Dr. Peter Ramsauer MdB
Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung

09. Juni 2010

Investitionslinie wird auf hohem Niveau fortgeschrieben

- Auswirkungen des Sparpakets auf den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung -

Erfolgreiche Politik zur Überwindung der Krise

Zur Bewältigung der Finanz- und Wirtschaftskrise war das Gegensteuern mit deutlichen Impulsen zur Stärkung von Wachstum und Beschäftigung ohne Zweifel notwendig und vor allem erfolgreich. Nicht zuletzt die auf Rekordniveau liegenden Investitionen im Bereich der Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung sowie die Konjunkturpakete haben ihre Wirkungen nicht verfehlt.

Gerade auch der Bundeshaushalt 2010 ist ein klares Bekenntnis zur Stärkung von Wachstum und zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Zahlen geben uns Recht: Alles spricht dafür, dass die Maßnahmen der Bundesregierung greifen und sich die Wirtschaft insgesamt auf dem Erholungspfad befindet. Das von den führenden Wirtschaftsforschungsinstituten prognostizierte Wachstum von 1,5% in diesem und 1,4% im kommenden Jahr zeigt: Die Richtung stimmt. Es geht wieder aufwärts.

Konsolidierung ist kein Selbstzweck

So wichtig und richtig unsere vielen konjunkturpolitischen Maßnahmen waren und sind: Ihr erklärtes und vorrangiges Ziel war es, die schwierige konjunkturelle Durststrecke zu überwinden und zugleich die Voraussetzungen für eine neue Aufschwungphase zu schaffen. Die verschiedenen Maßnahmepakete greifen.
Sie haben zugleich in einer absoluten Ausnahmesituation zu einer erheblichen Ausweitung des staatlichen Defizits geführt. Jedem war klar, dass sich der Staat nach dem Durchschreiten der Talsohle auch wieder zurücknehmen muss. Die Haushaltslage und auch die von uns bewusst im Grundgesetz verankerte Schuldenbremse zwingen uns dazu.

Dabei ist Sparen kein Selbstzweck. Denn wir wissen: Ohne solide Staatsfinanzen berauben wir uns auf Dauer der Handlungsspielräume, die wir brauchen, um aktiv Politik gestalten zu können. Dies gilt gerade auch für den Bereich der Verkehrs-, Bau- und Stadtentwicklungspolitik.

In unserer Verantwortung für Solidität in der Finanzplanung hat die christlich-liberale Bundesregierung deshalb nunmehr wie angekündigt ein umfassendes Konsolidierungsprogramm für die Jahre bis 2014 beschlossen. Der Kurs ist gesetzt. In einem gewaltigen Kraftakt ist es uns gemeinsam gelungen, Eckpunkte für ein ausgewogenes und solides Sparpaket zu schnüren. Es ist jetzt unsere Aufgabe, die Eckpunkte in den nächsten Wochen und Monaten in konkrete Maßnahmen umzusetzen.

Investitionslinie wird auf hohem Niveau fortgeschrieben

Auch mir persönlich war klar, dass jedes Ministerium in seinem Verantwortungsbereich einen angemessenen Beitrag zu leisten hat. Es bleibt aber bei dem, was ich schon vor den Verhandlungen gefordert habe: Keine Abstriche bei den zentralen Zukunftsinvestitionen im Verkehrs- und Baubereich. Diese Mittel bleiben nun tatsächlich weitgehend unangetastet. Dies ist ein wichtiger Erfolg.

Beim Investitionsetat des Bundesverkehrsministeriums wird es keine steinbruchartigen Eingriffe geben. 2011 steht unserem Ressort ein Investitionsvolumen von über 12 Mrd. Euro zur Verfügung, davon sind rund 10 Mrd. Euro für die Verkehrsträger vorgesehen. Mit diesem Geld werden wir weiterhin Straßen, Schienen und Wasserwege ertüchtigen, sanieren und ausbauen. Denn diese Verkehrswege sind die pulsierenden Lebensadern unserer Volkswirtschaft – und zugleich eine starke Grundlage für Wachstum und Arbeitsplätze. Die nunmehr erreichte Investitionslinie entspricht im Übrigen ziemlich exakt demjenigen Niveau, das in der letzten von der Großen Koalition vorgelegten Finanzplanung vom Sommer 2009 vorgesehen war. Von ‚leeren Taschen' - wie manche argwöhnten - kann also keine Rede sein.

Das Hauptziel, die Verstetigung der Investitionen ist also erreicht. Die Ertüchtigung unserer verkehrlichen Infrastruktur als Grundpfeiler unserer Wirtschaftspolitik wird gezielt weiterverfolgt werden. Notwendig ist dies nicht zuletzt mit Blick auf die mittelfristig steigenden Verkehrsleistungen in unserem Land. Bei alledem bleibt es dabei, dass wir klare Prioritäten setzen müssen und – auch mit Hilfe privater Geldgeber – die Effizienz von Verkehrsprojekten steigern wollen – etwa im Rahmen öffentlich privater Partnerschaften.

Wohnungsbauprämie erhalten

Auch für diejenigen, die Wohneigentum erwerben wollen, gibt es eine gute Nachricht: Die Wohnungsbauprämie bleibt in voller Höhe erhalten. Das ist ein entscheidendes gesellschaftspolitisches Signal und zugleich ein wichtiger Beitrag zur Alterssicherung in Deutschland. Mit der Wohnungsbauprämie dienen wir unserem Ziel, die Eigentumsquote zu erhöhen.

Einbindung der Wirtschaft – Bahndividende und Flugticketabgabe

Bahndividende. In die Verantwortung für solide Staatsfinanzen binden wir auch die Wirtschaft ein. Für unser Ressort betrifft dies die Deutsche Bahn AG. Der Bund investiert jedes Jahr Milliardenbeträge in den Erhalt und den Ausbau des Schienennetzes sowie in den Schienenpersonennahverkehr. Bei einer Aktiengesellschaft wie der DB AG ist es deshalb nachvollziehbar, dass der Eigentümer ein Interesse an einer Gewinnabführung hat - natürlich im Lichte von Ergebnislage und Finanzkraft.

Die DB AG selbst geht davon aus, dass sie sich erfolgreich entwickelt und entsprechende Gewinne erwirtschaftet. Die Deutsche Bahn AG soll deshalb dem Alleinaktionär Bund in den nächsten Jahren eine Dividende im Volumen von 500 Mio. Euro jährlich ausschütten.

Den zunehmenden Flugverkehr wollen wir in unsere Konsolidierungsbemühungen in Form einer ökologischen Luftverkehrsabgabe einbeziehen. Wir brauchen auch im internationalen Flugverkehr verstärkte Anreize für umweltgerechtes Verhalten. Die seit vielen Jahren von den verschiedensten Bundesregierungen angestrebte internationale Besteuerung auf Flugbenzin scheint gleichwohl kurzfristig unrealistisch. Nationale Alleingänge bei diesem Thema verbieten sich angesichts der globalen Wettbewerbssituation unserer Fluggesellschaften.

Bis zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den bereits vereinbarten CO2-Emissionshandel wird nun eine nationale Abgabe für alle Passagiere erhoben, die von einem inländischen Flughafen abfliegen. Diese Flugticketabgabe wird nach ökologischen Aspekten differenziert werden, also in Abhängigkeit von Lärm und Verbrauch der Flugzeuge. Je Ticket wird es sich bei dem angestrebten Volumen von 1 Mrd. Euro um einen Betrag von ca. 8 bis 14 Euro handeln. Diese Mehrkosten für die Flugpassagiere sind sowohl für Urlaubs- als auch für Geschäftsreisen vertretbar. Es gilt zu bedenken, dass bei einzelnen Fluglinien bereits die Mitnahme eines Gepäckstückes 20 Euro und mehr pro Flug kostet.

Natürlich weiß ich um die Kritik an dieser Maßnahme aus der Luftverkehrswirtschaft. Aber auch hier gilt es zu bedenken, dass die ökologische Luftverkehrsabgabe einen fairen Beitrag dazu leisten kann, die unterschiedlichen Kostenlasten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen auszugleichen. Auf den verschiedenen Seiten des deutschen Parlaments hat es ähnliche Vorstöße zudem immer wieder einmal gegeben. Der Gedanke an eine solche Abgabe ist also nicht wirklich neu.

Lkw-Maut- Ausdehnung auf Bundesstraßen

Der Ausbau vieler Bundesstraßen auf vier Fahrstreifen hat deren Attraktivität gerade auch für den Güterverkehr erheblich gesteigert. In vielen Fällen entwickeln sich vierstreifige Bundestrassen mehr und mehr zu Lkw-Maut-Ausweichstrecken.

Bei der Klausur am vergangenen Wochenende hat sich das Kabinett grundsätzlich auf die Absicht verständigt, die Lkw-Maut ab 2011 auf vierstreifige Bundesstraßen auszudehnen. Dazu werden im Bundesverkehrsministerium derzeit die rechtlichen und technischen Voraussetzungen geprüft.

Die Experten unter uns wissen, dass es bis zur Bemautung einige Hürden zu überwinden gilt. Hierüber wird intensiv zu beraten sein. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass uns der Bundesrechnungshof die Ausweitung der Lkw-Maut auf vierstreifige Bundesstraßen ins Stammbuch geschrieben hat. Im Übrigen sieht auch die ‚Allianz pro Schiene' in einer Ausdehnung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen einen Beitrag zur Herstellung von Wettbewerbsgleichheit zwischen den Lkw und den Güterbahnen.

Schmerzliche Beschlüsse unausweichlich

> Streichung der Heizkostenpauschale

Wer sparen will, kommt an schmerzlichen Maßnahmen nicht vorbei. Eine solche Maßnahme ist die Begrenzung des Aufwuchses beim Wohngeld, jedenfalls durch die Streichung der Heizkostenpauschale. Dieser Zuschuss ist eingeführt worden zu einem Zeitpunkt, als die Energiekosten auf einem historisch hohen Stand lagen. Dies ist heute anders. Die Situation hat sich erfreulicherweise entspannt. Nach Angaben des Deutschen Mieterbundes sind die Heizkosten im Abrechnungsjahr 2009 durchschnittlich um 14 % gesunken. Die Rückkehr zum alten Recht ist daher vertretbar und angemessen.

> Einsparungen beim CO2-Gebäudesanierungsprogramm

Es ist gelungen, die Investitionslinie im Bereich unseres Ministeriums auf hohem Niveau bei über 12 Mrd. Euro festzuschreiben. Wie andere Ressorts muss aber auch das BMVBS bei Programm-Mitteln Einsparungen schultern.

Die überaus erfolgreichen KfW-Darlehens- und Zuschussprogramme für energetische Sanierungsmaßnahmen im Gebäudebereich in den Jahren 2009 und 2010 auf 1,5 Mrd. Euro waren Teil des Maßnahmenpakets für Wachstum und Beschäftigung. Das Programm leistet einen wesentlichen Beitrag zu Energieeinsparung und Klimaschutz und hat in Zeiten der Wirtschaftskrise im Baunebengewerbe sowie im Handwerk wichtige Beschäftigungsimpulse gesetzt.

Das Programm wird nunmehr wieder zurückgeführt. Die Halbierung auf ca. 450 Mio. Euro im Jahr 2011 ist schmerzlich – vor dem Hintergrund der aktuellen haushaltspolitischen Herausforderungen aber vertretbar. Denn insgesamt wird das Programm dann ein Volumen von rund 7,3 Mrd. Euro erreicht haben. Das derzeit historisch niedrige Zinsniveau ist in seiner Bedeutung als Anreiz für Bauherren, energetische Sanierungsmaßnahmen in Angriff zu nehmen, gar nicht hoch genug einzuschätzen. Über die Gestaltung der Darlehenszins-Unterstützung kann der Kreis der Geförderten durchaus auch weiter auf einem vergleichsweise hohen Niveau gehalten werden.

Denn das ist die eigentlich gute Nachricht: Entgegen manchen Bestrebungen, das Programm völlig einzustellen, bleibt es erhalten. Das CO2-Gebäudesanierungsprogramm wird also 2011 seine Erfolgsgeschichte fortschreiben.

> Städtebauförderung

Gleiches gilt für die Städtebauförderung. Auch hier gab es durchaus Bestrebungen, die Förderung einzustellen. Dies konnte abgewendet werden. Gleichwohl haben wir auch an dieser Stelle mit ca. 305 Mio. Euro einen Konsolidierungsbeitrag zu erwirtschaften (Halbierung der Programm-Mittel).

Ich selbst habe stets betont, dass wir die verschiedenen Programme im Bereich Städtebau bündeln und effizienter machen wollen. Dieses Vorhaben werden wir nunmehr in Kenntnis des finanziellen Handlungsrahmens und in engem Einvernehmen mit den parlamentarischen Gremien sowie der kommunalen Seite in Angriff nehmen.

> „zusätzliche disponible“ Einsparungen

Manch einer wird sich fragen, was in den bisher kommunizierten Sparlisten der Titel „zusätzliche disponible BMVBS“ bedeutet. Bei den hier vorgesehenen Einsparungen in Höhe von 200 Mio. Euro für die Jahre 2011 bis 2014 handelt es sich um Konsolidierungsbeiträge von 2% jährlich, die bei konkreten Investitionsprojekten erwirtschaftet werden müssen. Dies wird erfolgen etwa über die Nichtinangriffnahme von Maßnahmen, die einer kritischen Kosten-Nutzen-Analyse (Streichung: - etwa im Bereich Wasserstraßen -) nicht standhalten können. Und dies wird insbesondere erreicht werden durch Effizienzsteigerungen. Das Ziel dabei lautet: Mehr Schiene und mehr Straße für jeden eingesetzten Euro.

Zurückstellen des Projektes Humboldt-Forum

An einem viel diskutierten Punkt müssen wir ein Projekt zurückstellen, das sich der Staat momentan nicht leisten kann. Die Rede ist vom Projekt Humboldt-Forum. Die Vertagung des Baubeginns des Berliner Stadtschlosses ist unter den aktuellen Rahmenbedingungen unumgänglich. Den Bau eines Schlosses zu einem Zeitpunkt in Angriff zu nehmen, an dem sich viele Bürgerinnen und Bürger mit schmerzlichen Sparbeschlüssen konfrontiert sehen, wäre vielen kaum vermittelbar. Der Bau des Humboldt-Forums ist damit aber keineswegs zu den Akten gelegt. Der Bundestagsbeschluss zum Berliner Schloss gilt nach wie vor. Dazu stehe ich ausdrücklich. Die Schloss-Idee bleibt lebendig.

Wir sollten die gewonnene Zeit als Chance begreifen. Zum Beispiel, um das Jahrhundertprojekt Humboldt-Forum stärker in der Öffentlichkeit zu verankern.
Die jüngsten Umfragen belegen, dass hier noch einiges zu leisten ist.

Ich selbst plädiere dafür, den Schlossbau schon 2013 und nicht erst 2014 zu beginnen. Es wäre durchaus sinnvoll, einen kleinen Teil des Geldes, das wir für 2014 vorgesehen haben, auf das Jahr 2013 vorzuziehen, um bereits den ersten Spatenstich vornehmen zu können. Dies wäre ein durchaus kraftvolles Signal, das unseren gemeinsamen Willen untermauert, dieses baukulturelle Mammutprojekt entschlossen in Angriff zu nehmen.