

## **Verlässliche Neuausrichtung in der Verkehrs-, Bau- und Stadtentwicklungspolitik**

- Halbzeitbilanz der laufenden Legislaturperiode und Ausblick -

Halbzeit dieser Legislaturperiode – Gelegenheit also für eine Zwischenbilanz sowie für einen Ausblick auf die weiteren Aufgaben.

Mit dem Amtsantritt der christlich-liberalen Bundesregierung war auch eine Neuausrichtung in der Verkehrs-, Bau- und Stadtentwicklungspolitik verbunden. Unsere Leitlinien lauten: Verlässlichkeit, Sicherheit und Pragmatismus, statt ideologischer Festlegungen. Hieran ausgerichtet haben wir den Weg geebnet für eine realistische Politik, die die Aufgaben handfest anpackt und bedarfsgerechte Lösungen bietet.

Dies galt bereits für den Beginn der Legislaturperiode, die noch ganz im Zeichen der Finanz- und Wirtschaftskrise und all der Maßnahmen stand, die wir zu ihrer Bewältigung ergriffen haben. So schwierig die Situation auch war: Die Bundesregierung hat entschlossen und erfolgreich gegengesteuert. Nutznießer unserer umfassenden Investitionsoffensive waren nicht zuletzt die Verkehrsinfrastruktur, der Baubereich sowie unsere Städte und Gemeinden. Im Mobilitätsbereich hat zudem die sogenannte „Umwelt-“ oder „Abwrackprämie“ des Jahres 2010 einen wichtigen Beitrag zur Stabilisierung der Automobilindustrie geleistet.

Heute wissen wir, dass unsere Politik zur Krisenbewältigung richtig war. Wirtschaft und Beschäftigung florieren, Deutschland ist wieder die Wirtschaftslokomotive in Europa. Damit dies so bleibt, brauchen wir verlässliche Rahmenbedingungen. Genau hierauf bauen die Bürgerinnen und Bürger. Dies gilt erst recht für die Schlüsselthemen Mobilität, Bauen und Wohnen, die nicht nur für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes, sondern auch für jeden Einzelnen von elementarer Bedeutung sind. Diese Verlässlichkeit liefern wir.

### **Realistische Verkehrspolitik**

Mobilität ermöglichen, statt behindern – so lautet das Leitmotiv der Neuausrichtung in der Verkehrspolitik. Die Tendenz, aus Verkehrsprojekten eine Glaubensfrage zu machen, muss Sorge bereiten. Ob ein Bahnhof oder ein Autobahnabschnitt gebaut wird, muss danach beurteilt werden, ob das Projekt volkswirtschaftlich und verkehrstechnisch sinnvoll ist. Wir brauchen Offenheit gegenüber Sachargumenten, aber keine ideologischen Grabenkämpfe. Gerade in der Verkehrspolitik ist Pragmatismus gefordert, statt Dogmatik.

Eine pragmatische Verkehrspolitik erfordert vor allem auch verlässlich hohe Investitionen in unsere Verkehrswege. Denn sie sind die Grundlage freiheitlicher Mobilität und Rückgrat unserer wirtschaftlichen Entwicklung.

In die Bereiche Straße, Schiene und Wasserstraße investieren wir jahresdurchschnittlich rund zehn Milliarden Euro. Damit stehen mehr investive Mittel zur Verfügung als in den Jahren vor der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise.

### **> Klare Prioritäten setzen: Erhalt vor Neubau beim Verkehrsträger Straße**

In die Straße als Verkehrsträger Nr. 1 investieren wir jährlich rund fünf Milliarden Euro. Vorrang haben dabei Verkehrswegeprojekte, die den größten volkswirtschaftlichen Nutzen bieten. Das gilt besonders für Lückenschlüsse sowie für die Beseitigungen von Verkehrsengpässen.

Die hohe Verkehrsbeanspruchung erfordert eine Verstärkung von substanzerhaltenden Maßnahmen. Die klare Priorität lautet: Erhalt vor Neubau. Diese Priorität ist absolut unerlässlich, wenn wir unsere Infrastruktur nicht zunehmend auf Verschleiß fahren wollen.

Besonders eindringlich wird dies beim Thema Brücken. Von den ca. 39.000 Brücken in Bundesverantwortung ist ein Gutteil zwischen 30 und 50 Jahren alt. Hier besteht also erheblicher Sanierungsbedarf. Genau diesen Bedarf gehen wir entschlossen an. Statt im Durchschnitt der letzten zehn Jahre 300 Millionen Euro werden wir ab 2012 jährlich über 670 Millionen Euro in den Substanzerhalt unserer Brücken investieren.

Zu keiner Zeit wurden zudem mehr Mittel in den Substanzerhalt unserer Bundesfernstraßen und Autobahnen investiert als heute. Und wir werden die dazu notwendigen Mittel in den nächsten Jahren sukzessive von 2,2 Milliarden Euro in 2011 auf rund 2,7 Milliarden Euro in 2015 weiter hochfahren. Dass diese Priorität unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen und unter Berücksichtigung der notwendigen Abfinanzierung laufender Aus- und Neubauvorhaben kaum noch Luft für zusätzliche Straßenbauprojekte lässt, gehört zur Wahrheit dazu.

### **> Verbessertes Angebot an Lkw-Parkplätzen auf Autobahnen**

Seit Jahren fehlen auf unseren Autobahnen Lkw-Parkplätze. Die Bundesregierung nimmt sich dieses Problems an. Erste Erfolge gibt es bereits: Das Ziel, bis Ende 2012 insgesamt 11.000 neue Lkw-Parkplätze zu schaffen, haben wir im vergangenen Jahr zur Hälfte erreicht. Allein im ersten Halbjahr 2011 sind noch einmal 1.200 Parkstände hinzugekommen. Der Bund hat seit 2008 rund 250 Millionen Euro für den Neu-, Um- und Ausbau der Rastanlagen zur Verfügung gestellt.

## **Auswege aus erheblichem Finanzierungsdilemma in Angriff nehmen**

Wir brauchen einen neuen Realismus in der Verkehrsinfrastrukturpolitik. Denn bei allen beachtlichen Erfolgen zur Verstetigung unserer Investitionslinie bei Straße, Schiene und Wasserstraße kommen wir nicht umhin festzustellen: Wir befinden uns in einem erheblichen Finanzierungsdilemma. Seit Jahren ist absehbar, dass wir schlicht nicht in der Lage sind, das Soll all derjenigen Verkehrsprojekte umzusetzen, die im geltenden Bundesverkehrswegeplan als wirtschaftlich sinnvoll eingestuft und durch die Ausbaugesetze sozusagen gesetzlich verankert sind. Nur ein Beispiel: Bundesweit stehen noch ca. 850 Ortsumgehungen aus dem Bundesverkehrswegeplan im Investitionsstau. In den laufenden Beratungen zum Bundeshaushalt streben wir deshalb eine Aufstockung der Haushaltsmittel an.

### **> Offene Diskussion über neue Finanzierungsinstrumente**

Wir sollten in aller Offenheit über Auswege aus unserem Finanzierungsdilemma nachdenken. Konkret bedeutet dies: Es muss auch über Wege gesprochen werden, die über die herkömmliche Haushaltsfinanzierung hinausgehen. In diesen Kontext gehört auch ein ergebnisoffenes Nachdenken über eine nutzerorientierte Straßenabgabe. Eines jedenfalls hat die bisherige Diskussion schon gebracht: Sie hat das Bewusstsein dafür geschärft, dass wir etwas unternehmen müssen, um unsere Verkehrsinfrastruktur dauerhaft und verlässlich leistungsfähig zu halten.

### **> Öffentlich-Private Partnerschaften weiterentwickeln**

Mehr Pragmatismus, statt ideologischer Festlegungen ist beim Thema „Öffentlich-Private-Partnerschaften“ (ÖPP) erforderlich. Dieses moderne Finanzierungsinstrument bewährt sich in Deutschland seit über zehn Jahren. Die Vorteile von ÖPP liegen klar auf der Hand: Im Zusammenspiel mit privaten Investoren erweitern sie die staatlichen Handlungsspielräume bei der Umsetzung wichtiger Infrastrukturmaßnahmen und beschleunigen ihre Realisierung.

ÖPP bedeutet nicht, dass sich der Staat seiner Verantwortung für Infrastrukturmaßnahmen entzieht. ÖPP verbessert vielmehr die Möglichkeiten des Staates, seine Verantwortung aktiv wahrzunehmen und sich dabei moderner Management- und Bewirtschaftungsinstrumente zu bedienen. Das Potential von ÖPP ist sicher noch nicht ausgeschöpft. Die Bundesregierung setzt auf die Weiterentwicklung dieses Instruments, das die Infrastrukturfinanzierung von der klassischen Haushaltsfinanzierung unabhängiger macht. Nach den ersten vier erfolgreichen Bundesautobahn-Projekten ist nunmehr eine zweite Staffel mit acht weiteren ÖPP-Projekten und einem Bauvolumen von rund 1,5 Milliarden Euro auf den Weg gebracht worden.

## **Bahnpolitik: Erfolgreiche Neuausrichtung der Deutschen Bahn AG**

Um die allgemein prognostizierten Verkehrszuwächse bewältigen zu können, brauchen wir eine Stärkung des besonders energie- und umweltschonenden Eisenbahnverkehrs. Die von uns vorgenommene Neuausrichtung in der Bahnpolitik drückt sich unter anderem auch in der personellen Aufstellung der bundeseigenen Deutschen Bahn AG (DB AG) aus. Binnen eines knappen Jahres wurden ein neuer Vorstand und seit Ende März 2010 auch ein neuer Aufsichtsrat bestellt. Der Bund ist damit wieder deutlich näher an die Bahn gerückt – und umgekehrt. Die DB AG ist kein beliebiges Unternehmen, sondern ein wesentlicher Bestandteil einer zukunftsgerichteten Mobilitätspolitik unseres Landes.

Nach Jahren erheblichen Renditedrucks auf die Deutsche Bahn AG, in dessen Folge notwendige Investitionen zum Beispiel in neue Züge, aber auch in die Wartung deutlich zurückgefahren wurden, ist nunmehr eine Wende eingeleitet. Auch wenn sich Erfolge aus Sicht der Kunden erst allmählich einstellen: Das Unternehmen Bahn investiert inzwischen auf Rekordniveau – die im Mai 2011 erfolgte Bestellung von bis zu 300 neuen ICx mit einem Gesamtvolumen von bis zu zehn Milliarden Euro verdeutlicht dies.

Der Bund investiert in den Verkehrsträger Schiene 2012 rund vier Milliarden Euro. Im Sinne eines Finanzierungskreislaufs ist es dabei gelungen, bis 2015 zusätzliche Mittel in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro bereitzustellen. Damit schaffen wir auch mehr Planungssicherheit sowie Transparenz bei den Geldflüssen.

Die von dieser Bundesregierung eingeleitete Neuausrichtung der Deutschen Bahn AG trägt Früchte. Mit deutlich mehr Investitionen, Serviceorientierung und Personal wird die DB AG unter Beweis stellen, dass es sehr wohl möglich ist, das bundeseigene Unternehmen Bahn zugleich wirtschaftlich, gewinnorientiert und vor allem kundenorientiert aufzustellen. Bund und Bahn werden mit ihrer gemeinsam eingeleiteten Qualitäts- und Investitionsoffensive die in den letzten zehn Jahren aufgelaufenen Probleme im Sinne einer zukunftsorientierten Bahn bewältigen.

### **> Ertüchtigung von Bahnhöfen**

Mit Mitteln aus den Konjunkturprogrammen wurden in den Jahren 2009 bis 2011 über 350 Millionen Euro in die Sanierung von mehr als 3.000 Bahnhöfen investiert – ein gelungener Beitrag zur Verbesserung von Service und Kundenzufriedenheit.

Dass wir insgesamt beim Bahnverkehr auf dem richtigen Gleis sind, belegen nicht zuletzt die steigenden Zahlen beim Personen-, aber vor allem auch beim Güterverkehr.

### **> Beschleunigung der Zugbeschaffung**

Nicht alle Probleme können auf einmal und in großer Schnelle gelöst werden. Ein Beispiel hierfür ist das Thema Zugbeschaffung. Ziel ist es, schneller mehr Züge auf

die Gleise zu bekommen. Wiederholte Verzögerungen bei der Auslieferung von Nah- und Fernverkehrszügen müssen der Vergangenheit angehören. Die Bahn muss besser gerüstet sein, um Zugausfälle und Verspätungen zu verringern. Die Bundesregierung stellt hierfür die Weichen. Mit der Einführung des „Handbuchs Eisenbahnfahrzeuge“ sind die jeweiligen Verantwortlichkeiten und Abläufe zwischen Bahnunternehmern, Zugherstellern und Genehmigungsbehörden inzwischen klar geregelt – von der Entwicklung der Züge bis zu deren Zulassung und fristgerechter Auslieferung. Mit der kürzlich vom Bundeskabinett beschlossenen Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes werden zudem die Hersteller künftig stärker in die Verantwortung für die Sicherheit und Qualität ihrer Produkte genommen.

### **Akzeptanz schaffen – Lärmschutz vorantreiben**

Der Ausbau von Verkehrswegen ist ohne Akzeptanz durch die Bürgerinnen und Bürger nicht möglich. Ein zentraler Ansatzpunkt hier ist ein verbesserter Schutz vor Verkehrslärm. Für innovative Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen wurden in den Jahren von 2009 bis 2011 zusätzlich rund 100 Millionen Euro investiert. Zusammen mit den konventionellen Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm – wie zum Beispiel Lärmschutzwänden – stehen in diesem Zeitraum allein im Bahnbereich rund 400 Millionen Euro zur Verfügung. Auch mit ordnungspolitischen Instrumenten wie einem lärmabhängigen Trassenpreissystem mit Boni für den Einsatz lärmarmen ‚Flüsterbremsen‘ an Zügen ab Dezember 2012 schaffen wir zusätzliche Anreize für Lärmschutz.

### **Neuausrichtung des Verkehrsträgers Wasserstraßen**

Für die Wasserstraßen stehen im Zeitraum 2012 bis 2015 Investitionen in Höhe von 3,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Durch das vorwiegend hohe Alter der Anlagen an den Bundeswasserstraßen steht die Substanzerhaltung und Erneuerung vorhandener Infrastrukturen im Vordergrund. Im Rahmen der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) setzen wir klare verkehrliche Prioritäten. Wir klassifizieren die Bundeswasserstraßen nach ihrer verkehrlichen Bedeutung und werden die zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend aufteilen. Auch die Neuorganisation der WSV wird diesen inhaltlichen Vorgaben folgen und sie widerspiegeln.

### **Häfen, Flughäfen und ihre Anbindung**

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- als auch landseitig – muss für die Exportnation Deutschland hohe Priorität haben.

## **Sicherheit und Verlässlichkeit im Flugverkehr ist oberstes Gebot**

Wie wichtig ein reibungsloser Flugverkehr für Deutschland und Europa ist, haben wir bei inzwischen zwei Vulkanausbrüchen auf einschneidende Weise erleben müssen. Die notwendigen Einschränkungen des Luftverkehrs haben uns einmal mehr ins Bewusstsein gebracht, dass hochtechnisierte Mobilität immer auch störungsanfällig ist. In allen Fällen potenzieller Gefährdungen lautet die Maxime unseres Handelns stets „größtmögliche Sicherheit“. Die sofort ergriffenen Sicherheitsmaßnahmen waren deshalb ohne verantwortbare Alternative.

Zudem sind alle relevanten Akteure unverzüglich an einen Tisch geholt worden, um Vorsorge zu treffen. Inzwischen sind deutlich verbesserte Messverfahren zum Nachweis gefährlicher Aschekonzentrationen in den Lufträumen entwickelt sowie die Arbeiten an international gültigen Grenzwerten für den Fall künftiger Ereignisse dieser Art forciert worden. Die Bundesregierung drängt weiter darauf, dass in der EU, aber vor allem im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) gemeinsame Standards festgelegt werden.

Gerade auch der Flugverkehr braucht Akzeptanz. Anlieger von Flughäfen müssen sich auf die Politik verlassen können. Das gilt in besonderem Maße für die Festlegung von Flugrouten. Im Fall des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg International gilt unser Einsatz Lösungen, die neue Betroffenheiten und damit zusätzliche Belastungen Zehntausender Bürgerinnen und Bürger ausschließen.

Zur Verlässlichkeit gehört es auch, einen störungsfreien Flugverkehr zu gewährleisten. Gerade erst vor wenigen Tagen konnte dank der Intervention des Bundesverkehrsministers ein drohender Streik der Fluglotsen abgewendet werden. Das ist ein großer Erfolg vor allem für hunderttausende von Fluggästen, die nunmehr planmäßig zur herbstlichen Urlaubsreise oder zu ihren Geschäftsreisen abheben können. Mit dem Anstoß zur Tarifeinigung in letzter Minute konnten zudem massive Streikschäden für die deutsche Volkswirtschaft durch Flugausfälle vermieden werden.

## **Freiheitliche Verkehrspolitik und Bürgernähe**

„Mobilität ermöglichen und nicht behindern!“ – Dieses Leitmotiv gilt insbesondere auch für die Ausrichtung des Verkehrsregelwerks. Statt auf Restriktionen wie Verkehrseinschränkungen in Form genereller Tempolimits setzen wir auf pragmatische Anreize und Hilfestellungen. Gute Politik muss die konkreten Bedürfnisse der Menschen im Auge haben. Eine Reihe von Entscheidungen, die wir seit Regierungsantritt beschlossen haben, folgt diesem Prinzip der Bürgernähe.

### **> Beispiel: Begleitetes Fahren ab 17**

Mit dem begleiteten Fahren ermöglichen wir es nunmehr jungen Menschen, bereits mit 17 einen Pkw-Führerschein zu machen und in Begleitung eines erfahrenen erwachsenen Autofahrers selbständig einen Pkw zu steuern. Diese Maßnahme hilft besonders jungen Menschen in ländlichen Regionen, in denen es kein entsprechend attraktives ÖPNV-Angebot gibt und hat die Verkehrssicherheit junger Fahranfänger signifikant erhöht.

### **> Beispiel: Feuerwehrführerschein**

Mit der Umsetzung des Feuerwehrführerscheins sichern wir die Einsatzfähigkeit von Not- und Rettungsdiensten und unterstützen junge Ehrenamtliche bei ihrer gesellschaftlich verdienstvollen Arbeit.

### **> Beispiel: Kleinere Motorradkennzeichen**

Die übergroßen Kraftradkennzeichen, die so genannten „Kuchenbleche“, können inzwischen ersetzt werden durch deutlich kleinere. Auch diese Maßnahme dient nicht zuletzt der Verkehrssicherheit, indem sie die Verletzungsgefahr bei Motorradunfällen mindert.

## **Betroffene zu Beteiligten machen – mehr Bürgerbeteiligung**

Bürgernähe meint auch mehr Bürgerbeteiligung – vor allem bei großen Infrastrukturprojekten. Akzeptanz von Verkehrsprojekten ist spätestens durch ‚Stuttgart 21‘ zu einem weithin diskutierten Thema geworden. Wir brauchen eine Kultur der frühzeitigen und vor allem andauernden Bürgerbeteiligung – auch jenseits aller bereits vorhandenen formalen Mitspracherechte unserer rechtsstaatlichen Planungsprozesse! Eine solche Beteiligungskultur in Projektbeiräten oder Dialog-Foren sichert nicht nur Teilhabe, sondern eröffnet zudem die Chance, intensiv über die elementare Bedeutung einzelner Infrastrukturprojekte für unser aller Zukunft ins Gespräch zu kommen. Auch deshalb ist es wichtig, aus Betroffenen Beteiligte zu machen. Unsere Verkehrswege sind das Rückgrat unserer freiheitlichen Gesellschaftsordnung und die Lebensadern unserer Volkswirtschaft. Deshalb brauchen wir eine deutlich ausgeprägtere Dafür-Mentalität.

## **Mit Innovationen Mobilität ökologisch und ökonomisch gestalten**

Wir wollen Verkehr so reibungslos, energieeffizient, umweltschonend, versorgungssicher und preiswert wie möglich gestalten. Dabei ist es unverzichtbar, im Mobilitätsbereich auf Innovationen zu setzen. Dies leisten wir nicht über die Köpfe der Betroffenen hinweg, sondern in engem Einvernehmen mit ihnen.

## **> Elektromobilität / Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie**

Mit Nachdruck und erheblichen Investitionen setzen wir auf eine zukunftsweisende Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie unter verstärkter Einbindung erneuerbarer Energien und verfolgen Ansätze wie die Elektromobilität.

In der „Nationalen Plattform Elektromobilität“ sitzen alle relevanten Partner der Automobil- und Zulieferindustrie, der Energiewirtschaft, der Wissenschaft, aber auch Umweltverbände zusammen an einem Tisch. Das ist eine weltweit einzigartige Bündelung von Kräften.

In einem eigens aufgelegten ‚Regierungsprogramm Elektromobilität‘ vom Mai 2011 haben wir ganz konkrete Konsequenzen aus den Handlungsempfehlungen der Nationalen Plattform gezogen und einen entsprechenden Maßnahmenkatalog auf den Weg gebracht. Und wir haben uns darauf verpflichtet, Elektromobilität auch über die erfolgreichen Maßnahmen des Konjunkturpakets hinaus weiter intensiv zu fördern.

Neben den bewährten Maßnahmen der Ressorts im Bereich Forschung und Entwicklung sind gerade auch Projekte und Konzepte erforderlich, die die ganz praktische Anwendung und damit Markteinführung von Elektromobilität voranbringen. Um die Attraktivität von Elektromobilität und ihren Mehrwert zu steigern, setzen wir auf einen intelligenten Maßnahmenmix aus Forschen, Werben und Erproben. Unter anderem fördern wir in Schaufensterprojekten die alltägliche Anwendung von Elektromobilität in der Praxis. Uns geht es darum, die beste und nutzerfreundlichste Lösung zu finden.

## **> Die deutsche Verkehrs- und Logistikwirtschaft stärken – auch im Ausland**

Gemeinsam mit der Branche haben wir im „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“ Maßnahmen zur Stärkung unserer Logistikwirtschaft erarbeitet. Entscheidend ist es, die jeweiligen Stärken unserer einzelnen Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftfahrt bestmöglich zur Geltung zu bringen und miteinander zu verzahnen. Die Intermodalität fördern wir zum Beispiel in Form des Kombinierten Verkehrs. Auch das ist ein Beitrag zu mehr Effizienz im Verkehrsbereich.

Wir wollen, dass die weltweit führende Rolle der deutschen Güterverkehrslogistik gefestigt und ausgebaut wird. Einen wichtigen Stellenwert nimmt dabei die weltweite Vermarktung durch die erhöhte Präsenz auf internationalen Messen und das Knüpfen entsprechender Kontakte ein. Zur Förderung deutscher Wirtschaftsinteressen ist die Pflege internationaler politischer Kontakte unerlässlich. Ein Beispiel: Im November 2009 konnte ein Bahn-Milliardengeschäft mit Katar unter Dach und Fach gebracht werden. Das Emirat will den Aufbau einer hochmodernen öffentlichen Schieneninfrastruktur. Mit der Beteiligung der DB International eröffnen sich für die deutsche Bahnindustrie in der Region große Chancen. Das Beispiel zeigt: Verkehrspolitik ist eben auch ganz praktische Wirtschaftspolitik.



## **Pragmatische Ansätze, statt ideologischer Festlegungen**

Notwendig in der Verkehrspolitik ist eine betont pragmatische Herangehensweise statt ideologischer Festlegungen. Dies gilt zum Beispiel auch für die Themen Lang-Lkw sowie die Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs, die wir zum Erfolg führen wollen.

### **> Feldversuch Lang-Lkw**

Ziel unseres geplanten und auf fünf Jahre angelegten bundesweiten Feldversuchs mit Lang-Lkws ist es ausschließlich, neue Volumentransportkonzepte auf ihre Praxistauglichkeit zu testen. Weder ist der Einsatz von 60-Tonnen schweren „Monstertrucks“ geplant, noch sind diese Lkw für den innerstädtischen Verkehr gedacht. Zum Einsatz sollen Lkw kommen mit bis zu 44 Tonnen innerhalb der bislang üblichen Gewichtsgrenzen auf ausgewählten Fernverkehrsstrecken. Die Fahrer müssen besonders geschult, die Fahrzeuge mit zusätzlicher Sicherheitstechnik ausgestattet sein. Zwei Lang-Lkw ersetzen drei herkömmliche Lkw und sparen zwischen 15 und 30 Prozent Diesel. Das sind die Fakten. Es wäre deshalb wünschenswert, dass alle Länder dem Feldversuch ergebnisoffen gegenüber stünden und an diesem lohnenswerten Versuch teilnähmen.

### **> Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs**

In vielen anderen Ländern gehören Fernbuslinien längst zur Verkehrskultur. Sie sind eine kostengünstige Ergänzung im Reiseverkehr, die wir auch in Deutschland nutzen wollen. Mit der Öffnung des Fernbusverkehrs wollen wir vor allem die Flexibilität für die Bürgerinnen und Bürger bei der Wahl ihres Verkehrsmittels erhöhen.

Die Fahrt mit einem Fernbus ist deutlich preiswerter als mit dem privaten Pkw. Der Fernlinienbus schafft also eine zusätzliche Alternative zum Individualverkehr und ergänzt das Angebot auf der Schiene. Auch aus ökologischer Sicht ist der Omnibus höchst attraktiv. Wenn es uns also gelingt, Verkehrsteilnehmer zum Umsteigen vom Auto in den Bus zu bewegen, ist das auch ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.

## **Verkehrssicherheit weiter verbessern**

Die Zahl der im Verkehr getöteten Menschen nimmt kontinuierlich ab. 1970, im bisher schwärzesten Jahr der Unfallstatistik, waren 21.332 Todesopfer zu beklagen. 2010, also genau 40 Jahre später, haben wir mit 3.651 Toten im Straßenverkehr einen historischen Tiefstand erreicht – und das, obwohl sich das Verkehrsaufkommen inzwischen verdreifacht hat.

So erfreulich diese Tendenz ist, so beklagenswert ist jedes einzelne Unfallopfer. Daher dürfen wir – bei allen statistischen Erfolgen – nie nachlassen, um unsere Straßen noch sicherer zu machen. Hier gibt es vielfältige Ansatzpunkte. Dazu gehört auch die von uns im Winter 2010 eingeführte konkrete Winterreifenpflicht.

Mit unserem neu justierten Verkehrssicherheitsprogramm zielen wir darauf ab, besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer wie alte Menschen und Kinder noch stärker in den Blick zu nehmen, besondere Gefahrenstellen in der Infrastruktur zu entschärfen, durch innovative Technik für einen besseren Verkehrsfluss zu sorgen und im Bereich Fahrzeugtechnik auf eine stärkere Verbreitung von „intelligenten“ Sicherheitssystemen hinzuwirken, die wesentlich zur Unfallvermeidung beitragen können.

## **Gebäudebereich leistet wichtigen Beitrag zum Umstieg auf eine nachhaltige Energieversorgung**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist längst auch zu einem Schlüsselressort in Sachen Energiepolitik geworden. Denn die Sektoren Verkehr und Gebäude sind in Deutschland derzeit für rund 70 Prozent des Endenergieverbrauchs (Verkehr 30 Prozent, Gebäude 40 Prozent) und für rund 40 Prozent aller CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich.

Wir alle wollen den im breiten Konsens beschlossenen Umstieg auf eine nachhaltige Energieversorgung erfolgreich gestalten. Hierzu kann, muss und wird vor allem der Gebäudebereich einen erheblichen Beitrag leisten. Denn die Energiesparpotenziale sowie die Möglichkeiten zur Energieeffizienz-Steigerung sind hier besonders groß.

Eines der wesentlichen Förderinstrumente der Bundesregierung zur Energieeinsparung ist das erfolgreiche CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm und die daraus finanzierten Förderprogramme zum energieeffizienten Bauen und Sanieren. Bisher sind damit ca. 2,5 Millionen Wohnungen energetisch saniert bzw. energieeffizient errichtet worden. Dadurch werden jährlich rund vier Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. Die gesparte Energie entspricht der Leistung von zwei Atomkraftwerken. Etwa 40 Prozent der neu errichteten Wohngebäude werden durch Programme der bundeseigenen KfW-Bankengruppe gefördert und damit noch energieeffizienter errichtet als gesetzlich vorgegeben. Zugleich haben die Förderprogramme maßgebliche beschäftigungspolitische Impulse für Bauwirtschaft und Handwerk gesetzt. Jährlich konnten so bundesweit bis zu 290.000 Arbeitsplätze gesichert oder neu geschaffen werden. Unsere Anstrengungen zur energetischen Gebäudesanierung setzen wir konsequent fort: Die bewährten und erfolgreichen KfW-Gebäudesanierungsprogramme werden aus Mitteln des Energie- und Klimafonds für die Jahre bis 2014 auf jährlich 1,5 Mrd. Euro erhöht. Das schafft Planungssicherheit für Eigentümer und Investoren und verdient das Prädikat Verlässlichkeit.

Darüber hinaus wollen wir die steuerlichen Anreize zur energetischen Gebäudesanierung verbessern. Mit der Anrufung des Vermittlungsausschusses zwischen Bundestag und Bundesrat zu einem entsprechenden Gesetzesvorhaben verbinden wir die Erwartung auf ein positives Signal an die Gebäude- und Wohnungseigentümer.

## **> Effizienzhaus Plus**

Wesentliche Beiträge zum Energiesparen leisten technische Innovationen im Baubereich. Zur Unterstützung und Präsentation neuester technischer Lösungen auf dem Gebiet des nachhaltigen, energieeffizienten Bauens hat die Bundesregierung das Effizienzhaus Plus der Technischen Universität Darmstadt gefördert. Das international prämierte Haus wurde von der Bundesregierung im Frühjahr 2010 in Essen präsentiert. Dabei wurde beispielhaft auch die Kopplung von Elektromobilität und Gebäuden gezeigt. Das Modellhaus produziert etwa doppelt so viel Energie, wie es selbst verbraucht. Der überschüssige Strom kann ins Netz eingespeist oder zum Beispiel für die Aufladung von Elektroautos oder Elektrofahrrädern genutzt werden.

## **Energiewende mit modernem Planungsrecht flankieren**

Der eingeschlagene Weg zum beschleunigten Umstieg auf eine nachhaltige Energieversorgung bedeutet ohne jeden Zweifel einen Kraftakt, der auf breite Unterstützung angewiesen ist. Jeder hat hier seine spezifischen Aufgaben. Auch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung leistet hierzu wichtige Beiträge – genannt seien nur die Stichworte: Ausbau von Windkraft und Stromnetzen. Dieser Ausbau muss mit einem modernen Planungsrecht flankiert werden.

## **> Beispiel Windkraft**

Mit der laufenden Überarbeitung des Bauplanungsrechts wollen wir Erleichterungen und mehr Rechtssicherheit schaffen bei der Ausweisung von Flächen für neue Windkraft und für den Rückbau bestehender Anlagen. Wir brauchen leistungsfähige, möglichst in Windparks gebündelte Anlagen an gut geeigneten und landschaftsverträglichen Standorten, anstatt einer zusätzlichen „Verspargelung“ der Landschaft. Neben dem Ausbau gilt es, ältere Windenergieanlagen durch moderne und leistungsfähigere zu ersetzen – das sogenannte „Repowering“. Dies wollen wir den Gemeinden erleichtern.

Einen besonderen Schwerpunkt sieht unser Energiekonzept im Ausbau von Offshore-Windparks. Auch hier spielt das Planungsrecht eine wichtige Rolle. Um schnell konkrete Windpark-Projekte auf den Weg zu bringen, hat das Bundeskabinett inzwischen einen Gesetzentwurf auf den Weg gebracht, der die Genehmigungsverfahren vereinfachen und beschleunigen wird.

## **Bund bleibt verlässlicher Partner in der Stadtentwicklungspolitik**

In diesem Jahr feiern wir 40 Jahre Städtebauförderung, die wir erfolgreich weitergeführt haben. Sie unterstützt Städte und Gemeinden, die von unterbliebener Erneuerung, demografischem und wirtschaftlichem Strukturwandel betroffen sind, bei der Beseitigung städtebaulicher Missstände und der Einleitung zukunftsfähiger

Entwicklungen. Der Bund bleibt weiter ein verlässlicher Partner der von Bund, Ländern und Gemeinden gemeinsam finanzierten Förderinstrumente.

Im Etatentwurf für das nächste Jahr sind für die verschiedenen Programme, die allesamt erhalten bleiben, 410 Millionen Euro verankert. In einem engen inneren Zusammenhang zur Städtebauförderung steht zudem das neue KfW-Programm „Energetische Stadtsanierung“, für das im nächsten Jahr erstmalig Programmmittel von 92 Millionen Euro veranschlagt sind. Dies macht in Summe über 500 Millionen Euro und zeigt: Wir sind uns der immensen Bedeutung einer effizienten und auf neue Herausforderungen ausgerichteten Stadtentwicklungspolitik wohl bewusst.

### **> Neuer Schwerpunkt: Ländliche Regionen**

Neben dem Handlungsschwerpunkt Innenentwicklung unserer Städte und Gemeinden setzt die Bundesregierung neue Schwerpunkte, um die Infrastruktur in ländlichen Regionen zu stärken. Hierzu hat die Bundesregierung im Rahmen ihrer Initiative „Ländliche Infrastruktur“ unter anderem das Förderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ gestartet. Ziel ist es, Klein- und Mittelstädte in ländlich geprägten Räumen als wirtschaftliche, soziale und kulturelle Ankerpunkte der Daseinsvorsorge ihres Umlandes zu sichern. Gefördert wird die Zusammenarbeit von Umlandgemeinden, die darauf abzielt, sich über gemeinsame Versorgungseinrichtungen abzustimmen, um so kostenintensive Doppelstrukturen zu vermeiden.