im Jahr 2015 fertig gestellt sein soll. Hierbei geht es ausdrücklich nicht darum, eine Wunschliste mit neuen Projekten zu erstellen. Wir brauchen vielmehr ein Gesamtkonzept für unsere künftige Infrastruktur, das realistisch und finanzierbar ist. Deshalb wird mein Haus zunächst unter Einbeziehung von Experten die Konzeption der Bundesverkehrswegeplanung überarbeiten, so wie wir dies in der Koalition vereinbart haben. Erst auf dieser Basis wird es dann in einem zweiten Schritt um die Projekte gehen.

9. Die Finanzierung sicherstellen

Angesichts der notwendigen Konsolidierung der öffentlichen Haushalte und des Auslaufens der Konjunkturpakete Ende dieses Jahres ist es notwendig, dass wir Verlässlichkeit schaffen bei der Finanzierung unserer Verkehrswege. Wir müssen uns bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur aber immer bewusst sein, dass wir nach Überwindung der Wirtschaftskrise wieder von hohen Steigerungsraten im Güterverkehr ausgehen müssen. Die in früheren Prognosen genannten Zuwächse werden wir sicher nicht zu den genannten Zeitpunkten erreichen, aber sie werden zeitversetzt kommen. Die Infrastrukturplanung muss aber, nicht zuletzt wegen der Auswirkungen der Wirtschaftskrise, an die aktuellen Bedürfnisse und Entwicklungen angepasst werden. Wir werden deshalb in dieser Legislaturperiode vorbereitend für den nächsten Bundesverkehrswegplan eine neue Grundkonzeption erarbeiten.

Ich gehe davon aus, dass der auf diesen Grundlagen ermittelte Investitionsbedarf für Erhaltung, Aus- und Neubau der Schienenwege, Bundesfern- und Bundeswasserstraßen mittel- und langfristig über 10 Mrd. € jährlich betragen wird.

Der im Dezember 2009 beschlossene Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2010 sieht für Investitionen in die Verkehrsweg Ausgaben in Höhe von annähernd 10,8 Mrd. € vor. Darin enthalten ist 1 Mrd. € für Maßnahmen, die im Rahmen des ersten Konjunkturpakets der Bundesregierung finanziert werden. Hiervon werden wir rd. 4,3 Mrd. € für die Bundesschienenwege, rd. 5,3 Mrd. € für die Bundesfernstraßen und rd. 1,0 Mrd. € für die Bundeswasserstraßen einsetzen. Für Anlagen des Kombinierten Verkehrs und für die Gleisanschlussförderung, also für Maßnahmen, die der besseren Vernetzung der Verkehrsträger dienen, wollen wir rd. 150 Mio. € einsetzen. Hinzu kommt auch 2010 rd. 1 Mrd. € aus dem nicht im Verkehrshaushalt veranschlagten Konjunkturpaket II, so dass insgesamt fast 12 Mrd. € investiert werden können. Und am Ende des Jahres 2010 werden wir auch wissen, wie viele

Mittel aus dem Haushalt der Europäischen Union für die Förderung von Projekten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes bzw. – das betrifft in erster Linie die ostdeutschen Länder – aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung noch hinzugekommen sind.
Wir müssen sicherstellen, dass die erforderlichen Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur auch nach Auslaufen der Konjunkturpakete Ende dieses Jahres kontinuierlich zur Verfügung stehen.

Dazu brauchen wir neue Finanzierungsinstrumente. Es muss deshalb gemeinsam mit Experten und Wissenschaftlern auf breiter Basis und ergebnisoffen geprüft werden, wie die Finanzierung unserer Verkehrswege auf eine verlässliche Grundlage gestellt werden kann. Dazu gehören Fragen wie die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG), einschließlich ihrer begrenzten Kreditfähigkeit. Mein Ziel ist es, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut eins zu eins in die Straßeninfrastruktur fließen. Wir brauchen für die Straße einen ähnlichen Finanzierungskreislauf, wie er für die Schiene schon besteht, bei der die Trassenentgelte unmittelbar für die Infrastrukturfinanzierung genutzt werden. Auf diese Weise erreichen wir eine größere Sicherheit bei der Finanzierung unserer Bundesfernstraßen.

Daneben werden wir das Instrument der Öffentlich-Privaten Partnerschaften verstärkt nutzen, um Vorhaben schneller voranzutreiben. Mit den bisherigen vier Pilotprojekten, z.B. dem Ausbau der A 8 Augsburg – München, haben wir ausnahmslos gute Erfahrungen gemacht.

Eine Erhöhung der Lkw-Maut haben wir im Koalitionsvertrag hingegen ausgeschlossen. Auch eine Pkw-Maut steht nicht im Koalitionsvertrag und damit nicht zur Debatte.

10. Verkehrssicherheit

In den ersten 11 Monaten des Jahres 2009 wurden nach vorläufigen Erkenntnissen des Statistischen Bundesamtes 3.817 Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr getötet; das waren 7,9 % weniger als im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres. Damit ist absehbar, dass im Jahr 2009 der niedrigste Wert seit Einführung der Verkehrsunfallstatistik im Jahr 1950 der bei Verkehrsunfällen tödlich verunglückten Personen erreicht wird. Mit einem Rückgang um 3,0 % auf 367.000 wurden in diesem Zeitraum auch weniger Personen verletzt. Bei allen Erfolgen gilt: Jeder Verkehrstote, jeder Verletzte ist einer zuviel. Ein zentrales Anliegen ist daher, dass wir die Sicherheit auf unseren Verkehrswegen weiter erhöhen.

Hierzu wollen wir die bundesweite Straßenverkehrssicherheitsarbeit der nächsten 10 Jahre durch ein nationales Programm unter Einbindung der Verbände weiterführen und koordinieren. Das neue nationale Verkehrssicherheitsprogramm für den Straßenverkehr soll das bisherige

Programm aus dem Jahr 2001 ablösen und die Verkehrsicherheitsarbeit in Deutschland den in den vergangenen Jahren geänderten Rahmenbedingungen im Straßenverkehr, insbesondere den neuen technischen Entwicklungen und wissenschaftlichen Erkenntnissen, anpassen. Dazu gehört z.B. auch die Verbesserung des Brandschutzes bei Bussen durch zunächst freiwilligen und später verbindlichen Einbau technischer Systeme. Und wir müssen Lkw-Fahrern ausreichend Rastplätze für ihre Pausen zur Verfügung stellen. Durch Mittel aus den Konjunkturpaketen können wir den Ausbau moderner Rastanlagen deutlich beschleunigen: 8.000 zusätzliche Lkw-Stellplätze werden in den kommenden drei Jahren errichtet. 120 Mio. € stehen hierfür zur Verfügung.

III. Neue Akzente in der Außenwirtschaftpolitik

Neue Akzente setze ich in meinem Ministerium in der Außenwirtschaftspolitik. In der Exportstärke der deutschen Wirtschaft liegt eine große Chance für mehr Wachstum und Beschäftigung. Innovative Verkehrstechnologien, Elektromobilität, unser Know-how in Logistik und energiesparendem Bauen – mit all dem bietet der Bau- und Verkehrssektor hervorragende Chancen, neue Auslandsmärkte zu erschließen.

Eine meiner ersten Reisen hat mich daher nach Katar geführt. Dort konnte die Deutsche Bahn AG einen Milliarden-Auftrag zum Aufbau einer modernen öffentlichen Verkehrsinfrastruktur abschließen. Dies zeigt deutlich: Deutsches Fachwissen und deutsche Technologie im Verkehrsbereich sind weltweit gefragt. Ich mache deshalb die Vertretung deutscher Exportinteressen zu einem Schwerpunkt meiner Amtszeit.

Entscheidend für eine erfolgreiche Flankierung der deutschen Wirtschaft ist ein enger und kontinuierlicher Dialog mit der deutschen Wirtschaft und abgestimmtes Vorgehen zwischen Wirtschaft und Ministerium. Dies gilt insbesondere dort, wo sich Interessen und Aktivitäten vieler Partner bündeln, wie z.B. in China, Indien oder Brasilien. Wir wollen jedoch auch gemeinsam mit der Wirtschaft die Märkte von morgen erkennen und uns rechtzeitig dort durch geeignete Öffentlichkeitsarbeit positionieren.

IV. Ländliche Infrastruktur

Auf nationaler Ebene setze ich einen neuen Schwerpunkt bei der Entwicklung der ländlichen Infrastruktur. Hierfür wurde im Ministerium eine eigene Organisationseinheit geschaffen. Denn Politik muss sich um ländliche Infrastruktur genauso kümmern wie um die in den Metropolregionen. Denn gerade die ländliche Infrastruktur muss an gesellschaftliche

Veränderungen wie den demografischen Wandel, also die zunehmende Alterung der Bevölkerung, angepasst werden. Als „Infrastrukturministerium“ kann das BMVBS diese Regionen unterstützen. Ausgestattet mit dem größten Investitionshaushalt der Bundesregierung leistet das BMVBS bereits jetzt einen erheblichen Beitrag zur demografiefesten Aufrechterhaltung einer flächendeckenden Daseinsvorsorge mit Maßnahmen und Programmen des Landverkehrs und Straßenbaus, der Stadtentwicklung und des Wohnens sowie der Raumordnung. Diese Anstrengungen wollen wir verstärken.
Ein erster Schritt ist ein Maßnahmenpaket in Höhe von zunächst rd. 20 Mio. €, das dieses Jahr startet und in den kommenden Jahren Schritt für Schritt aufgestockt werden soll. Es bietet kleinen und mittleren Gemeinden Investitionszuschüsse und soll ihnen ermöglichen, durch Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen Projekte zu realisieren, die sie alleine nicht mehr finanzieren können.

V. Städtebaupolitik

1. Stärkung der Innenstädte und Ortszentren

Selbstverständlich geraten dabei die Ballungsräume nicht aus dem Blick. Ich werde die Städtebauförderung weiterentwickeln und dabei insbesondere die Entwicklung der Stadt- und Ortsteilzentren stärker in den Mittelpunkt rücken. Dazu werde ich im Frühsommer ein Weißbuch mit konkreten Vorschlägen zur Stärkung unserer Innenstädte und Ortszentren vorlegen.

2. Humboldt-Forum

Auch Berlin kann sich darauf verlassen, dass der Bund zu seinen Zusagen steht. Das gilt auch für das Stadtschloss. Es wird so gebaut, wie es der Deutsche Bundestag beschlossen hat. Die Planung hat in den letzten Wochen große Fortschritte gemacht. Die Kostenobergrenze liegt danach bei 552 Mio. € Die von der Bundesregierung initiierte und bereits Ende 2009 gegründete Stiftung Berliner Schloss/Humboldtforum ist dafür als Bauherrin verantwortlich. Baubeginn ist 2011.

3. Wohnen im Alter

Das Thema „Wohnen im Alter“ ist eine der zentralen Herausforderungen für die Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik. Der demografische Wandel mit einer rasch älter werdenden Bevölkerung erfordert eine zügige Anpassung des Wohnungsbestandes an die Bedürfnisse älterer Menschen. Sie sollen möglichst lange in ihrer vertrauten Umgebung verbleiben können. Das wünschen sie sich und das entlastet zugleich die Sozialkassen und die öffentlichen

Haushalte.
Wir unterstützen die Wohnungswirtschaft und die Einzeleigentümer bei diesen Investitionen mit dem im April letzten Jahres gestarteten KfW-Programm „Altersgerecht Umbauen“. Hierfür stehen in den Jahren 2009-2001 jeweils 80 Mio. € Bundesmittel für zinsverbilligte Kredite bereit. Das Programm ist sehr erfolgreich gestartet. Aber viele ältere Menschen bekommen keine Darlehen mehr oder möchten keine Kredite mehr aufnehmen. Immerhin leben aber knapp 50 % aller Seniorenhaushalte über 65 (etwa 5 Mio.) im eigenen Haus oder in der eigenen Wohnung. Damit wir diese Zielgruppe zukünftig noch besser erreichen habe ich mich dafür eingesetzt, dass wir noch in diesem Jahr das Förderprogramm um eine Zuschussvariante ergänzen können. Der Haushaltsentwurf sieht hierfür 20 Mio. Euro vor. Wir arbeiten bereits intensiv an einer zielgenauen und effizienten Ausgestaltung der Förderung und werden zügig nach In-Kraft-Treten des Haushaltes 2010 mit der Förderung starten.

4. Klimaschutz/Konjunkturstabilisierung: CO2- Gebäudesanierungsprogramm

Weiterhin werde ich den Klima- und Umweltschutz im Gebäudesektor vorantreiben. Rund 40 % der Endenergie werden in Deutschland für Heizung und Warmwasser verwendet. Hier liegt ein gewaltiges Einsparpotenzial. Deshalb wird das CO_2-Gebäudesanierungsprogramm fortgesetzt. Dieses Programm ist ein großer Erfolg. Und das in dreifacher Hinsicht: Es schützt das Klima, macht Wohnen bezahlbarer und schafft Wachstum und Arbeit. Allein im Jahr 2009 wurden 290.000 Arbeitsplätze gesichert oder geschaffen, vor allem im Handwerk und im mittelständischen Baugewerbe. Noch nicht hinreichend bekannt ist offenbar, dass dieses Programm auch ein beachtliches Neubauförderprogramm ist. Denn jede dritte Neubauwohnung ist inzwischen aus diesem Programm gefördert. Die Nachfrage ist enorm und stetig zunehmend. Deshalb habe ich mich auch sofort intensiv dafür eingesetzt, dass hier keine Förderlücke entsteht. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat es mit seinem Beschluss vom 27. Januar 2010 ermöglicht, dass die KfW mit Vorgriff auf die Mittel des Haushalts 2010 bereits jetzt wieder mit voller Fahrt die Zusagentätigkeit aufnehmen kann.
Mein Ziel ist es, umweltfreundliches Bauen und Renovieren in Deutschland weiter voranzubringen und die Sanierungsquote deutlich zu erhöhen. Das ist gut für den Klimaschutz und entlastet die Bürgerinnen und Bürger bei den Heizkosten. Und es stärkt den Wirtschaftsstandort Deutschland. Die dazu erforderlichen Maßnahmen und Instrumente werden auf Ausgewogenheit und Effektivität überprüft und im Rahmen der Forschungsinitiative „Zukunft Bau“ weiter verbessert. Dabei sollen insbesondere die Möglichkeiten einer verstärkten Nutzung Erneuerbarer Energien sowie der breiteren Anwendung innovativer Technologien wie

z.B. von Brennstoffzellen oder der LED-Beleuchtung im Mittelpunkt stehen. Damit wird auch ein Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Bauwirtschaft geleistet.

5. Förderung von Investitionen in nationale UNESCO-Welterbestätten

Für die Jahre 2009 bis 2013 wurden 150 Mio. Euro für ein Sonderförderprogramm „Förderung von Investitionen in nationale Weltkulturerbestätten“ zur Verfügung gestellt. Mit dem Programm sollen die - bauliche - Sanierung der Welterbestätten selbst, ihre bauliche Einbindung und die welterbeverträgliche Stadtentwicklung sowie der Tourismus unterstützt werden. Nach dem Projektaufruf wurden 281 Förderanträge mit einem Antragsvolumen von rund 328 Mio. € eingereicht. Auf Empfehlung einer eigens eingesetzten Expertenkommission werden aktuell 116 Projekte in 47 Kommunen gefördert. Trotz des engen Zeitrahmens wurden bis zum Jahresende 2009 die Zuwendungsbescheide an die Welterbekommunen versandt und die Fördermittel nahezu in vollem Umfang abgerufen. Aufgrund der großen Resonanz auf den ersten Programmaufruf soll das Programm von 2010 bis 2014 mit weiteren 90 Mio. € fortgesetzt werden.