

Bilanz der Verkehrs-, Bau- und Stadtentwicklungspolitik in der 17. Legislaturperiode

Stand: 5. Juli 2013

I. Verkehrspolitik: Mobilität ermöglichen, statt behindern

Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur sichern

Leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrswege sind Voraussetzung für gesellschaftliche Freiheit sowie für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit. Mit unserer Politik haben wir erheblich dazu beigetragen, dass das Bewusstsein hierfür wieder gestiegen ist – sowohl grundsätzlich als auch mit zusätzlichen Milliardeninvestitionen in moderne Straßen, Schienen- und Wasserwege.

Stärkung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen: Wir haben die Investitionslinie auf jährlich rund 10 Mrd. € verstetigt. Damit stehen heute mehr Mittel bereit als in den Jahren vor der Wirtschafts- und Finanzkrise. Mit den Infrastrukturbeschleunigungsprogrammen I und II haben wir für 2012 eine Zusatzmilliarde sowie für 2013 noch einmal 750 Mio. € für zusätzliche Investitionen erreichen können. Mehr Geld gibt es auch für die Schiene: Durch den Einstieg in einen Finanzierungskreislauf Schiene stehen für Investitionen bis 2015 zusätzlich rund 1 Mrd. € zur Verfügung.

Verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe: Seit dem Bundeshaushalt 2011 fließen die Lkw-Mauteinnahmen unmittelbar in den Verkehrsträger Straße. Dies stärkt Transparenz und Verlässlichkeit. Mit der Ausdehnung der Lkw-Maut auf 4-spurige autobahnähnliche Bundesstraßen haben wir zudem die Basis der Bundesfernstraßenfinanzierung gestärkt: Das Netz mautpflichtiger Bundesfernstraßen haben wir um 1.100 km erweitert - kassenwirksam seit Mitte 2012.

Um die nach wie vor bestehende strukturelle Unterfinanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur zu beenden, bleibt die Absicherung möglichst hoher Investitionen im Bundeshaushalt eine Daueraufgabe. Daneben sind Entscheidungen über neue Finanzierungswege unerlässlich. Zu diesem Zweck unterstützen wir die Arbeit der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, die die Verkehrsministerkonferenz der Länder eigens eingesetzt hat. Über die von der sog. „Bodewig-Kommission“ für den Herbst angekündigten Vorschläge wird zeitnah zu entscheiden sein.

Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) sind eine starke Alternative zur konventionellen Finanzierung im Bundesfernstraßenbau. Sie ermöglichen in der Regel einen früheren Baubeginn und eine schnellere Realisierung. Mit den ersten ÖPP-Projekten haben wir gute Erfahrungen gemacht. Deshalb haben wir inzwischen eine zweite Staffel mit 8 neuen Projekten in Angriff genommen – Bauvolumen ca. 1,5 Mrd. €.

Verlässliche und realistische Bundesverkehrswege- und Investitionsplanung

Nach der intensiven Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesverkehrswege (Schiene und Straße) im Jahr 2010 haben wir im März 2012 eine detaillierte **verkehrsträgerübergreifende Fünfjahresplanung** (Investitionsrahmenplan – IRP) zur Verwirklichung des Ausbaus nach den Bedarfsplänen bei Schiene, Straße und Wasserstraße für den Zeitraum 2011 – 2015 vorgelegt. Mit der darin vorgenommenen Investitionsplanung erhielt die erforderliche Priorisierung von Verkehrsprojekten deutlich mehr Realismus.

Im alten IRP betrug das Projektvolumen für Aus- und Neubau rund 57 Mrd. €. Das war angesichts der absehbar zur Verfügung stehenden Finanzmittel schlicht unrealistisch. Tatsächlich investiert wurden in den Jahren 2006 – 2010 rund 20,2 Mrd. € – also lediglich rund 35 % des ausgewiesenen Projektvolumens. Im aktuellen IRP 2011 – 2015 haben wir das Projektvolumen für Aus- und Neubau auf deutlich realistischere 41 Mrd. € begrenzt. Wir sind damit dem Erfordernis gefolgt, dass es bei der Investitionsplanung keine unüberwindbare Kluft zwischen Wunsch und Wirklichkeit geben darf.

Im Juni 2012 haben wir erstmals eine **Netzkategorisierung im Bereich Bundeswasserstraßen** vorgestellt. Auch hier gibt es jetzt also eine mit klaren Prioritäten versehene Investitionsgrundlage.

Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP)

Für die künftige Verkehrsinfrastrukturplanung brauchen wir ein zukunftsfestes und zugleich finanzierbares Gesamtkonzept. Wir haben deshalb bereits 2012 mit der Erarbeitung einer neuen Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 begonnen. Statt auf „Wünsch-Dir-Was“ setzen wir dabei auf Realismus und eine klaren Prioritätensetzung. Die Vorgaben lauten: Erhalt vor Neubau. Zugleich müssen wir uns bei Neu- und Ausbauprojekten auf Lückenschlüsse und die Beseitigung von Engpässen konzentrieren. Die Arbeiten am neuen BVWP dauern an und sind im Zeitplan.

Am 01.02.2013 wurde der Entwurf der Grundkonzeption inklusive der Priorisierungsstrategie der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Projektanmeldungen der Länder sollen bis September 2013 abgeschlossen sein. Die Projektbewertungen und die abschließende Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans werden in der nächsten Legislaturperiode abgeschlossen.

Verkehrsträger Straße

Schwerpunkt bei der Instandhaltung: Wir dürfen die vorhandene Verkehrsinfrastruktur nicht auf Verschleiß fahren. Priorität muss deshalb die Instandhaltung haben. Die Erhaltungsmittel im Bundesfernstraßenbau haben wir sukzessive hochgefahren: Betrugten sie im Jahr 2008 noch rund 2 Mrd. €, lagen sie im Jahr 2012 bereits bei 2,6 Mrd. €. Im laufenden Jahr werden es voraussichtlich 2,9 Mrd. € sein.

Beispiel Straßenbrücken: Sanierungsbedürftige Fernstraßenbrücken dürfen sich nicht zur Achillesferse der Verkehrsinfrastruktur entwickeln. Den hier vorhandenen Investitionsstau sind wir deshalb entschlossen angegangen: Lagen die Instandsetzungsmittel in den Jahren unter SPD-Verkehrsministern jährlich durchschnittlich bei ca. 330 Mio. €, so nehmen wir hierfür 2013 beachtliche 830 Mio. € und 2014 sogar 950 Mio. € in die Hand.

Aus- und Neubau: Trotz der klaren Priorität „Erhalt vor Neubau“ müssen auch weiterhin Aus- und Neubauprojekte möglich sein: Im laufenden Jahr sind 31 Neubeginne von Vorhaben des Bedarfsplan Straße an den Start gegangen bzw. geplant – davon 11 an Bundesautobahnen.

Innovationen für den Straßenbau

Verbessertes Baustellenmanagement - Optimierte Bauzeiten sind eine der wichtigsten Grundlagen zur Minimierung von Verkehrsbeeinträchtigungen durch Baustellen. Mit der Einführung eines verbindlichen Leitfadens für das Arbeitsstellenmanagement hat das BMVBS im Jahr 2011 für die Durchführung von Autobahnbaustellen eine Reihe von grundlegenden Vorgaben entwickelt.

Baustellenmelder – Ebenfalls 2011 hat das BMVBS einen Baustellenmelder eingerichtet, bei dem Autofahrer ruhende Baustellen per Internet melden können. Von dieser Möglichkeit wird rege Gebrauch gemacht. Die Meldungen werden vom BMVBS unmittelbar an die Auftragsverwaltungen der Länder mit der Aufforderung weitergegeben, den Meldungen nachzugehen. Erklärtes Ziel ist die Vermeidung von „Schlafbaustellen“.

Forschungsprogramm „Straße im 21. Jahrhundert“ – Um baustellenbedingte Staus zu vermeiden, sind vor allem innovative Lösungen gefragt. Die Baustelle im 21. Jahrhundert ist intelligent, nachhaltig und sicher. Innovative Verkehrsmanagementsysteme sorgen dafür, dass Geschwindigkeiten der aktuellen Verkehrssituation angepasst und Gefahren gemeldet werden. Vorhandene Wechselwegweisungen werden in die Baustelle integriert und zeigen Fahrzeiten, Verkehrsstörungen und Umleitungsempfehlungen an. Die bundesweit erste Autobahnbaustelle im Rahmen des Forschungsprogramms „Straße im 21. Jahrhundert“ wurde im Juni 2013 auf der A 5 zwischen Ober-Mörlen und Friedberg in Hessen gestartet.

Umweltfreundliche und innovative Mobilität – Elektromobilität

Wir setzen auf klimafreundliche und energieeffiziente Mobilität. Zugleich wollen wir unabhängiger von fossilen Rohstoffen werden – gerade auch im Verkehrssektor. Der Schlüssel hierfür sind Innovationen. Deutschland hat sich zum Ziel gesetzt, Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu werden. Mit der im Mai 2010 auf einem Gipfeltreffen bei Bundeskanzlerin Angela Merkel gegründeten Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) verfügt Deutschland über ein breites Bündnis aus Wissenschaft, Industrie, Verbänden und Politik.

Aufbauend auf gemeinsamen Empfehlungen der Plattform hat die Bundesregierung am 18.05.2011 ihr Regierungsprogramm Elektromobilität verabschiedet. Um Elektromobilität voran zu bringen, ist es neben Forschungs- und Entwicklungsbemühungen insbesondere wichtig, ihren praktischen Mehrwert zu demonstrieren und eine Vielzahl elektromobiler Anwendungen in der Praxis zu testen. Basierend auf den 8 Modellregionen Elektromobilität haben wir mit dem Aufbau von 4 großräumig angelegten regionalen Schaufenstern und der Entwicklung von technischen Leuchtturmprojekten zwei weitere innovative Förderinstrumente etabliert.

Zur Förderung der Elektromobilität setzen wir neben Forschung, Entwicklung und Demonstration auf gezielte Nutzeranreize – zum Beispiel in Form steuerlicher Vorteile bei der KFZ- und Dienstwagenbesteuerung. Darüber hinaus haben wir die Initiative für ein bundesweites Netz an Ladestellen für E-Mobile und zugleich für ein Wasserstofftankstellennetz ergriffen.

Verkehrsträger Schiene

Der Bund ist als Eigentümer wieder näher an die DB AG herangerückt. Mit der Berufung der neuen Aufsichtsratsspitze im Frühjahr 2010 verbindet sich ein personeller und strategischer Neuanfang bei der Bahn. Der Weg eines rein renditeorientierten Börsengangs ist beendet. Im Vordergrund der Unternehmenspolitik müssen Zuverlässigkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit und Kundenorientierung stehen.

In den Verkehrsträger Schiene fließen jährlich rund 4,1 Mrd. € Investitionsmittel des Bundes. Hinzu kommen Investitionen aus Eigenmitteln der DB AG. Mit der seit 2009 geltenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) erhält die DB Netz AG jährlich 2,5 Mrd. € an Bundesmitteln und verpflichtet sich im Gegenzug zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Netzes nach klaren Qualitätsregeln. Die aktuelle LuFV-Anschlussregelung bis einschließlich 2014 sichert der DB Netz AG noch einmal zusätzlich je 250 Mio. € für die Jahre 2013 und 2014. Bei der Pflege des Bestandsnetzes besteht also Planungs- und Investitionssicherheit. Dennoch: Auch beim Investitionsbedarf für die Schiene besteht noch Luft nach oben.

Förderung des kombinierten Verkehrs – Wir wollen mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße bringen. Mit der Förderung von Anlagen für den kombinierten Verkehr stärken wir das intermodulare Transportwesen. Die Fördermittel für Verladeanlagen (Hubs) haben wir bei jährlich deutlich über 100 Mio. € verstetigt. So ist im Oktober 2012 der Startschuss für Deutschlands größten Umschlagplatz, der MegaHub Lehrte (bei Hannover) gefallen. Die Projektpartner Bund und Bahn fördern die Anlage mit rund 100 Mio. €.

Maßnahmen zur Steigerung der Angebotsqualität auf der Schiene

Bahnhofssonderprogramm – Besonders auch die Bahnhöfe müssen sich an den Bedürfnissen der Reisenden orientieren. Sie sind Visitenkarten unserer Städte. Aus den Konjunkturprogrammen hat der Bund der Bahn deshalb 325 Mio. € zusätzlich zur Verfügung gestellt.

Mit diesen Mitteln wurden im Zeitraum 2009 bis 2011 über 2.100 Bahnhöfe modernisiert – fast 40 % aller Bahnhöfe. Vorrangig galten diese Maßnahmen kleineren und mittelgroßen Bahnhöfen. Auch für die Jahre 2012/2013 stehen hierfür im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms I noch einmal 100 Mio. € an Bundesmitteln zur Verfügung.

Beschleunigte Zulassung neuer Züge – Die DB AG und ihre Wettbewerber investieren erheblich in neue Züge. Die Milliardenaufträge für den neuen ICx und für Regionalzüge bestätigen dies. Um die schleppenden Herstellungs-, Genehmigungs- und Inbetriebnahmeprozesse zu beschleunigen, hat das BMVBS eine umfangreiche Initiative ergriffen. Nach dem im Einvernehmen mit der Industrie entwickelten „Handbuch Eisenbahnfahrzeuge“ (2011) und der Präzisierung der Herstellerhaftung im Allgemeinen Eisenbahngesetz haben wir nunmehr eine Art Eisenbahn-TÜV (Juni 2013) etabliert. Dabei werden große Bereiche der Prüftätigkeiten vom Eisenbahnbundesamt auf externe Sachverständige übertragen. Das beschleunigt das gesamte Verfahren – neue Züge kommen künftig schneller auf die Schiene. Die Sicherheit der Schienenfahrzeuge bleibt dabei oberstes Gebot.

Reduzierung des Bahnlärms

Die Akzeptanz für den weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur hängt entscheidend davon ab, dass die Lärmbelastigung reduziert wird. Für das "**Maßnahmenprogramm zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes**" stehen im Bundeshaushalt jährlich 100 Mio. € zur Verfügung. Mit dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II werden diese Mittel noch einmal um ein 40-Mio.-€-Sonderprogramm Lärmschutz erweitert.

Lärmbelästigung muss aber vor allem auch im System Schiene selbst bekämpft werden. Gerade in diesem Jahr sind wir hier wichtige Schritte vorangekommen:

Mit Einführung des **lärmabhängigen Trassenpreissystems** zahlen laute Züge mehr Schienennutzungsgebühren als leise Züge. Gleichzeitig erhalten die Wagenhalter Zuschüsse für die Umrüstung alter Güterwagen auf neue Flüstertechnik.

Im Juni 2013 ist europaweit endlich die LL-Sohle – die sog. **Flüsterbremse** – zugelassen, so dass der zügigen Umrüstung alter Waggons nichts mehr im Wege steht. Das Fahrgeräusch von Waggons mit diesen Bremsen um 10 Dezibel leiser, was einer wahrgenommenen Halbierung des Lärms entspricht.

Seit März 2013 ist die **Abschaffung des Schienenbonus** unter Dach und Fach. Bislang wurde Schienenlärm laut Immissionsschutzgesetz um 5 dB(A) besser beurteilt als anderer Verkehrslärm. Diese Besserstellung entfällt ab 2015. Die Lärmschutzmaßnahmen entlang neuer Schienenstrecken müssen damit künftig 5 dB(A) mehr "Leistung" bringen als bisher.

Mehr Wettbewerb auf der Schiene – Eisenbahnregulierungsgesetz bleibt auf der Tagesordnung

Das Erfolgsmodell DB AG zeigt: Auch unter den Prämissen des integrierten Konzerns, der zugleich für den Eigentümer Bund die Schieneninfrastruktur ausbaut und unterhält sowie Verkehrsanbieter ist, entwickelt sich lebhafter Schienenwettbewerb. Die Wettbewerber der DB AG erzielten 2012 im Schienenpersonennahverkehr einen Marktanteil von 25 Prozent, im Güterverkehr sogar von 28,6 Prozent. Auch in Deutschlands Nachbarländern wie Frankreich hat in dieser zentralen ordnungspolitischen Frage ein Umdenkungsprozess stattgefunden. Die Trennung von Netz und Betrieb kann auch im integrierten Konzern erfolgreich gelebt werden. Der Europäische Gerichtshof hat in seiner jüngsten Entscheidung vom 28.02.2013 die Klage der EU-Kommission gegen die Zulässigkeit des integrierten Bahnkonzerns in vollem Umfang zurückgewiesen.

Entscheidend für mehr Wettbewerb sollte eine wettbewerbsfördernde Regulierung sein. Genau diese war Kernelement unseres „Gesetzesentwurfs zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich“. Damit sollen u.a. der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur verbessert, die Entgeltregulierung neu ausgestaltet und die Befugnisse der Bundesnetzagentur gestärkt werden. Nachdem das Gesetz im Deutschen Bundestag beschlossen worden war, die SPD-geführte Bundesratsmehrheit das Vorhaben aber in den Vermittlungsausschuss verwiesen hatte, konnte dort keine Einigung mehr erzielt werden. Das Thema bleibt also auf der politischen Tagesordnung der nächsten Wahlperiode.

Bundesförderung nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur

Auch Schienenwege öffentlicher, aber nicht bundeseigener Eisenbahnen sind für das Gesamtsystem Schiene von Bedeutung – vor allem für den Schienengüterverkehr. Bislang war der Bund nicht ermächtigt, hier Ersatzinvestitionen zu fördern. Um den Verkehrsträger Schiene weiter zu stärken, sind derartige Schienenwege jetzt auch förderfähig.

Stärkung der Rechte des Bundes bei der Planung von Eisenbahninfrastrukturprojekten. Mit der Vereinbarung zwischen Bund und DB AG vom Sommer 2012 über die Vorfinanzierung der Vorplanung hat sich der Bund die Initiative für verkehrspolitisch zentrale Schienenprojekte gesichert. Auch dies zeigt: Der Bund nimmt seine Infrastrukturverantwortung gerade auch im Bereich Schiene in vollem Umfang wahr.

Wasserstraßen- und Schifffahrtspolitik

Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen ist eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten erforderlich. Die dazu notwendigen Fahrrienenanpassungen haben wir in Angriff genommen. Insbesondere der Hamburger Hafen ist Deutschlands Tor zur Welt. Der Weg für die Elbvertiefung ist von Seiten des Bundes geebnet. Wir sind sicher, bei den Planungen auf rechtlich einwandfreiem Fundament zu stehen und sehen der endgültigen Verwaltungsgerichtsentscheidung optimistisch entgegen (Mündliche Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht voraussichtlich im 4. Quartal 2013).

Die Planungen für verbesserte Seehafenhinterland-Anbindungen treiben wir weiter voran – vor allem auf der Schiene. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Infrastrukturprojekte einen langen Atem erfordern.

Das gilt auch für die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals, der meist befahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt. Nach jahrelanger Vernachlässigung haben wir im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms I sowie mit entsprechenden Entscheidungen im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages dafür gesorgt, dass in die Schleuse Brunsbüttel 375 Mio. € investiert werden.

Reform der Wasser und Schifffahrtsverwaltung

Angesichts des großen Ausbau- und Ersatzinvestitionsbedarfs der Bundeswasserstraßen bei gleichzeitiger Begrenztheit der finanziellen Mittel hat das BMVBS ein Konzept zur Modernisierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes erarbeitet. Dieses sieht eine Neustrukturierung des Netzes der Bundeswasserstraßen vor, nach der sich künftig auch die Aufgabenerledigung der WSV bei Ausbau, Betrieb und Unterhaltung richten wird. Ziel ist es, die verfügbaren Ressourcen auf die Wasserstraßen mit der größten verkehrlichen Bedeutung zu konzentrieren, um dort notwendige Verbesserungen der Infrastruktur in einem vertretbaren Zeitrahmen realisieren zu können.

Die Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen und die Eckpunkte für die Verwaltungsreform stehen. Der Umsetzungsprozess wurde per Organisationserlass eingeleitet. Die neue WSV-Generaldirektion hat im Mai 2013 ihre Arbeit aufgenommen. Die WSV-Reform ist ein längerer Prozess. Schon mit Rücksicht auf die gut 12.000 Beschäftigten ist ein Umsetzungsprozess bis 2020 geplant.

Maritimes Bündnis gesichert – Schifffahrtförderung auf neue Beine gestellt

Die Bundesregierung ist und bleibt ein verlässlicher Partner im maritimen Bündnis - das gilt gerade auch in den aktuell für die Schifffahrtsbranche schwierigen Zeiten. Der Bund hat sein Versprechen gehalten und stellt rund 60 Mio. € pro Jahr für die Schifffahrtförderung bereit. Zugleich halten wir an der bewährten Tonnagesteuer fest und geben der Branche damit Planungssicherheit. Das nationale Hafenkonzept schreiben wir weiter fort.

Luftverkehr

Deutschland ist auf einen reibungslosen Luftverkehr angewiesen. Zur Fortsetzung der Arbeit der „Initiative Luftverkehr“ haben mehrere Spitzenrunden unter Beteiligung der Länder stattgefunden. Ziel dieses intensiven Dialogs ist es, Maßnahmen zu identifizieren, mit denen wir die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland und seiner Unternehmen stärken können.

Lärmschutz und Nachtruhe sind zentrale Themen für die Akzeptanz des Luftverkehrs. Zugleich braucht der Luftverkehr verlässliche Rahmenbedingungen. Eine Gesetzesinitiative

des Bundes zur **Sicherstellung wettbewerbsfähiger Betriebszeiten** an den deutschen Verkehrsflughafen musste verworfen werden, nachdem eine Ländermehrheit diesem Vorhaben äußert kritisch gegenübersteht.

Um direktere Flugrouten im europäischen Luftverkehr zu ermöglichen, hat der Bund den **FABEC-Staatsvertrag** über die verbesserte Zusammenarbeit der Luftaufsichtsbehörden unterzeichnet. Der Funktionale Luftraumblock Europe Central (FABEC) ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum Single-European-Sky.

Der Bund bekennt sich zum Bau des **Berliner Großflughafens**. Er nimmt seine Verantwortung als Gesellschafter wahr und wirkt u.a. mit der ‚Sonderkommission BER‘ intensiv an einer möglichst schnellen Realisierung dieses Projekts von nationalem Rang mit.

Radverkehr

Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP). Der Radverkehr muss auf die künftigen verkehrspolitischen Herausforderungen ausgerichtet werden, wie z.B. Elektromobilität, Kapazitätsengpässe in den Städten oder Alltagsverkehre im ländlichen Raum. Der neue Nationale Radverkehrsplan ist am 01.01.2013 in Kraft getreten und schließt damit nahtlos an seinen Vorgänger für die Jahre 2002 bis 2012 an.

Mehr Bürgerbeteiligung bei Verkehrsinfrastrukturprojekten

Größere Verkehrsinfrastrukturprojekte brauchen Akzeptanz. Zugleich fordern die Bürger zu Recht ein, früher, umfassender und intensiver in die entsprechenden Planungen einbezogen zu werden. Mit dem am 28.02.2013 vom Deutschen Bundestag verabschiedeten ‚**Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren**‘ tragen wir diesem Anliegen Rechnung (Planungsvereinheitlichungsgesetz – Zuständigkeit: BMI)

Zugleich geben wir den beteiligten Akteuren praktische Hinweise an die Hand, wie eine bessere Bürgerbeteiligung gelebt werden kann. Mit unserem am 06.11.2012 vorgestellten **„Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung“** haben wir einen Werkzeugkasten mit verschiedenen Bürgerbeteiligungsinstrumenten entwickelt und der Öffentlichkeit vorgestellt. Die dort beschriebenen Instrumente guter Bürgerbeteiligung praktizieren wir zugleich erfolgreich in konkreten Projekten: Ein Beispiel hierfür ist das Schienenprojekt Rheintalbahn, das von einem Projektbeirat aus den beteiligten Kommunen sowie Bürgerinitiativen begleitet wird. Durch das dortige vertrauensvolle Zusammenwirken konnten z.B. Trassenführungen optimiert und die Akzeptanz des Gesamtvorhabens deutlich gestärkt werden.

Großprojekte verlässlicher realisieren

Große Bauvorhaben müssen in puncto Baukosten und Termintreue verlässlicher werden. Viele Bürger zweifeln zunehmend die Fähigkeit von Politik und Wirtschaft an, Großprojekte erfolgreich durchzuführen. Deshalb ist im März 2013 eine Reformkommission mit hochkarätigen Experten aus der Praxis ins Leben gerufen worden. Dabei sollen Lehren aus den Fehlern bei aktuellen, politisch geerbten Bauprojekten gezogen und Leitlinien für künftige Großprojekte entwickelt werden. Ziel der Reformkommission Großprojekte sind Vorgaben, mit denen ein hohes Maß an Qualität und Funktionalität in festen Zeit- und Kostenrahmen erreicht wird.

Freiheitliche Verkehrspolitik stärkt eigenverantwortliche Mobilität

Mobilität ermöglichen statt behindern. Dieser Leitlinie folgend haben wir eine Reihe von Vorhaben verwirklicht, mit denen wir die Eigenverantwortung der Verkehrs- und Marktteilnehmer stärken. Beispielhaft sind zu nennen:

Freigabe des Buslinienfernverkehrs (Personenbeförderungsgesetz, in Kraft seit Januar 2013).

Der Reiseverkehr ist damit um eine attraktive Alternative reicher, der Verkehr insgesamt effektiver. Denn: Ein Reisebus kann 25 Pkw mit jeweils 2 Personen ersetzen. Die neue Reisemöglichkeit wird gut angenommen: Das Streckenangebot wächst monatlich.

Begleitetes Fahren für Führerscheininhaber ab 17 Jahren (in Kraft seit 01.01.2011).

Junge Autofahrerinnen und Autofahrer können nunmehr früher eigenständig ein Fahrzeug lenken. Die Begleitung durch einen erfahrenen Führerscheininhaber hat sich als erheblicher Sicherheitsgewinn erwiesen.

Mopedführerschein mit 15 – Um besonders im ländlichen Raum dem Bedürfnis nach mehr Mobilität nachzukommen, hat der Bund den Ländern Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen zum 01.05.2013 die Aufnahme eines fünfjährigen Modellversuchs „Mopedführerschein mit 15“ ermöglicht.

Altkennzeichen - Für viele Bürger sind ihre Autokennzeichen Ausdruck von Heimatverbundenheit. Wir haben deshalb zum 1.11.2012 eine Reform der Fahrzeug-Zulassungsverordnung in Kraft gesetzt, wodurch nunmehr auch wieder Ortskennzeichen verwendet werden dürfen, die zum Beispiel durch Gebietsreformen verloren gegangen waren. Inzwischen sind bundesweit rund 200 Altkennzeichen in Umlauf: Witten kann wieder WIT und muss nicht mehr Ennepe-Ruhr-Kreis heißen.

Kennzeichenmitnahme bei Ortswechsel – Und auch das wird ab 1.01.2015 möglich sein: Kfz-Kennzeichen können bei Wohnsitzwechseln bundesweit mitgenommen werden. Die Umkennzeichnungspflicht entfällt. Fahrzeughalter sparen Zeit und Geld. Bürokratie wird zudem durch die Möglichkeit abgebaut, dass Fahrzeuge dann in Verbindung mit dem neuen Personalausweis elektronisch abgemeldet werden können.

Verbesserungen beim ‚Feuerwehrführerschein‘ (in Kraft seit 29.06.2011).

Die Ermächtigungsgrundlage für eine spezielle Fahrberechtigung für die Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren, der Rettungsdienste, des technischen Hilfswerks und sonstiger Einrichtungen des Katastrophenschutzes entlastet das ehrenamtliche Engagement von Kosten und Bürokratie und sichert damit die Funktionsfähigkeit dieser bürgerschaftlichen Dienste an der Gesellschaft.

Sportbootführerschein – Wassertourismus ist beliebt. Wir haben deshalb den Zugang zum Wassersport gerade auch für junge Menschen erleichtert. Seit Mitte Oktober 2012 ist erst für Motorboote ab 15 PS ein Führerschein vorgeschrieben. Auf Binnengewässern gilt diese Regelung bereits für Jugendliche ab 16 Jahren.

Transparenzstelle Spritpreise – Autofahrer ärgern sich zu Recht über das unkalkulierbare Auf und Ab der Spritpreise an den Zapfsäulen. In diesem Sommer noch soll nunmehr ein neues Echtzeit-Informationssystem für Spritpreise an den Start gehen. Die Tankstellen-Erfassung und Informationsweitergabe an die Verbraucher (z.B. per App) wurde durch die Einrichtung der Markttransparenzstelle beim Bundeskartellamt ermöglicht. Dieses deutliche Mehr an Transparenz wird sicher positiv auf den Wettbewerb im Kraftstoffmarkt wirken.

Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheitsprogramm 2011. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland bleibt ein zentrales Anliegen. Im Jahr 2012 hat die Zahl der im Straßenverkehr tödlich Verunglückten einen historischen Tiefstand erreicht. Dieser Positivtrend hält auch im laufenden Jahr weiter an. Jedes Unfallopfer ist jedoch eines zu viel. Deshalb haben wir das erfolgreiche Verkehrssicherheitsprogramm weiterentwickelt.

Ziel des im November 2011 vorgestellten „Verkehrssicherheitsprogramm 2011“ ist vor allem die Entschärfung der Unfallschwerpunkte, insbesondere auf Landstraßen. Das Programm ist ausgerichtet auf die Aktionsfelder "Mensch", "Infrastruktur" und "Fahrzeugtechnik".

Winterreifenpflicht – Um die Sicherheit auf winterlichen Straßen zu erhöhen, gilt mit der Überarbeitung der Straßenverkehrs-Ordnung seit Oktober 2010 eine konkretisierte Winterreifenpflicht.

Streusalzreserve – Als Lehre aus dem harten Winter 2010 und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Bundesautobahnen hat der Bund eine Streusalzreserve geschaffen. Bundesweit stand im letzten Winter soviel Streusalz zur Verfügung wie nie: 100.000 Tonnen für die Bundesautobahnen; die Länder hatten 1,7 Millionen Tonnen für überregionale Straßen eingelagert.

Innovative Verkehrstechnologien – Gerade auch unter Sicherheitsgesichtspunkten intensivieren wir die Förderung innovativer Verkehrstechnologien und bauen Deutschlands Führungsposition im Bereich Telematik und Verkehrsmanagementsysteme aus. Den Einsatz von Verkehrsbeeinflussungsanlagen insbesondere an Bundesautobahnen unterstützt der Bund mit erheblichen Investitionsmitteln. Einen besonderen Schwerpunkt legen wir zudem auf die Förderung intelligenter Verkehrsleitsysteme zur Kapazitätsoptimierung hoch belasteter Verkehrsstrecken.

Reform der Flensburger Verkehrssünderdatei

Die Verkehrsteilnehmer haben Anspruch auf ein klares Regelwerk. Im Laufe seiner über 50-jährigen Geschichte wurde das Flensburger Verkehrszentralregister für viele Menschen jedoch immer weniger nachvollziehbar. Wir haben deshalb im Jahr 2012 die Initiative ergriffen und eine Reform auf den Weg gebracht, die das alte „Punktesystem“ einfacher, gerechter und transparenter macht. Künftig werden in erster Linie Verstöße erfasst, die für die Verkehrssicherheit relevant sind. Für einzelne Verstöße kennt das neue System nur noch 1 bis 3 Punkte statt bisher 1 bis 7. Das macht das System einfacher. Überdies wird das Punkte- und Bußgeldsystem in eine neue Balance gebracht.

Unser Reformvorhaben für eine Neuregelung des Verkehrszentralregisters haben wir bewusst begleitet mit einem breiten Konsultationsprozess inklusive Bürgerbeteiligung. Nach intensiven Beratungen und einer Reihe an Änderungen unseres Gesetzentwurfs vom Dezember 2012 wurde jetzt im Vermittlungsausschuss eine endgültige Einigung erzielt. Betroffen hiervon ist vor allem das Anliegen, auch künftig einen Punkterabatt durch freiwillige Teilnahme an einem Fahreignungsseminar erwirken zu können. Damit ist nunmehr der Weg frei: Am 1. Mai 2014 wird das neue Fahreignungsregister (FAER) und das „Fahreignungs-Bewertungssystem“ in Kraft treten.

Europäische Verkehrspolitik

Deutschland gestaltet europäische Verkehrspolitik aktiver mit denn je. Ziel unserer Europastrategie ist eine verbesserte Wahrnehmung und Durchsetzung deutscher Interessen sowie die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen unserer Transportwirtschaft.

Vulkanasche im Luftverkehr – Gerade in sicherheitsrelevanten Fragen ist Deutschland europäischer Antreiber: Im unmittelbaren zeitlichen Umfeld des Vulkanausbruchs auf Island im Frühjahr 2010 hat das BMVBS auf international verbindliche Regeln im Umgang mit Vulkanasche im Luftverkehr gedrängt. Das Ziel einheitlicher Standards und Flugverbotsregelungen bleibt auf der internationalen Tagesordnung.

Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze – Weil Deutschland das wichtigste europäische Transitland ist, hat sich das BMVBS an der im März 2012 abgeschlossenen Festlegung der neuen TEN-Leitlinien intensiv beteiligt.

Bürokratie verhindern – Dort, wo EU-einheitliche Regelungen lediglich mehr Bürokratie und höhere Kosten bedeuten, tritt das BMVBS deutlich auf die Bremse. Das gilt z.B. für die TÜV-Richtlinie. In Deutschland wird es bei der Regelung bleiben, dass eine erste Untersuchung drei Jahre nach Erstzulassung eines Fahrzeuges erfolgen muss und dann Prüfintervalle von zwei Jahren gelten. Deutlich schärfere Regelungen sind damit vom Tisch.

Europäisches Gemeinschaftsprojekt Satellitennavigation Galileo

Mit Galileo entsteht ein eigenständiges europäisches ziviles Satellitennavigationssystem, das zur weltweiten Nutzung entwickelt wird. Es soll insbesondere der Vernetzung von Verkehrsträgern dienen. Mit Galileo sichert sich Europa Unabhängigkeit von anderen bestehenden oder sich auch im Aufbau befindlichen Systemen, insbesondere von GPS (USA). Um die Markteinführung und -durchdringung zu fördern, hat das BMVBS mit der „Navigations-Konferenz“ eine wichtige Plattform für Industrie, Forschung, Dienstleistungsunternehmen und Anwendern etabliert. Die Erste Galileo-Testphase läuft seit Oktober 2012; die Verfügbarkeit erster Dienste wird Ende 2014 / Anfang 2015 erwartet. Der Vollbetrieb soll 2019 starten.

Logistikstandort Deutschland stärken

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

Der Verkehr der Zukunft muss wirtschaftlich, innovativ und bezahlbar organisiert werden. Diesem Ziel dient der im November 2010 vorgestellte Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, der in engem Dialog mit den Verbänden entwickelt wurde. Ein wichtiges Anliegen ist es, für die notwendige Akzeptanz des Güterverkehrs zu sorgen. Daher muss es mehr Miteinander und weniger Gegeneinander geben. Jeder Verkehrsträger soll seine spezifischen Stärken optimal einbringen. Wie wichtig der Bundesregierung dieses Projekt ist, zeigt die Tatsache, dass mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer eigens ein Beauftragter der Bundesregierung für Transport und Logistik berufen wurde. Bei der Umsetzung der im Aktionsplan gemeinsam mit dem Gewerbe identifizierten 30 Maßnahmen sind wir auf gutem Weg. Beispielhaft sind zu nennen:

>Lkw-Maut

Das Belastungsmoratorium (keine Erhöhung der Lkw-Maut in dieser Wahlperiode) haben wir eingehalten. Die bereits in der letzten Wahlperiode beschlossene Mauterhöhung für Euro III wurde zurückgenommen. Ende März 2013 wurde die Milliardenmarke bei der Auszahlung der Maut-Harmonisierungsmittel überschritten, die dem Gewerbe als Ausgleich für die Maut

u.a. für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und für Weiterbildungsmaßnahmen zukommen (De-Minimis-Regelung).

Zugleich sind die Arbeiten an neuen Mautsätzen eingeleitet – unter anderem, um den umweltfreundlichen Euro VI-Fahrzeugen eine eigene, günstigste Mautklasse zuzuweisen. Als Anreiz zur Anschaffung besonders umweltfreundlicher schwerer Lkw der neuesten Schadstoffklasse haben wir die Haushaltsmittel für das Innovationsprogramm der Kfw spürbar aufgestockt.

>Mehr Lkw-Stellplätze an Autobahnen

In der Zeit von 2008 bis 2012 wurden rund 10.000 zusätzliche Lkw-Parkstände an Autobahnen gebaut, was einem Plus von 35 % entspricht. Aktuell befinden sich rund 2.000 Parkstände im Bau und weitere 15.000 in Planung. Für den Bau weiterer Parkstände stehen jährlich Haushaltsmittel von 130 Mio. € zur Verfügung. Zusätzlich wollen wir Lkw-Parkflächen neben den Autobahnen anmieten. Erste Pilotvorhaben sollen bis 2015 realisiert werden.

>Feldversuch Lang-Lkw

Mit der Veröffentlichung der Ausnahmereordnung am 01.01.2012 ist der bundesweite Feldversuch mit Lang-Lkw gestartet. Ziel des Feldversuchs ist die Erprobung neuer Nutzfahrzeugkonzepte durch maßvolle Erhöhung der Transportvolumina. Um es klarzustellen: Es wird keine 60-Tonner, "Gigaliner" oder "Monstertrucks" geben. Es gelten die heutigen Gewichtsbeschränkungen von 40 Tonnen (bzw. 44 t im Kombinierten Verkehr). Die Chance: Wo heute drei Lkw-Fahrten erforderlich sind, sind es im Feldversuch nur zwei Lang-Lkw. Der bundesweite und wissenschaftlich begleitete Feldversuch läuft, auch wenn sich einige Länder hieran nicht beteiligen. Erste Ergebnisse zeigen bereits ein hohes Einsparpotenzial an CO₂ und Lkw-Fahrten. Mit der Erweiterung des Positivnetzes im Januar 2013 stehen nunmehr 60 neue Strecken und Streckenerweiterungen zur Verfügung.

>Vermarktungsoffensive „Logistics made in Germany“

Anfang 2011 haben wir die Vermarktungsoffensive „Logistics made in Germany“ gestartet, die in Form einer ÖPP von der deutschen Logistikwirtschaft über einen Förderverein unterstützt wird. Ziel ist es, das Logistikland Deutschland in außereuropäischen Zielländern noch bekannter zu machen – unter anderem durch Veranstaltungen, Messen und Delegationsreisen.

Mobilitäts-, Bau und Stadtentwicklungspolitik hat auch eine erhebliche außenwirtschaftliche Bedeutung. Mit gezielten Auslandsreisen in Begleitung hochrangiger Wirtschaftsdelegationen betätigt sich Bundesminister Dr. Peter Ramsauer als Türöffner und Fürsprecher deutscher Unternehmen aus seinem politischen Verantwortungsbereich. So konnte er zum Beispiel dazu beitragen, dass sich die deutsche Eisenbahnindustrie im nahen und fernen Osten wertvolle Aufträge sichern konnte.

II. Bauen und Wohnen

Die Handlungsfelder Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung sind neben ihrer elementaren Bedeutung für jeden Einzelnen wichtige Werkbänke der Energiewende. Besonders deutlich wird dies im Gebäudebereich.

Förderung der energetischen Gebäudesanierung

Der Gebäudesektor verfügt über erhebliche Energieeffizienzpotenziale. Er kann und muss einen wesentlichen Beitrag zum Gelingen der Energiewende leisten. Ein Kernelement unserer Energieeffizienzpolitik sind hier die CO₂-Gebäudesanierungsprogramme, die sich zu einer wahren Erfolgsgeschichte entwickelt haben. Am 5.07.2013 konnte der 3-millionste Förderbescheid überreicht werden. Allein im Jahr 2012 wurde fast die Hälfte aller neu gebauten Wohnungen (116.000 Wohnungen) aus den KfW-Programmen gefördert. Seit Programmbeginn 2006 haben wir damit ein Investitionsvolumen von deutlich über 120 Mrd. € angestoßen – zweifellos ein wichtiger konjunktureller Impuls.

Der erste Monitoringbericht zur Energiewende vom Dezember 2012 bestätigt den Erfolg der ergriffenen Maßnahmen: Der Gebäude bezogene Anteil am gesamten Energieverbrauch (Heizung, Kühlung, Warmwasser und Beleuchtung) sank von knapp 40 % vor wenigen Jahren auf nur noch rund 34 % (2011). Die Treibhausgasemissionen im Bereich der Haushalte konnten wir gegenüber 1990 um über 21 % absenken. Der Anteil der erneuerbaren Energien an der Wärmeversorgung von Gebäuden erhöhte sich zugleich auf knapp 11% (2011). Die ergriffenen Maßnahmen entfalten also ihre Wirkung.

Die Fördermittel für die CO₂-Gebäudesanierungsprogramme haben wir auf hohem Niveau verstetigt. Bis einschließlich 2014 stehen hierfür jährlich 1,5 Mrd. Euro aus dem Energie- und Klimafonds zur Verfügung. Zugleich entwickeln wir die Programme laufend fort und erweitern sie – z .B. um die Energetische Stadtsanierung, mit der wir inzwischen auch ganze Quartiere energetisch in den Blick nehmen.

Nach der Blockade der zusätzlichen steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung im Bundesrat hat der Bund ein ergänzendes „Zuschussprogramm“ mit einem Volumen von jährlich 300 Mio. € für die 8 Jahre verabschiedet. Im Mittelpunkt steht die Aufstockung der Investitionszuschüsse. Insgesamt stehen damit jetzt jährlich 1,8 Mrd. € für die Förderung der energetischen Sanierung zur Verfügung. Nutznießer der verbesserten Förderung werden vor allem die Eigennutzer von Wohneigentum sowie Kleinvermieter sein.

Um energetische Sanierungsmaßnahmen zu erleichtern, wurde zudem das Mietrecht angepasst. Unter anderem ist darin verankert, dass es Mietern für die Dauer von drei Monaten zuzumuten ist, energetische Sanierungsmaßnahmen hinzunehmen, ohne zugleich Mietminderungen geltend zu machen.

Novellierung der Energieeinsparverordnung (EnEV)

Auch das Ordnungsrecht kann und muss einen Beitrag zur Steigerung der Energieeffizienz im Gebäudebereich leisten. Neue Vorgaben müssen jedoch maßvoll sein und sich am Wirtschaftlichkeitsgebot orientieren. Schließlich dürfen Investoren und Mieter nicht überfordert werden. Dieser Leitlinie folgend setzen wir mit unserer Novellierung des Energieeinsparungsgesetzes (EnEG) und der Energieeinsparverordnung (EnEV) im Neubaubereich neue Effizienzstandards.

Das Energieeinspargesetz sieht eine Grundpflicht zur Errichtung von Neubauten im Niedrigstenergiestandard vor. Im Gebäudebestand sollen keine Verschärfungen der Anforderungen erfolgen. In Umsetzung europarechtlicher Vorgaben soll zudem künftig eine Pflicht zur Angabe energetischer Kennwerte in Immobilienanzeigen sowie eine Verpflichtung zur Übergabe des Energieausweises an den Käufer oder neuen Mieter bestehen.

Der Bundesrat hat am 05.07. entschieden, die Beratungen zur Energieeinsparverordnung fortzusetzen. Das Thema bleibt also auf der politischen Tagesordnung.

Schlüsselinnovation Effizienzhaus Plus

Antworten auf die Frage, wie das energieeffiziente, klimafreundliche und nachhaltige Wohnen der Zukunft aussieht, gibt die Entwicklung des Effizienzhaus Plus. Seine Entwicklung haben wir im Rahmen unserer „Forschungsinitiative Zukunft Bau“ nachhaltig gefördert. Häuser, die ihren Energiebedarf weitestgehend selber erzeugen und auf Basis erneuerbarer Energien sogar Überschüsse erzielen, sind längst keine Vision mehr. Nicht zuletzt dank unserer gezielten Förderung entsteht inzwischen mehr und mehr ein Segment marktreifer Entwicklungen in diesem zukunftssträchtigen Bau-Standard.

„Mein Haus – meine Tankstelle!“ Auch dies ist keine Utopie. Mit der Entwicklung des Effizienzhaus Plus in Verbindung mit Elektromobilität stellen wir wichtige Synergieeffekte her zwischen den Lebensbereichen Wohnen und Mobilität. Mit der eigenerzeugten Überschussenergie aus dem Gebäude können ein oder zwei Elektrofahrzeuge „betankt“ werden. Nach nur einem Jahr Planungs- und Bauzeit wurde am 7.12.2011 dieser Typ des Effizienzhaus Plus von Bundeskanzlerin Angela Merkel eröffnet. Mitten in Berlin ist es inzwischen für die Dauer eines Jahres von einer 4-köpfigen Familie unter realen Bedingungen bewohnt worden und diente zugleich als Anschauungs- und Forschungsprojekt.

Vorbildfunktion des Bauherrn Bund

Bundesbauten stehen im Blickpunkt der Öffentlichkeit. Der Bund hat deshalb eine besondere Verantwortung und Vorbildfunktion. Die Bauten des Bundes veranschaulichen das baukulturelle Niveau und Selbstverständnis unseres Staates und sind nationale und internationale Visitenkarten. Für Bundesbauten und vom Bund geförderte Bauvorhaben sind die Prinzipien der Nachhaltigkeit maßgeblich.

Der Umfang des vom BMVBS zu vertretenden Hochbauvolumens betrug im Durchschnitt der letzten fünf Jahre jeweils rd. 2,2 Mrd. €. Dies zeigt die Signalwirkung, die gerade auch in Energieeffizienz-, Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsfragen von Bundesbauten ausgeht.

Mit einem eigens entwickelten Sanierungsfahrplan Bundesliegenschaften wird das BMVBS seiner Vorbildfunktion bei der vorbildlichen energetischen Sanierung gerecht. Im Gebäudebestand der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, die das Gros der Bundesbauten verwaltet, sind für den Zeit von 2013 bis 2020 Investitionen in Höhe von rd. 2 Mrd. € geplant.

Humboldtforum – Berliner Schloss: Mit dem Humboldtforum erhält Berlin als deutsche Hauptstadt einen zentralen städtebaulichen Ankerpunkt seiner historischen Mitte zurück. Die Debatte um die Wiedererrichtung des Berliner Stadtschlusses als künftiges Schaufenster der Weltkulturen war eine der längsten kulturpolitischen Debatten in der Geschichte der Bundesrepublik. Die Entscheidung des Deutschen Bundestages fiel im Juli 2002. Mit der Grundsteinlegung am 12.06.2013 hat nun unumkehrbar die Bauphase für diese kulturpolitische Visitenkarte unseres Landes begonnen.

Wohnen

Initiative für ein Programm zur Bekämpfung regionaler Wohnungsknappheiten

Deutschlands Wohnungsmarkt ist gekennzeichnet von einem hohen Versorgungsgrad mit hohen qualitativen Standards. Nach einer längeren Phase der Stagnation ist bei der **Wohnungsbautätigkeit** seit 2009 eine markante **Trendwende** eingetreten. Der jährliche Aufwärtstrend verfestigt sich. 2011 stieg die Zahl der Wohnungsbaugenehmigungen gegenüber dem Vorjahr um bemerkenswerte 22 Prozent (228.000 Wohneinheiten). Auch aktuell setzt sich dieser Trend fort. Die Wohnungsunternehmen schätzen, dass in diesem Jahr noch einmal rund 200.000 neue Wohnungen hinzukommen.

Die regionale Entwicklung der Wohnungsmärkte verläuft höchst unterschiedlich. Gerade in Ballungsräumen gibt es einen deutlichen Nachfrageüberhang. Wo es Wohnraumverknappung gibt, können Mietsteigerungen kaum verwundern. Genau dies ist in den Ballungszentren, vielen Großstädten und Universitätsstädten der Fall. Klar ist, dass die jüngste Trendwende bei der Wohnungsbautätigkeit erst mittelfristig zur Entspannung beitragen kann.

Um die Themen Wohnraumangel und überproportionale Mietsteigerungen anzugehen, hat Bundesminister Dr. Peter Ramsauer Ende Februar 2013 eine Initiative für ein Programm zur Bekämpfung regionaler Wohnungsknappheiten ergriffen. Im Kern geht es dabei zu aller erst um **mehr Impulse für Wohnungsinvestitionen**. Als zentrales Instrument hierzu gelten verbesserte Abschreibungsbedingungen. Eine entsprechend ausgestaltete degressive AfA würde im frei finanzierten Wohnungsbau ohne Zweifel kräftige Impulse auslösen.

Eine zusätzliche Initiative gilt der **Schaffung studentischen Wohnraums**. In Spitzengesprächen mit den Ländern, der Wohnungswirtschaft, den kommunalen Spitzenverbänden sowie dem Studentenwerk konnten wichtige Impulse für mehr bezahlbaren Wohnraum für die Studierenden angestoßen werden.

Um besonders einkommensschwächeren Haushalten zu helfen, muss der **Soziale Wohnungsbau** dringend eine Renaissance erfahren. Seit der Föderalismusreform 2006 obliegt diese Aufgabe den Ländern. Der Bund unterstützt sie dabei mit jährlich 518 Mio. €. Lange wurde zwischen Bund und Ländern darüber verhandelt, in welcher Höhe diese Mittel im Zeitraum bis 2019 fortgeschrieben werden sollen. Mit der Einigung über den aktuellen Fluthilfefonds von Bund und Ländern besteht jetzt auch in dieser Frage Planungssicherheit: Der Bund wird seine Mittel zur Sozialen Wohnraumversorgung bis zum Jahr 2019 in gleicher Höhe fortschreiben.

Drittes Handlungsfeld ist die **Mietenpolitik**. Die unionsgeführte Regierungskoalition hat im Mietrechtsänderungsgesetz mit Wirkung zum 01.05.2013 die Länder ermächtigt, in Gebieten mit knappem Wohnraumangebot die Kappungsgrenze für Mieterhöhungen von 20 auf 15 % abzusenken. Jetzt kommt es darauf an, dass die Länder von dieser Möglichkeit auch rege Gebrauch machen. Über weitere miet- und sozialrechtliche Flankierungen beim Thema Wohnen wird zu Beginn der nächsten Wahlperiode zu entscheiden sein.

Bauplanungsrechtsnovelle / Reform des Baugesetzbuchs

Mit unserer Reform des Bauplanungsrechts bzw. des Baugesetzbuches stärken wir die kommunale Handlungsautonomie für attraktive Städte und Gemeinden. Denn attraktive Innenstädte und Ortskerne sind wichtige Ankerpunkte und für die Identifikation der Bürger mit ihren Heimat unverzichtbar. Auf Umstrukturierungsprozesse, die ihre Funktionsfähigkeit gefährden, müssen wir reagieren.

Mit unserem im April 2013 beschlossenen „Gesetz zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und zur weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts“ haben wir hierzu ausgewogene und tragfähige Vorschläge erarbeitet.

Erklärtes Ziel ist es vor allem, die Innenentwicklung zu stärken. Dabei geht es zum einen darum, die Neuinanspruchnahme von Flächen auf der „Grünen Wiese“ zu vermindern. In der Bauleitplanung ist nun ausdrücklich geregelt, dass die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll.

Eine qualitätsvolle Innenentwicklung setzt ein entsprechendes Umfeld voraus. Deshalb unterstützen wir die Kommunen zum Beispiel im Kampf gegen „Schrottimmobilien“. Zugleich begegnen wir weiteren Fehlentwicklungen: So ist jetzt eine Regelung geschaffen, mit der die zunehmende Ansiedlung von Spielhallen besser gesteuert werden kann.

Ein wichtiges Anliegen im Bereich der Baunutzungsverordnung betrifft Kinderbetreuungseinrichtungen in reinen Wohngebieten. Spielende Kinder dürfen kein Anlass für gerichtliche Auseinandersetzungen sein. Nachdem wir dies bereits Mitte 2011 im Lärmschutzgesetz klargestellt haben, ist die Rechtsstellung von Kinderbetreuungseinrichtungen nun auch im Bauplanungsrecht gestärkt.

Detailreiche Debatten waren mit der Frage verbunden, in welchem Umfang gewerbliche Tierhaltungsanlagen im Außenbereich künftig privilegiert sein sollen oder nicht. Auch in dieser Frage haben wir einen tragfähigen Kompromiss gefunden. Die jetzige Regelung trägt einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, der Planungshoheit der Gemeinden und den Interessen der Betreiber gleichermaßen Rechnung. Wichtig dabei ist, dass die bäuerliche Landwirtschaft unberührt bleibt.

III. Stadtentwicklungspolitik

Städtebauförderung / Ländliche Räume

Die Städtebauförderung leistet einen unverzichtbaren Beitrag zur lebenswerten Gestaltung von Städten und Gemeinden. Die Bundesmittel der Städtebauförderung als gemeinschaftliche Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen haben wir seit 2010 auf jährlich 455 Mio. € verstetigt. Der Bund bleibt hier ein verlässlicher Partner.

Mit Hilfe der Bundesmittel konnten allein im Jahr 2012 erneut ca. 2.000 Maßnahmen in bundesweit 1.000 Städten und Gemeinden gefördert werden. Auch 2013 stehen unvermindert hohe Bundesmittel bereit, so dass erneut Tausende Maßnahmen in den verschiedensten Programmen ihre positive Wirkung entfalten können. Die Städtebauförderung setzt zudem positive konjunkturelle Impulse. Die aus ihr resultierenden Aufträge kommen vor allem der lokalen Bauwirtschaft und dem ortsansässigen Handwerk zu Gute.

Mit dem im November 2011 gestarteten KfW-Programm „energetische Stadtsanierung“ verzahnen wir inzwischen die erfolgreichen CO₂-Sanierungsprogramme mit der Stadtentwicklungspolitik und setzen zusätzliche Impulse für die Energiewende. Die Fördermittel hierfür haben wir inzwischen auf beachtliche 100 Mio. Euro aufgestockt.

Initiative Ländliche Infrastruktur – Mit der im Dezember 2009, also unmittelbar zu Beginn dieser Wahlperiode gestarteten „Initiative Ländliche Infrastruktur“ nehmen wir die ländlichen Gemeinden deutlich stärker in den Blick der Stadtentwicklungspolitik. Die Initiative bündelt eine Vielzahl von Maßnahmen zur Stärkung der ländlichen Räume und zeigt neue Perspektiven auf, wie die Lebensqualität der Menschen dort spürbar erhöht werden kann.

Entscheidend für den Erfolg sind die Zusammenarbeit der Akteure und Regionen untereinander sowie der Austausch von Erfahrungen. Darauf setzen Projekte wie das neue Städtebauförderprogramm "Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke". Es folgt der Erkenntnis, dass kleine Gemeinden zusammen durchaus stark sein können. Das Programm unterstützt die interkommunale Zusammenarbeit – etwa bei der Aufgabe, die nötige Infrastruktur für die kommunale Daseinsvorsorge über Gemeindegrenzen hinweg arbeitsteilig zu organisieren.

Um andere zum Handeln zu ermutigen und das Engagement der Menschen vor Ort zu würdigen, hat das BMVBS den Wettbewerb "Menschen und Erfolge" ausgelobt: Prämiiert werden Projekte, die die ländliche Infrastruktur stärken. Der Wettbewerb erfreut sich lebhafter Beteiligung.

IV. Handlungsfelder des BMVBS: Wichtige Werkbänke der Energiewende

Wie in den Bereichen Elektromobilität und Gebäude-Energieeffizienz bereits gezeigt, sind die Handlungsfelder des BMVBS wichtige Werkbänke der Energiewende. Das zeigt sich auch in weiteren konkreten Projekten.

Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie

Die Bundesregierung hat in ihrem Energiekonzept die Erarbeitung einer Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie vereinbart, die technologieoffen ist und alle Verkehrsträger mit einbeziehen soll. Ziel ist die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte für die Zukunft. In einem mehrstufigen Prozess ist eine strategische Verständigung zwischen Politik, Wirtschaft und Wissenschaft über die mittel- und langfristigen Perspektiven fossiler Kraftstoffe und solcher auf Basis erneuerbarer Energien sowie der hierzu erforderlichen Antriebstechnologien und Versorgungsinfrastrukturen erreicht worden. Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie ist bewusst in einem breiten Dialogverfahren mit Bürgerdialogen, Fachgesprächen und Länderforen entwickelt und am 12.06.2013 vom Bundeskabinett beschlossen worden.

Planungsrecht

Zur Beschleunigung der Energiewende nach der Reaktorkatastrophe am 11. März 2011 ist der energie- und klimapolitische Teil der Bauplanungsrechtsnovelle bewusst vorgezogen worden. Er ist am 30. Juli 2011 als ‚Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden‘ in Kraft getreten. Wir haben damit u.a. Erleichterungen für Standortausweisungen für regenerative Energien, vor allem für Windkraftanlagen (Repowering) und Photovoltaikanlagen geschaffen.

Offshore-Windkraftanlagen

Straffung von Genehmigungsverfahren. Auch zum Thema Offshore-Windkraftanlagen leistet das BMVBS seinen Beitrag. Die am 30.01.2012 in Kraft getretene Seeanlagenverordnung strafft die Genehmigung in ein Verfahren und beschleunigt damit den Prozess zum Vorteil aller Beteiligten.

Stromnetzplanung für Offshore-Anlagen. Auch die Vorlage des "Bundesfachplans Offshore Nordsee" im Februar 2013 ist ein wichtiges Etappenziel der Energiewende. Mit seiner Entwicklung hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die weltweit erste systematische Stromnetzplanung im Offshore Bereich vorgelegt.

V. Fluthilfefonds leistet Unterstützung beim Wiederaufbau der betroffenen Infrastrukturen

Das dramatische Hochwasser dieses Frühjahrs hat in weiten Teilen unseres Landes Hunderttausende Menschen über Wochen in große Sorge versetzt. Zugleich haben wir bei der Flutbekämpfung eine riesige Solidaritätsbewegung erlebt, auf die unser Land stolz sein kann. Wir haben allen Anlass, denen zu danken, die sich Tag und Nacht mit großem Einsatz gegen die Fluten gestemmt und Hilfe geleistet haben. Das gilt für die professionellen Einsatzkräfte. Unser Dank gilt zugleich Zehntausenden freiwilligen Helfern, die sich spontan in den Dienst an der Allgemeinheit gestellt haben.

Das Hochwasser hat naturgemäß zu erheblichen Schäden an unserer Verkehrsinfrastruktur geführt. Die Straßenbauverwaltungen der betroffenen Länder sowie die Deutsche Bahn AG arbeiten unter Hochdruck daran, die Schäden zu beziffern und zu beseitigen. Dies erfordert allerdings Zeit. So werden zum Beispiel bei zahlreichen Brücken Sonderprüfungen erforderlich, um die Standsicherheit genau beurteilen zu können.

Eine konkrete Schadensbezifferung der Flutschäden an der gesamten Verkehrsinfrastruktur des Bundes ist derzeit noch nicht möglich. Nach erster vorsichtiger Schätzung wird von einem Finanzbedarf von ca. 1,5 Mrd. Euro auszugehen sein. Orientiert ist diese Kostenschätzung an den Hochwasserschäden des Jahres 2002.

Mit der Errichtung eines Sondervermögens „Aufbauhilfe“ stehen nunmehr 8 Mrd. € an Hilfen bereit, die der Bund komplett über einen entsprechenden Nachtragshaushalt vorfinanziert. Die Finanzierung der Hilfen für Privathaushalte, Unternehmen und zur Wiederherstellung der zerstörten Infrastruktur ist damit sichergestellt.

Verständigung über die Zukunft der Entflechtungsmittel

Erfreulich ist, dass bei den Bund-Länder-Verhandlungen über den Fluthilfefonds zugleich eine Verständigung über die Zukunft der sog. Entflechtungsmittel mit einem jährlichen Gesamtvolumen von rund 2,6 Mrd. € erzielt worden ist.

Zur Erinnerung: Diese Bundesmittel erhalten die Länder aufgrund der Abschaffung von Mischfinanzierungen in den Bereichen Gemeindeverkehrsfinanzierung, Soziale Wohnraumversorgung, Hochschulbau und Bildungsplanung als Folge der Föderalismusreform I aus dem Jahr 2006.

Für den Verantwortungsbereich des BMVBS bedeutet dies, dass nun bis zum Jahr 2019 Klarheit herrscht: Sowohl die Bundesmittel für die „Gemeindeverkehrsfinanzierung“ bleiben ungeschmälert auf dem Niveau von jährlich 1,335 Mrd. Euro erhalten wie auch die Mittel für die „Soziale Wohnraumversorgung“ in Höhe von jährlich 518 Mio. Euro. Bund und Länder haben jetzt also längerfristige Planungssicherheit.