



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen

„Wachstum ermöglichen, Zusammenhalt stärken“

Bilanz 2002 – 2005

Dr. Manfred Stolpe

Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Juli 2005

Inhaltsverzeichnis

I. Wachstum ermöglichen, Zusammenhalt stärken

| | |
|--|---|
| Nachhaltige Modernisierung und solidarische Politik in einer Zeit des Wandels | 4 |
|--|---|

II. Strukturwandel der Mobilität gestalten – Investitionen sichern

| | |
|---|----|
| Mobilitätsoffensive | 6 |
| Hightech sichert die Zukunft der Mobilität | 6 |
| Logistik Made in Germany | 7 |
| Ausbau der Verkehrsinfrastruktur | 7 |
| 2 Mrd. Euro Programm | 8 |
| Verkehrsprojekte Deutsche Einheit | 8 |
| Bundesverkehrswegeplan 2003 | 8 |
| Lkw-Maut: Gerechtere Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur | 9 |
| Entlastung des deutschen Güterkraftgewerbes | 10 |
| Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) | 10 |
| Public Private Partnership – PPP (Verkehr) | 10 |
| Kombinierter Verkehr | 10 |
| Die Bahn – stark und leistungsfähig | 11 |
| Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland | 11 |
| Maritimer Standort / Binnenschifffahrt | 12 |
| Flussgebiete sind Lebens- und Wirtschaftsräume | 13 |
| Verkehrssicherheitsprogramm | 13 |
| ÖPNV – sichert die Mobilität der Bürger | 14 |
| Lärmschutz | 15 |

III. Städte stärken, Lebensqualität verbessern

| | |
|---|----|
| Raumordnung | 16 |
| Städtebaurecht | 17 |
| Städtebauförderung | 17 |
| Stadtumbau Ost und West | 17 |
| Metropolenprogramm Sozialer Wohnungsbau | 18 |
| Soziale Stadt | 18 |
| Wohneigentumsförderung | 19 |
| Wohnungsgenossenschaften | 19 |
| Wohngeld | 19 |
| Energieeffizienz und ökologische Modernisierung | 19 |
| Qualitätsoffensive Bauwirtschaft | 20 |
| Public Private Partnership – PPP (Hochbau) | 21 |
| Bundesstiftung Baukultur | 21 |

IV. Europa als Chance

| | |
|---|----|
| EU-Osterweiterung | 22 |
| Transnationale Zusammenarbeit – INTERREG | 23 |
| Transeuropäische Netze (TEN) | 23 |
| Europäischer Eisenbahnraum | 23 |
| Einheitlicher Europäischer Luftraum und Flugsicherheit | 24 |
| Europäische Industrieprojekte | 24 |
| Fairer Wettbewerb, gerechte Lastenverteilung, Sicherheit und Schutz der Umwelt | 25 |

Abbildungen

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Verkehrsinvestitionen 1998-2005 | 26 |
| Abbildung 2: Investitionen in die Schiene 1998-2005 | 27 |
| Abbildung 3: Straßenbauausgaben des Bundes und der Länder | 28 |
| Abbildung 4: Straßenbauausgaben Westdeutschland | 29 |
| Abbildung 5: Straßenbauausgaben Ostdeutschland | 30 |
| Abbildung 6: Bundesfinanzhilfen zur Städtebauförderung | 31 |
| Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung 1999-2020 | 32 |
| Abbildung 8: Auf dem Weg in eine alternde Gesellschaft | 33 |

I. Wachstum ermöglichen – Zusammenhalt stärken

Nachhaltige Modernisierung und solidarische Politik in einer Zeit des Wandels

Deutschland hat sich in den vergangenen Jahren unter dem Einfluss der Globalisierung und der EU-Osterweiterung verändert. Zu diesen großen politischen Herausforderungen ist die demografische Entwicklung gekommen, die nicht beklagt werden darf, sondern politisch gestaltet werden muss. Wir haben die Auswirkungen von Geburtenrückgang, Wanderungsbewegungen und Alterung der Gesellschaft in allen Politikbereichen erkannt. Die Bundesregierung hat einen neuen Politikansatz entwickelt, der unsere Gesellschaft umfassend modernisiert, das Solidarsystem stärkt und die Voraussetzungen für eine wettbewerbsfähige Wirtschaft schafft. Wachstum und sozialer Zusammenhalt sind die Eckpfeiler unserer Politik.

Globalisierung und demografischer Wandel erfordern einen neuen Politikansatz.

Die Aufgaben von Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sind vor diesem Hintergrund in besonderer Weise gefordert. Seit 1998 sind sie in einem Ministerium vereint. Mit dieser Zusammenlegung wurde die große Bedeutung von Investitionen in Mobilität und in die verkehrliche und städtische Infrastruktur kenntlich gemacht. Wir haben klar gestellt, dass diese Investitionen gerade in Zeiten des Wandels von elementarer Bedeutung für wirtschaftliches Wachstum und Lebensqualität in Deutschland sind. Auf diese Investitionen sind wir angewiesen. Die Bundesregierung hat sie deshalb erhöht.

Unsere Investitionspolitik ist eine Politik für mehr Wachstum und Lebensqualität.

Deutschland hat von dieser Politik profitiert. Unsere führende Position als Standort für Transport und Logistik in Europa wurde ausgebaut, Arbeitsplätze in der Verkehrswirtschaft wurden gesichert und neu geschaffen. Wir haben Deutschland auf die EU-Osterweiterung gut vorbereitet und nutzen heute die Möglichkeiten, die sich aus der neuen geografischen Lage im Herzen Europas ergeben.

Deutschland ist Logistik-Standort Nr. 1 in Europa.

Wir sehen im Binnenmarkt des erweiterten Europa große Chancen für die deutsche Wirtschaft. Mit unseren Investitionen in die Infrastruktur schaffen wir ein wettbewerbsfähiges, integriertes Gesamtverkehrssystem, damit unsere Wirtschaft die Vorteile nutzen kann, die sich aus Binnenmarkt und Osterweiterung ergeben. Europa schafft zukunftsfähige Arbeitsplätze und sichert den Wohlstand in Deutschland. Europa ist aber nicht nur ein Markt, sondern muss auch die sozialen Standards sichern. Davon wird zukünftig die öffentliche Zustimmung zur weiteren europäischen Einigung entscheidend abhängen. Insbesondere in der Verkehrspolitik setzen wir uns für das soziale Europa ein.

Europa schafft Wohlstand und bietet die Chance, soziale Standards zu sichern.

Wir haben uns verpflichtet, Investitionen so einzusetzen, dass die natürlichen Ressourcen geschont und die Lebensqualität der Menschen verbessert werden. Das sind wir künftigen Generationen im Sinne einer wirklich nachhaltigen Politik schuldig. Dieser Paradigmenwechsel war notwendig, weil der Zugang zu den natürlichen Ressourcen und der Erhalt einer lebenswerten Umwelt auch für kommende Generationen gewährleistet sein muss.

Nachhaltige Politik für den Wohlstand und die Sicherheit künftiger Generationen.

Das ist unsere Verantwortung für die Gerechtigkeit in der Gesellschaft und zwischen den Generationen.

Unsere Politik stärkt den sozialen Zusammenhalt. Wir kümmern uns um gute Bedingungen für berufliche und private Mobilität, um lebenswerte Städte, um den Erhalt einer natürlichen Umwelt und um eine öffentliche Infrastruktur, die insbesondere Familien mit Kindern unterstützt. Unsere Städte sind heute Zentren für Bildung und Ausbildung. Sie tragen einen großen Teil der Integrationsleistungen. Wir verbessern mit unserer Städtebau- und Raumordnungspolitik das Zusammenleben und Zusammenarbeiten der Menschen. Das gute Miteinander von jüngeren und älteren Menschen wird dadurch gefördert.

Wir stärken den sozialen Zusammenhalt in einer Zeit des Wandels.

Wirtschaftlicher und demografischer Wandel stellen die Städte vor enorme Herausforderungen. Mit der Gemeindefinanzreform haben wir die Finanzkraft der Kommunen nachhaltig verbessert. Intakte und familienfreundliche Stadtstrukturen sind Voraussetzung für einen gesellschaftlichen Wandel, der das Soziale als Basis politischen Handelns nimmt. Daher haben wir das Programm Soziale Stadt ins Leben gerufen und zusammen mit dem Stadtumbau zu einem Schwerpunkt unserer Städtebaupolitik gemacht. Gleichzeitig haben wir als einziger öffentlicher Auftraggeber die Bauinvestitionen gesteigert und damit Tausende von Arbeitsplätzen in der Bauwirtschaft gesichert.

Städte zukunftsfähig gemacht

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ist seit 2002 der Beauftragte der Bundesregierung für die neuen Bundesländer. Viele praktische Aufgaben des Aufbaus Ost stehen im Zusammenhang mit der Verkehrs- und Städtebaupolitik der Bundesregierung. Die Ansiedlung im BMVBW hat den Aufbau Ost verstärkt in das politische Tagesgeschäft gebracht, wo Aufgaben definiert, Probleme gelöst und die Zukunft gestaltet wird.

Der Aufbau Ost hat mehr politisches Gewicht bekommen.

Die Modernisierung von Verkehrswegen und Städten ist der größte Erfolg beim Aufbau Ost. Bei Mobilität und Wohnen hat die Vollendung der inneren Einheit enorme Fortschritte gemacht. Zugleich ist die neu gewonnene Exzellenz der ostdeutschen Infrastruktur eine unverzichtbare Voraussetzung für Wachstum, Innovation und Beschäftigung. Ostdeutschland braucht vor allem Arbeitsplätze. Die dynamische Entwicklung der Industrie und die Leistungsfähigkeit der Forschung hat die Bundesregierung zu einer Neujustierung der Förderpolitik genutzt. Im Dialog mit den Ländern wird die Konzentration auf Schwerpunkte neue Impulse für Wirtschaft und Beschäftigung bringen.

Verkehrs- und Baupolitik sind die größten Erfolge im Osten – die Neujustierung der Wirtschaftsförderung hat begonnen.

Der Solidarpakt II garantiert einen umfassenden finanziellen Rahmen für die Fortsetzung des Aufbau Ost. Die neuen Länder haben damit Planungssicherheit für die „zweite Hälfte“ des Weges gewonnen. Die Bundesregierung trägt entschlossen und verlässlich ihren Teil dazu bei, die deutsche Einheit zu vollenden.

Die Deutsche Einheit vollenden.

II. Strukturwandel der Mobilität gestalten – Investitionen sichern

Die ökonomischen Zukunftschancen Deutschlands hängen unmittelbar von der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und der Wettbewerbsfähigkeit der Mobilitätswirtschaft ab. Deshalb ist die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität das zentrale verkehrspolitische Ziel der Bundesregierung – für eine wachstumsorientierte Wirtschaft, für Arbeitsplätze, für Freiheit und Flexibilität des Einzelnen. 4,3 Mio. Arbeitskräfte – ca. 15 % der Beschäftigten in Deutschland – sind im Verkehrsbereich tätig. Jede Milliarde Euro, die in den Verkehrswegebau investiert wird, sichert 24.000 Arbeitsplätze.

Die Sicherung der Mobilität ist das zentrale verkehrspolitische Ziel der Bundesregierung.

Mobilitätsoffensive

Die Bedeutung von Infrastruktur, Verkehr und Mobilität für den Standort Deutschland wird oft unterschätzt. Mobilität ist der Motor, der wirtschaftliches Wachstum erst ermöglicht. Auf Initiative des Bundeskanzlers haben sich Vertreter aus Verkehrswirtschaft, Industrie, Politik und Gewerkschaften in der „Mobilitätsoffensive“ zusammengeschlossen. Gemeinsames Ziel ist es, das Thema Mobilität und seine überragende wirtschaftliche Bedeutung stärker ins öffentliche Bewusstsein zu rücken. Gemeinsam wurden verkehrspolitische Zukunftsthemen benannt und Handlungsempfehlungen entwickelt.

Mobilität ist der Motor für wirtschaftliches Wachstum.

Hightech sichert die Zukunft der Mobilität

Mobilität braucht Akzeptanz. Ohne Fortschritte beim Ressourcenverbrauch und ohne kalkulierbare und bezahlbare Kosten würden das Vertrauen in und die Akzeptanz von Mobilität sinken. Die Mobilität der Zukunft wird geprägt sein durch den Einsatz intelligenter Technologie. Wir erleben einen grundlegenden Strukturwandel der Mobilität, den die Bundesregierung fördert und in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft gestaltet. Im Rahmen der Mobilitätsoffensive führen Bundesregierung und Verkehrswirtschaft einen intensiven Dialog, der auf die Zukunftsfähigkeit der Mobilität gerichtet ist. Um die Abhängigkeit des Verkehrs von fossilen Energieträgern zu lösen und die Belastung der Wirtschaft durch hohe Ölpreise zu mindern, verfolgen die Partner eine Strategie zur Markteinführung neuer Kraftstoffe und Motoren. Bis zum Jahr 2020 sollen 20% des Bedarfs durch alternative Kraftstoffe wie zum Beispiel Biodiesel, synthetische Biokraftstoffe oder Wasserstoff gedeckt werden. Dem langfristigen Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft dient die im November 2004 in Berlin eröffnete Wasserstofftankstelle, die das bislang größte mobile Wasserstoff-Demonstrationsprojekt in Europa ist.

Alternative Kraftstoffe und neue Motoren ermöglichen eine umweltfreundliche Mobilität.

Zu den besonders dynamischen Märkten zählt die Verkehrstelematik. Die Anwendung der Satellitennavigation hat ein Wachstumspotenzial von jährlich 12%. Bis 2014 wird ein Marktvolumen von 45 Milliarden Euro prognostiziert.

Wachstumsmarkt Verkehrstelematik wird systematisch erschlossen.

Die Entwicklung des europäischen Satellitennavigationssystems GALILEO ist in die entscheidende Phase getreten. Die Konzession für den Betrieb soll in Kürze vergeben werden. Die Bundesregierung wirkt darauf hin, dass in allen Phasen des Aufbaus die deutsche Industrie maßgeblich am Aufbau und am Betrieb von Galileo beteiligt wird. (Siehe S. 24)

Logistik Made in Germany

Transport und Logistik bieten mit steigender Tendenz qualifizierte Arbeitsplätze. Heute sind 2,7 Mio. Erwerbstätige in der Logistik beschäftigt. Prognostiziert wird eine Zunahme um 20 %. Die Branche wächst überdurchschnittlich, wie sich beispielsweise am Luftverkehr, der Containerschifffahrt oder den Verkehrsträgerübergreifenden logistischen Dienstleistungen zeigt. Moderne Logistikunternehmen sind die verborgenen Champions der europäischen Wirtschaft. In Deutschland erwirtschaften sie einen Jahresumsatz von 150 Mrd. €; das entspricht einem Anteil von 7,2 % am Bruttoinlandsprodukt.

Logistik ist ein wichtiger Standortfaktor. Deutschland ist heute Logistik-Standort Nr. 1 in Europa. Um diese Position zu sichern, zu stärken und auszubauen, hat die Bundesregierung eine Vermarktungsoffensive initiiert. Ziel ist es, Deutschlands Image als attraktiven Logistikstandort im In- und Ausland noch bekannter zu machen und so zur Erhöhung ausländischer Direktinvestitionen in der Logistik und in logistiknahen Bereichen in Deutschland beizutragen.

Die zentrale Lage Deutschlands in einem wachsenden Europa birgt gute Chancen gerade für den Bereich Logistik/Verkehr. Um sie zu nutzen, braucht Deutschland ein integriertes Gesamtverkehrssystem. Investitionen in die Infrastruktur und technische Innovationen gehören dabei eng zusammen. Gut ausgebaute Straßen, Schienen, Wasserstraßen, See- und Binnenhäfen sowie Flughäfen sind eine ebenso notwendige Voraussetzung für Mobilität wie die weitere Verbesserung der Effizienz des Verkehrsnetzes durch moderne Logistikkonzepte, fortschrittliche Fahrzeugtechnik, innovative Verkehrsleittechnik, die intelligente und effiziente Kombination der einzelnen Verkehrsträger.

Die Bundesregierung hat in den letzten Jahren entschlossen und erfolgreich an der Sicherung und Verbesserung der Mobilität gearbeitet. Trotz schwieriger Haushaltslage wurde damit die Grundlage für neues wirtschaftliches Wachstum geschaffen.

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Das Verkehrssystem und die Verkehrsinfrastruktur wurden weiter ausgebaut. Dazu wurden jährlich mehr als 10 Mrd. € investiert. Diese Investitionslinie ist gesichert.

900 neue und 900 ausgebaute Autobahnkilometer sind seit 1998 in ganz Deutschland dazugekommen. Mit 170 Ortsumgehungen und 340 km Bundesfernstraßen wurden darüber hinaus die ländlichen Räume besser angebunden und Verkehrsengpässe entlastet.

Die Bundesregierung stärkt Deutschland als Logistik-Standort Nummer 1.

Deutschland braucht ein integriertes Gesamtverkehrssystem, um seine zentrale Lage in Europa optimal zu nutzen.

Die Bundesregierung hat die Verkehrsinfrastruktur trotz schwieriger Haushaltslage verbessert.

Mehr als 10 Mrd. € wurden pro Jahr in das Verkehrssystem investiert.

Dafür sowie für die Erhaltung der bestehenden Straßeninfrastruktur hat die Bundesregierung im Zeitraum 1998 bis 2005 rund 400 Mio. € mehr pro Jahr ausgegeben als in den davor liegenden Jahren. Auch deshalb ist Deutschland gut für die Fußballweltmeisterschaft 2006 gerüstet.

Mit rund 2,5 Mrd.€ jährlich wird seit 2002 konsequent das Bestandsnetz der Bahn modernisiert. Insgesamt investierte die Bundesregierung seit 1998 über 29 Mrd. € in die Entwicklung der Schiene.

Seit 1998: über 29 Mrd. € für die Schiene.

Der besondere Investitionsbedarf bei Straße, Schiene und Wasserstraße führte 2001 – 2003 zunächst zu zusätzlichen Investitionen von zusammen 3 Mrd. €. Diese Mittelaufstockung im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms wurde durch die Einnahmen aus der Lkw-Maut fortgeschrieben.

2 Mrd. Euro Programm

Mit dem 2-Milliarden-Programm hat die Bundesregierung im April 2005 beschlossen, im Rahmen der Agenda 2010- Strategie von 2005 bis 2008 für die Straße 900 Millionen, für die Schiene und für die Wasserstraßen 1,1 Milliarden Euro zusätzlich zu investieren. Damit erhält der Verkehrsinvestitionshaushalt des Bundes noch einmal eine erhebliche Verstärkung. Das Programm leistet einen wichtigen Beitrag zum schnelleren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und dem Abbau von Verkehrsengpässen. Bereits begonnene Projekte können schneller fertig gestellt und baureife Projekte früher begonnen werden.

Bundesregierung beschließt 2 Mrd. € Zusatzinvestitionen für die Verkehrsinfrastruktur bis 2008.

Neben der zügigen Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit wird das Programm dazu beitragen, Lücken zu schließen, dringend benötigte weitere Anschlüsse an die regionalen Verkehrswege zu beschleunigen und den Ausbau der Ortsumgehungen zu verstärken. Das bedeutet auch zusätzliche Aufträge für die Bauwirtschaft und die Sicherung von Arbeitsplätzen.

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Kernstück des Zusammenwachsens der alten und neuen Bundesländer sind die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE = 9 Schienenprojekte, 7 Autobahnprojekte, 1 Wasserstraßenprojekt). Die VDE umfassen ein Investitionsvolumen von rd. 38 Mrd. €, von denen bereits ca. zwei Drittel realisiert wurden. Alle 17 VDE sind im Bau, wesentliche Teile wurden bereits fertig gestellt. Die VDE Straße können größtenteils in diesem Jahr realisiert werden.

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit sind auf gutem Wege.

Bundesverkehrswegeplan 2003

Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen wird durch die EU-Osterweiterung und die Globalisierung der Märkte noch weiter steigen. Die Bundesregierung verfolgt deshalb das Konzept einer integrierten Verkehrspolitik, mit der die besonderen Stärken von Straßen-, Bahn-, Luft- und Schiffsverkehr optimal genutzt werden.

BVWP 2003: Planungssicherheit für eine integrierte Verkehrspolitik.

Mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 und den vom Parlament verabschiedeten Ausbaugesetzen für Straße und Schiene wurde das zentrale deutsche Planungsinstrument für die Verkehrsinfrastruktur grundlegend modernisiert und Planungssicherheit für das nächste Jahrzehnt geschaffen. Er orientiert sich am prognostizierten Bedarf und ist der Fahrplan bis ins Jahr 2015. Der BVWP ist eine aktuelle und belastbare Information über die Perspektiven der deutschen Verkehrswege.

Fünf Prioritäten stehen dabei im Vordergrund:

1. Die Beseitigung von Verkehrsengpässen.
2. Der Bau von Ortsumgehungen zur Entlastung von Städten und Gemeinden.
3. Die Stärkung des maritimen Standortes durch gezielten Ausbau der Hinterlandanbindungen der Seehäfen.
4. Die Stärkung der Infrastruktur in Ostdeutschland.
5. Die Unterstützung und Förderung moderner Verkehrstechnologien.

Die Bundesregierung baut Verkehrsengpässe ab und erschließt ländliche Räume besser.

Lkw-Maut: Gerechtere Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Schwere LKW werden seit dem 01.01.2005 in dem Maße zur Infrastrukturfinanzierung heran gezogen, wie es den von ihnen verursachten Kosten entspricht. Die streckenbezogene Maut trägt zur gerechteren Beteiligung an den volkswirtschaftlichen Kosten der Mobilität bei. In- und ausländische LKW über 12 Tonnen Gesamtgewicht zahlen jetzt einen Beitrag, der sich am zurück gelegten Weg bemisst. Seit dem 1. Januar 2005 läuft auf deutschen Autobahnen das weltweit erste satellitengestützte Mauterfassungssystem, das bei einer beispiellosen Präzision ohne Eingriffe in den fließenden Verkehr auskommt.

Schwere LKW tragen mehr zur Finanzierung der Infrastruktur bei.

Die Lkw-Maut hat ihre Feuerprobe bestanden und arbeitet auch unter größter Belastung technisch einwandfrei. Andere Länder haben ihr Interesse an der Technologie angemeldet und wollen das deutsche System übernehmen. Die Bundesregierung wird künftig die durch Lkw-Ausweichverkehr am stärksten belasteten Bundesstraßen in die Mauterfassung einbeziehen. Bis 2006 werden die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen, sowohl die Höhe der Gebühren als auch das mautpflichtige Streckennetz den jeweiligen Erfordernissen anzupassen.

Ab 2006: Maut für Bundesstraßen, die vom LKW-Ausweichverkehr besonders betroffen sind.

Dieses System ist weltweit einmalig. Es eröffnet den beteiligten Unternehmen die Chance, weltweit eine Spitzenposition in diesem Technologiebereich einzunehmen. Die Chancen für den Export stehen gut.

Gute Exportchancen für deutsche Unternehmen.

Die Einnahmen aus der LKW-Maut (Prognose für 2005: 3 Mrd. € werden nach Abzug der Betriebskosten vollständig für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet. Die Mauteinnahmen stehen also **zusätzlich** zu den langfristig geplanten Investitionen zur Verfügung. Damit werden Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf einem hohen Niveau fortgeführt.

Fortsetzung der Verkehrsinvestitionen auf hohem Niveau durch Mauteinnahmen gesichert.

Entlastung des deutschen Güterkraftgewerbes

Europa braucht eine gerechte Verteilung von Kosten, Steuern und Abgaben. Nur das sichert einen Wettbewerb, bei dem sich die leistungsfähigsten Anbieter fair durchsetzen können. Im Güterkraftgewerbe besteht hier noch Nachholbedarf. Die Bundesregierung steht deshalb selbstverständlich auch weiterhin zu ihrem Vorschlag zum Mautermäßigungsverfahren für das deutsche Güterverkehrs-gewerbe, um die Harmonisierung voran zu bringen. Sollte das Mautermäßigungsverfahren scheitern, wird die Kompensation über die Kfz-Steuer organisiert. Gegenwärtig ist der allgemeine Mautsatz abgesenkt. (Siehe S. 29)

Die Bundesregierung kämpft weiter für Stärkung des deutschen Güterkraftgewerbes.

Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)

Durch die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) wird die Transparenz für die zweckgebundene Verwendung der Mittel gesichert. Besonders die mit der VIFG mögliche Übertragung der Mittel in das nächste Haushaltsjahr und ein Verkehrsträger übergreifender Mittelausgleich ermöglichen ein modernes, flexibles und bedarfsgerechtes Finanzmanagement.

VIFG ermöglicht modernes Investitionsmanagement.

Public Private Partnership - PPP

Gerade in Zeiten knapper öffentlicher Kassen hat die Bundesregierung die Möglichkeiten des Einsatzes privaten Kapitals in öffentlich-privaten Partnerschaften beim Bau von Verkehrswegen verbessert. Sinnvolle Infrastrukturmaßnahmen können so schneller realisiert und wirtschaftlicher betrieben und modernisiert werden, als wenn der Staat sie allein finanzieren müsste.

Bundesregierung will mehr privates Kapital für Infrastrukturmaßnahmen mobilisieren.

Die Lkw-Maut ermöglicht es, mit dem Instrument der Betreibermodelle (A-Modell) die effizientere und schnellere Verwirklichung des 6-spurigen Ausbaus von Autobahnen zu erproben. Beim Autobahnausbau hat sich die Bundesregierung im Frühjahr 2005 für PPP-Pilotprojekte in Bayern, Thüringen, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Niedersachsen entschieden. Das erste Vergabeverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der A 8 zwischen Augsburg und München wurde im März 2005 gestartet.

Bundesregierung startet PPP-Pilotprojekte für den Autobahnausbau.

Um die Rahmenbedingungen für öffentlich-private Partnerschaften im Gebühren-, Vergabe-, Investment-, Haushalts- und Steuerrecht weiter zu verbessern, haben die Koalitionsfraktionen das ÖPP-Beschleunigungsgesetz eingebracht. Das Gesetz wurde vom Bundestag verabschiedet und liegt dem Bundesrat zur Zustimmung vor.

ÖPP-Beschleunigungsgesetz verabschiedet.

Kombinierter Verkehr

Wir haben in die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger investiert, damit Umsteigen und Umladen erleichtert wird. Anlagen zum kombinierten Verkehr auf der Schiene und den Wasserstraßen werden mit einem Programm mit dreijähriger Laufzeit und einem Volumen von 45 Mio. € gefördert.

45 Mio. € für kombinierte Verkehre.

Die Bahn – stark und leistungsfähig

Zu einem zukunftsfähigen Verkehrssystem gehört ein starker und leistungsfähiger Schienenverkehr. Die immer intensivere Vernetzung der Wirtschaftsbeziehungen führt zu einem Anwachsen des Güterverkehrs, das die Straße allein nicht bewältigen kann. Seit 1998 ist es gelungen, den Güterverkehr auf der Schiene deutlich zu steigern. Das ist auch aus Gründen der Umweltverträglichkeit des Verkehrs ein wichtiger Erfolg.

Zukunftschancen der Schiene ausgebaut.

Im Personen- wie im Güterverkehr soll und muss die Schiene noch leistungsfähiger werden. Die Konkurrenten, insbesondere Lkw und Flugzeug, sind der Eisenbahn auf dem Weg zu einem europäischen, liberalisierten Verkehr weit voraus. Gerade der internationale Verkehr mit seinen langen Beförderungswegen und seinen Wachstumsraten ist aber ein lohnenswerter Markt für die Schiene.

Bahn im Wettbewerb der Verkehrsträger stärken.

Die Bundesregierung und DB AG arbeiten gemeinsam an der Umsetzung der Bahnreform aus dem Jahr 1994. Die gemeinsamen Ziele gelten weiter: Die Verlagerung von mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene, die Entlastung des Staatshaushalts, die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger, die Verbesserung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur für private Eisenbahnunternehmen. Ein Meilenstein ist die Umsetzung des 1. Europäischen Eisenbahnpakets.

Unser Ziel: Mehr Verkehr auf die Schiene.

Am Ende dieses Weges soll die Börsenfähigkeit der DB AG als Ausweis ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und als Voraussetzung zu Mobilisierung privaten Kapitals stehen. Die aktuelle Bilanz für 2004 bestätigt den guten Weg der DB AG. Die Börsenfähigkeit ist aber noch nicht erreicht.

Bundesregierung setzt weiter auf Börsengang der Bahn.

Zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene stellt die Bundesregierung im Rahmen des Gleisanschlussförderprogramms innerhalb von 5 Jahren 160 Mio. € bereit.

160 Mio. € für Gleisanschlussförderprogramm.

Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland

Ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem dient der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger. Die „Initiative Luftverkehr für Deutschland“ stärkt unser Verkehrssystem. Gemeinsam mit der Wirtschaft sollen die großen Chancen, aber auch strukturelle Probleme der Branche analysiert und Lösungsansätze für die dringend erforderliche Anpassung zur Sicherung und Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland erarbeitet werden, damit Deutschland am weltweiten Wachstum des Luftverkehrs teilnehmen kann. So können bestehende Arbeitsplätze gesichert und neue geschaffen werden.

Starkes Bündnis von Bund, Ländern und Luftverkehrswirtschaft.

Eine wichtige Grundlage ist das Flughafenkonzept der Bundesregierung von 2001. Es beschreibt u.a. die Integration der Flugplätze in das Verkehrssystem. Die Anbindung von Köln/Bonn an das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz 2004 ist dafür ein gelungenes Beispiel.

Der Bau des neuen Hauptstadtflughafens (BBI) ist ein Infrastrukturprojekt von nationaler Bedeutung.

BBI wird bis 2011 realisiert.

Das wachsende Passagier- und Frachtaufkommen ist auch eine große Herausforderung für die Flugsicherung. Alle unsere Bemühungen hinsichtlich der Zukunft der Deutschen Flugsicherung (DFS) sind geprägt von der Schaffung des Single European Sky (SES) in ganz Europa. Im Kern verfolgt SES eine effizientere Luftverkehrsabwicklung in Europa mit einem harmonisierten, vorausschauenden Sicherheitsmanagement-System. Die DFS soll ihre starke Position weiter ausbauen können, deshalb ist der Privatisierungsprozess eine richtige Entscheidung. (Siehe auch S. 29)

Flugsicherheit in Europa harmonisieren.

Maritimer Standort / Binnenschifffahrt

Die See- und Binnenschifffahrt sind unverzichtbare Verkehrsträger im integrierten Verkehrssystem. 80% des deutschen Außenhandels werden über die Seehäfen an Nord- und Ostsee abgewickelt; die Schifffahrt selbst ist in Deutschland ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.

Die Bundesregierung hat deshalb den Maritimen Standort gestärkt und unterstützt den Ausbau der land- und seeseitigen Anbindung von Häfen, damit die Verknüpfung mit den großen Wirtschaftszentren Deutschlands und der Nachbarstaaten verbessert wird. Mit ihren Partnern im „Maritimen Bündnis“ (Sozialpartner und Küstenländer) engagiert sich die Bundesregierung für einen Stopp der Ausflagung. Die aktuellen Zahlen belegen eine wachsende Rückflagung.

Bundesregierung verbessert die Anbindung der Häfen.

Wichtig in diesem Zusammenhang sind auch die Maßnahmen zur Verbesserung der maritimen Sicherheit und des Umweltschutzes auf See, wie die Einführung von Doppelhüllentankern und die Einrichtung eines Systems von Notliegeplätzen. Dabei helfen der Ausbau der Einsatzfähigkeit des Nationalen Havariekommandos und die Optimierung der Küstenwache.

Bundesregierung verbessert die Sicherheit der Seeschifffahrt.

Mit allen wichtigen Verbänden der Binnenschifffahrt, Binnenhäfen, Spediteuren und Verladender Wirtschaft hat die Bundesregierung im Forum Binnenschifffahrt und Logistik (Gründung 6. Mai 2004) die bereits intensive Zusammenarbeit auf eine neue Basis gestellt. Die großen Potenziale des Binnenschiffs als wirtschaftliches und ökologisches Verkehrsmittel sollen besser genutzt werden, um die künftigen Verkehrszuwächse umweltfreundlich zu bewältigen und Schiene und Straße zu entlasten.

Forum Binnenschifffahrt und Logistik - Potenzial der Binnenschifffahrt gestärkt.

Ein erstes Ergebnis ist die Erhöhung der Investitionsmittel für die Bundeswasserstraßen in den Jahren 2005 bis 2008 um 350 Mio. Euro aus dem 2 Mrd. Euro-Programm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Das Programm stärkt die wirtschaftliche Entwicklung und hilft im Kampf gegen die Arbeitslosigkeit. Jede Milliarde Euro, die in den Verkehrswegebau investiert wird, sichert fast 24.000 Arbeitsplätze.

Investitionsmittel für die Bundeswasserstraßen um 350 Mio. Euro erhöht.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung beschlossen, den § 6 b Einkommenssteuergesetz wieder einzuführen. Damit wird eine wichtige Verbesserung der steuerlichen Standortbedingungen für die deutsche Binnenschifffahrt erzielt. Die Neuregelung ermöglicht die volle Stundung von Einkommenssteuerzahlungen auf Buchgewinne bei Veräußerung eines Binnenschiffs und Reinvestition in ein neues Schiff. Das stärkt die Unternehmen, unterstützt die Modernisierung der Flotte und fördert somit Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Binnenschifffahrt. Das Gesetz liegt dem Bundestag zur Entscheidung vor.

Flussgebiete sind Lebens- und Wirtschaftsräume

Das Elbe-Hochwasser 2002 war eine der schlimmsten Naturkatastrophen in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland. In einer nationalen Kraftanstrengung mit staatlicher Hilfe und einem riesigen Spendenaufkommen konnten die Schäden inzwischen beseitigt werden.

Mit zwei Flussgebietskonferenzen 2002 und 2005 wurde der gesellschaftliche Konsens für die umweltverträgliche Gestaltung und Nutzung der Flüsse in ganz Deutschland gestärkt.

Im Hochwasserschutzgesetz 2005 wurde ein vernünftiger Interessenausgleich zwischen Umwelt und Wirtschaft, Anwohnern und Nutzern gefunden. Flüsse wie die Elbe haben als Verkehrswege für den ökologisch günstigen Verkehrsträger Binnenschifffahrt eine wichtige wirtschaftliche Bedeutung. Bei Erhalt und Ausbau dieser Verkehrswege war schon vor 2002 die Hochwasserneutralität zwingende Voraussetzung. Es war und bleibt damit sicher gestellt, dass die Interessen der Binnenschifffahrt mit der unverzichtbaren Vorsorge vor Hochwassergefahren in Einklang stehen.

Hochwasserschutz und wirtschaftliche Nutzung der Flüsse in Einklang gebracht.

Verkehrssicherheitsprogramm

Die Verkehrssicherheitsarbeit zählt zu den wichtigsten Aufgaben der Verkehrspolitik der Bundesregierung, denn die zunehmende Mobilität wird in unserer Gesellschaft nur dann akzeptiert, wenn sich die Verkehrssicherheit - v.a. auf unseren Straßen - spürbar verbessert. Verkehr und Sicherheit gehören zusammen.

Verkehr funktioniert nur, wenn stärkere Verkehrsteilnehmer Rücksicht auf schwächere nehmen. Dabei setzen wir auf die Eigenverantwortung der Bürgerinnen und Bürger, auf verantwortliches Handeln der Wirtschaft und auf konsequente Durchsetzung von verbindlichen Regeln für die Sicherheit auf allen Verkehrswegen.

Wichtige Entscheidungen der Bundesregierung waren die Senkung der Promillegrenze auf 0,5, die Initiative für ein Alkoholverbot für Fahranfänger, das Handy-Verbot am Steuer, die Verschärfung des Bußgeldkatalogs für Verkehrsrowdies, die Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Kleintransportern und Reisebussen.

Sicherheit im Straßenverkehr verbessert.

Senkung der Promillegrenze, Handy-Verbot am Steuer, härtere Strafen für Verkehrsrowdies, Initiative Alkoholverbot für Fahranfänger.

Mit ihrer Initiative zur freiwilligen Aus- und Nachrüstung der Lkw mit verbesserten Spiegel-Systemen bekämpfen Bundesregierung, Lkw-Hersteller und Spediteure gemeinsam erfolgreich den „Toten Winkel“.

Der „Tote Winkel“ wird schon jetzt wirksam bekämpft.

Neue Lkw über 7,5 t sind ab Werk mit den neuen Spiegeln ausgestattet, für alle gängigen Alt-Lkw stehen spezielle Nachrüstsätze zur Verfügung. Lkw mit diesen Spiegeln erfüllen schon heute die strengen Anforderungen der neuen EU-Richtlinie, die erst 2007 voll wirksam wird.

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr geht alle an. Rücksicht muss das oberste Prinzip des Miteinanders im Straßenverkehr werden! Darauf orientiert das Programm der Bundesregierung für mehr Sicherheit im Straßenverkehr (seit 2001). Es beinhaltet ein Bündel an Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit. Fünf Prioritäten stehen dabei im Vordergrund.

1. Das Verkehrsklima in Deutschland verbessern.
2. Schwächere Verkehrsteilnehmer schützen.
3. Die Unfallrisiken junger Fahrer reduzieren.
4. Das Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge mindern.
5. Die Verkehrssicherheit auf Landstraßen erhöhen.

Mit den öffentlichkeitswirksamen **Kampagnen „Gelassen läuft's“** und **„Rücksicht ist besser“** haben wir erfolgreich dafür geworben, die soziale Verantwortung jedes Einzelnen stärken und zu einer Veränderung des eigenen Verkehrsverhaltens beizutragen, von der insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer profitieren. Die Verkehrssicherheitsarbeit ist nur durch die Zusammenarbeit mit Verbänden und Institutionen (DVR, DVW, Bruderhilfe u.a.) erfolgreich.

Bundesregierung setzt Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr erfolgreich um.

„Gelassen läuft's“, „Rücksicht ist besser“: Bundesregierung wirbt erfolgreich für mehr Verkehrsicherheit.

ÖPNV sichert die Mobilität der Bürger

Gerade der ÖPNV ist ein zentraler Baustein für die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität. Busse und Bahnen entlasten Städte und Ballungsräume vom Individualverkehr, sie gewährleisten Erreichbarkeit in der Region und leisten einen beachtlichen Beitrag zum Umweltschutz, gerade durch die Reduzierung klimarelevanter Emissionen. Der ÖPNV schafft Mobilitätsangebote zu vernünftigen Preisen. Er ist eine zuverlässige und umweltfreundliche Alternative zum Auto. 27 Millionen Fahrgäste nutzen jeden Tag Angebote des ÖPNV und vermeiden so rein rechnerisch pro Tag 19 Millionen Pkw-Fahrten. Ein leistungsfähiger und attraktiver ÖPNV ist für die Städte und Gemeinden unverzichtbar. Die Bundesregierung unterstützt den ÖPNV deshalb auf vielfältige Weise und stellt den Ländern jährlich erhebliche Finanzmittel zur Verfügung, um einen schnellen, attraktiven, preiswerten und umweltfreundlichen Nahverkehr zu fördern:

Die Bundesregierung finanziert mit den Regionalisierungsmitteln, die sie den Ländern in Höhe von jährlich rd. 7 Mrd. € zur Verfügung stellt, in erheblichem Maße einen regionalen Schienenpersonennahverkehr. Mit diesen Regionalisierungsmitteln können die Länder für die Bürgerinnen und Bürger nachfragegerechte Nahverkehrsangebote der Schiene bestellen. Dies schafft zugleich auch Planungs- und Investitionssicherheit für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Darüber hinaus werden 2005 knapp 1,7 Mrd. Euro aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bereitgestellt.

ÖPNV ist zentraler Baustein für eine nachhaltige Mobilität.

Bundesregierung fördert ÖPNV auf Rekordniveau von 8,7 Mrd. € im Jahr.

Lärmschutz

Die Bundesregierung hat sich für einen verbesserten Schutz vor Lärm an Bundesstraßen und Autobahnen engagiert. Die Haushaltsansätze 2003 und 2004 wurden um je rund 11 Mio. € erhöht. Dies entspricht einer Erhöhung um 200%. Durch diese Erhöhung konnten aktive Maßnahmen des Lärmschutzes wie der Bau von Lärmschutzwänden realisiert werden, um das Wohnumfeld besser zu schützen.

Bundesregierung investiert mehr Geld in den Lärmschutz.

Das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen wurde in den vergangenen Jahren konsequent fortgesetzt.

III. Städte stärken, Lebensqualität verbessern

Die rot-grüne Bundesregierung ist 1998 mit dem Ziel angetreten, die Städte auf die Herausforderungen eines dramatischen Strukturwandels besser vorzubereiten. Rückbau alter Industrien und Ansiedlung neuer Gewerbe, die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, die Lösung sozialer Konflikte, der Einstieg in die Wissensgesellschaft, die Integration von Zuwanderern und die Modernisierung der Bausubstanz: Globalisierung, ökologische Erneuerung, wirtschaftlicher und demografischer Wandel erforderten ein neues Leitbild der Stadtentwicklung. Nicht nur Baupolitik im engeren Sinne, sondern eine integrierte Stadt- und Wohnungspolitik ist notwendig, die den sozialen Zusammenhalt der Quartiere im Blick hat.

Die Bundesregierung hat einen Paradigmenwechsel eingeleitet. Anstelle einer Expansion von Gewerbe- und Siedlungsflächen kommt es vermehrt darauf an, den Rückbau und die Neunutzung alter Industriestandorte, den Umbau und die Aufwertung innerstädtischer Wohnquartiere zu unterstützen.

Damit die Kommunen ihre investiven Aufgaben bewältigen können, musste ihre Finanzkraft nachhaltig gebessert werden. Mit der Gemeindefinanzreform 2004 ist die Trendwende gelungen. Die Gemeinden verbuchen fast 10% oder 4,5 Milliarden Euro mehr eigene Steuereinnahmen. Zusätzlich werden sie ab 2005 durch die Zusammenlegung von Arbeitslosenhilfe und Sozialhilfe zum Arbeitslosengeld II in Milliardenhöhe entlastet.

Raumordnung

Die Bundesregierung bekennt sich darüber hinaus zum solidarischen Bundesstaat, der Regionen mit besonderen Problemen Beistand leistet. Dazu werden gemeinsam mit den Ländern die raumordnerischen Leitbilder und Handlungsstrategien weiterentwickelt. Schwerpunkte sind die Sicherung der öffentlichen Daseinsvorsorge in den ländlich-peripheren Regionen, die Förderung des wirtschaftlichen Wachstums und der Entwicklungsschwerpunkte in den Regionen sowie nachhaltiges Ressourcenmanagement insb. im Umgang mit Flächen und Rohstoffen. Ein besonderer Punkt ist die Stärkung der Metropolregionen und deren Kooperation mit dem Umland. Auf diesem Weg kommen wir zu einem Ausgleich zwischen wachsenden und schrumpfenden Regionen.

In einem dicht besiedelten Land wie Deutschland ist es von zentraler Bedeutung, den Boden in seinen ökologischen Funktionen zu erhalten. Gleichzeitig gilt es, die Flächennutzung nachhaltig zu entwickeln. Die Bundesregierung zielt daher im Rahmen ihrer nationalen Nachhaltigkeitsstrategie auf eine Verminderung der Inanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen. Seit dem Jahr 2000 wurde die Flächeninanspruchnahme bundesweit von 129 ha pro Tag auf 93 ha pro Tag in 2003 reduziert. Ziel ist eine Reduzierung auf maximal 30 ha pro Tag im Jahr 2020.

Solidarische Politik für starke Städte, denn Stadtpolitik ist nachhaltige Sozialpolitik.

Paradigmenwechsel der Stadtentwicklung: Für eine am Menschen orientierte Qualitäts-offensive.

Finanzkraft der Gemeinden umfassend und nachhaltig gestärkt.

Stärkung strukturschwacher Regionen und Wachstumsregionen – neue Leitbilder und Strategien.

Flächeninanspruchnahme deutlich reduziert.

Städtebaurecht

Das Baugesetzbuch wurde von der Bundesregierung umfassend novelliert. Mit den Neuregelungen konnten strukturelle Vereinfachungen zu Gunsten Praktikabilität und Investitionssicherheit umgesetzt werden. Bislang notwendige Genehmigungsverfahren, wie z.B. für Grundstücksteilungen, sind entfallen, der Stadtumbau und die Soziale Stadt wurden im Gesetz als neue städtebauliche Aufgaben verankert. Darüber hinaus wurden mit dem Gesetz Vorgaben der EU für förmliche Umweltprüfungen fristgerecht umgesetzt.

Einfaches und modernes Bauplanungsrecht geschaffen.

Städtebauförderung

Die Bundesregierung hat von 1999 bis 2004 die Städtebauförderung neu ausgestaltet, auf herausragende Entwicklungsbedürfnisse konzentriert und die jährlich verfügbaren Mittel gegenüber 1998 um fast 50% erhöht. Von den Investitionen in Höhe von mehr als 2,7 Milliarden Euro konnten die neuen ebenso wie die alten Bundesländer profitieren. Im Jahr 2005 wird die Förderung mit 522 Millionen Euro auf hohem Niveau fortgeführt. Insbesondere die Finanzhilfen für den Westen Deutschlands sollen in den kommenden Jahren von 180 Millionen auf 229 Millionen Euro steigen.

Städtebauförderung um 50% erhöht und auf hohem Niveau verstetigt.

Die Erhaltung und Erneuerung historischer Stadtkerne in den neuen Ländern wurde mit dem Programm Städtebaulicher Denkmalschutz auf hohem Niveau fortgeführt. Auch im Jahr 2005 stehen für das Programm 92 Millionen Euro Bundesfinanzhilfen zur Verfügung. Geförderte Städte wie Wismar, Quedlinburg, Stralsund und Potsdam gehören heute wieder zum Weltkulturerbe.

Historische Stadterneuerung fortgeführt.

Stadtumbau Ost und West

Der Strukturwandel in neuen Bundesländern verbunden mit Abwanderung, Geburtenrückgang und Suburbanisierung hat zahlreiche ostdeutsche Kommunen und Wohnungsbauunternehmen unter Druck gesetzt. Wohnungsleerstände belasten die Entwicklungsperspektive der Städte. Die Bundesregierung hat 2002 das Programm Stadtumbau Ost aufgelegt, das den Rückbau leer stehender Wohngebäude und die Aufwertung von Stadtquartieren ermöglicht. Bis 2004 wurden 445 Millionen Euro Bundesmittel mobilisiert und rund 300 Gemeinden in das Bund-Länder-Programm aufgenommen. Im dritten Programmjahr konnte die Zunahme der Wohnungsleerstände in Ostdeutschland annähernd gestoppt werden. Durch städtische Entwicklungskonzepte und Architekturwettbewerbe ist eine innovative Stadterneuerung begonnen worden. Der Stadtumbau wurde im Baugesetzbuch verankert. Die Finanzhilfen des Bundes bleiben stabil und betragen im laufenden Jahr 137 Millionen Euro.

Zunahme der Wohnungsleerstände in Ostdeutschland gestoppt und Aufwertung der Quartiere begonnen.

Stadtumbau im Baugesetzbuch verankert, Verstetigung der Finanzhilfen.

Ergänzend leistet die von der Bundesregierung 2001 umgesetzte Härtefallregelung nach § 6 a Altschuldenhilfegesetz (AHG) einen wesentlichen Beitrag zum Stadtumbau Ost. Existenzgefährdete Wohnungsunternehmen (ab 15 % Leerstand) werden von verbliebenen Altschulden entlastet. Die Bundesregierung hat hierfür bis heute insgesamt 1,13 Milliarden Euro bereitgestellt.

1,13 Mrd. Euro für Härtefallregelung nach AHG.

Industrieller Umbau, demografischer Wandel, Rückgang und Alterung der Bevölkerung setzen mittlerweile auch den westdeutschen Kommunen zu. Die Erfahrungen im Osten dienen jetzt als Vorbild beim städtischen Strukturwandel im Westen. Die Bundesregierung hat im Jahr 2004 den Stadtumbau West ins Leben gerufen und jährlich mit 40 Millionen Euro ausgestattet.

Stadtumbau West hat begonnen.

Metropolenprogramm Sozialer Wohnungsbau

Durch die regional unterschiedlichen Entwicklungen auf den Wohnungsmärkten bedurfte der Soziale Wohnungsbau einer grundlegenden Reform. Die Bundesregierung hat die Effizienz und Treffsicherheit der sozialen Wohnraumförderung erhöht. Mit dem Wohnungsbaureformgesetz wurde die Förderung des Baubestands gegenüber dem Neubau verstärkt und die Anpassung an regionale Bedürfnisse ermöglicht. Im Jahr 2002 wurde das Metropolenprogramm aufgelegt, das für Ballungsräume mit größerem Bedarf die Finanzmittel erhöht.

Sozialen Wohnungsbau effizienter und treffsicherer gestaltet, Mittel für Metropolräume erhöht.

Soziale Stadt

In den 90er Jahren waren viele Kommunen mit dem Problem der überforderten Nachbarschaften konfrontiert. Arbeitslosigkeit, Bildungsmangel, Wegzug wohlhabender Familien, bauliche Verwahrlosung und Kriminalität brachten das Sozialgefüge von Stadtteilen mit besonderem Entwicklungsbedarf aus der Balance. Hinzu trat die gewachsene Herausforderung durch Integration und soziale Teilhabe von Zuwanderern. Das erforderte einen politischen Ansatz, der über die bauliche Infrastruktur hinaus das soziale Ganze der Stadtteile in den Blick nimmt.

Politik für den sozialen Zusammenhalt in den Städten.

Die Bundesregierung hat deshalb 1999 die Initiative für ein neues Bund-Länder-Investitionsprogramm „Die soziale Stadt“ ergriffen. Wohnungs-, Wirtschafts-, Bildungs-, Arbeits- und Sozialpolitik werden in mehrjährigen Programmen zu einer integrativ wirkenden Stadtentwicklungspolitik zusammengeführt. Die lokale Wirtschaft, Beschäftigung, Einrichtungen für Bildung und Kultur, das ökologische Lebensumfeld ebenso wie die Qualität des Wohnens wurden unterstützt. Die soziale Stadt zielt vor allem auf die Aktivierung und Mitwirkung der Bürger, sie fördert Quartierszentren und Quartiersmanagement. Bis 2004 wurden dafür 408 Millionen Euro an Bundesmitteln eingesetzt. Die Bilanz nach fünf Jahren zeigt, dass Hunderte von Gemeinden das Angebot angenommen haben. Zahlreiche engagierte Menschen haben vor Ort die Chance genutzt und die Initiative ergriffen. Es ist eine Aufbruchstimmung in Stadtteilen entstanden, die zuvor von Mutlosigkeit gezeichnet waren.

Das Programm Soziale Stadt erfolgreich gestartet und mit 408 Millionen Euro ausgestattet.

Engagement gestärkt, Aufbruchstimmung ermutigt.

Die Bundesregierung will deshalb das Programm fortsetzen und die soziale Stadt für Kinder als neuen Schwerpunkt verankern. In der Finanzplanung ist die soziale Stadt mit 70 Millionen Euro jährlich verstetigt.

Soziale Stadt mit 70 Millionen Euro jährlich abgesichert.

Wohneigentumsförderung

Die Wohneigentumsförderung bleibt ein wichtiges Ziel der Bundesregierung, zum Beispiel im Rahmen der privaten Altersvorsorge. Dies gilt insbesondere für Familien mit Kindern und das Wohnen in den Innenstädten. Die vor dem Hintergrund hoher Zinsen als Subvention eingeführte Eigenheimzulage ist angesichts mittlerweile deutlich gesunkener Zinsen, Baukosten und Bodenpreise nicht mehr nötig. Die Bundesregierung hat daher beschlossen, die Eigenheimzulage abzuschaffen. Das dadurch frei werdende Geld soll für eine Stärkung innerstädtischen Wohnens und für mehr Bildung und Forschung eingesetzt werden. Der Bundesrat hat dem bislang seine Zustimmung verweigert.

Wohneigentumsförderung weiter modernisieren

Wohnungsgenossenschaften

Angesichts der demografischen Entwicklung und deren Wirkung auf die Sozialsysteme gewinnt private Vorsorge zunehmend an Bedeutung. Dementsprechend setzt die Bundesregierung auf eine Stärkung des an den Prinzipien Selbstbestimmung, Selbstverwaltung und Selbsthilfe orientierten Genossenschaftswesens, auch für die private Altersvorsorge. Genossenschaften sind eine attraktive Wohnform zwischen Eigentum und Miete bei der Wohnraumversorgung von Familien mit Kindern und von Senioren. Darüber hinaus dienen sie der Stabilisierung von städtischen Quartieren. Mit bundesweit 22 Modellvorhaben und einer Machbarkeitsstudie zur Altersvorsorge werden die Potenziale der Wohnungsgenossenschaften genutzt und die Attraktivität genossenschaftlichen Wohnens weiter erhöht.

Genossenschaftliches Wohnen gestärkt – Familien und Senioren profitieren.

Wohngeld

Die Bundesregierung übernahm 1998 das drängende Problem einer zehn Jahre lang aufgeschobenen Wohngeldanpassung. Die Sorgen der einkommensschwachen Haushalte bedrückten das soziale Klima in den Kommunen. Zu Beginn des Jahres 2001 wurde deshalb das Wohngeld mit einer gemeinsamen Anstrengung von Bund und Ländern spürbar erhöht. Rund 400.000 Haushalte erhielten zusätzliche Unterstützung. Familien wurden besser gestellt. Bei Sicherung des Niveaus in den neuen Bundesländern wurde erstmals ein gesamtdeutsches Wohngeld geschaffen.

Wohngeld erhöht, 400.000 einkommensschwache Haushalte zusätzlich unterstützt.

Ab 2005 wurde im Zuge der Arbeitsmarktreformen der Verwaltungsaufwand beim Wohngeld erheblich vereinfacht, gebündelt und effizienter gestaltet. Dadurch spart der Steuerzahler 300 Millionen Euro jährlich.

300 Millionen Euro an Verwaltungskosten gespart.

Energieeffizienz und ökologische Modernisierung

Neben dem sozialen Zusammenhalt hat die Bundesregierung die ökologische Modernisierung unserer Städte in den Mittelpunkt der Wohnungs- und Baupolitik gerückt. Der Gebäudebestand hat einen Anteil von rund einem Drittel am Energieverbrauch in Deutschland.

Ökologisch moderne Städte in den Mittelpunkt gerückt.

Der Energiebedarf ist ein Wirtschaftsfaktor und ein wesentlicher Bestandteil der Gesamtmietkosten für die privaten Haushalte. Energieeinsparung und Ausbau erneuerbarer Energien im Baubereich sind somit ein Beitrag zu langfristig bezahlbaren Wohnungskosten, zur Sicherung von Ressourcen und zum Umwelt- und Klimaschutz. Die Steigerung der Energieeffizienz der Gebäude gehört daher zur Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung.

Die Bundesregierung hat 2001 mit jährlich rund 200 Millionen Euro ein Programm zur Altbausanierung aufgelegt. Die Öffentlichkeitsarbeit wurde verstärkt, um Eigentümern und Mietern die Möglichkeiten des energiesparenden Bauens und Modernisierens nahe zu bringen. Im Zusammenwirken mit der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) wurde das CO₂-Gebäudesanierungsprogramm aufgelegt. Im Jahr 2003 kam das KfW-Wohnraum-Modernisierungsprogramm hinzu.

2005 wurden die KfW-Programme neu strukturiert in die Bestandteile „Wohnraum modernisieren“, „Ökologisch bauen“, „Solarstrom erzeugen“. Bislang konnte die energetische Sanierung von 223.000 Wohnungen gefördert werden. Die Bundesregierung hat beschlossen, für die Jahre 2006 und 2007 weitere 720 Millionen Euro bereit zu stellen. Damit ermöglicht der Bund KfW-Darlehen im Umfang von rund 3 Milliarden Euro und stößt Investitionen in Höhe von rund 5 Milliarden Euro an, die der Lebensqualität in den Städten zugute kommen und gleichzeitig der Bauwirtschaft Wachstumsimpulse geben.

Die Bundesregierung will die Energiebilanz von Gebäuden für Eigentümer und Mieter transparent machen. Deshalb wurde mit der Energieeinsparverordnung von 2002 der Energiepass für Neubauten verbindlich eingeführt. Zur Umsetzung der Europäischen Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden hat die Bundesregierung die Novelle des Energieeinspargesetzes beschlossen. Damit werden die Grundlagen dafür geschaffen, die Energieausweise schrittweise auch für schon bestehende Gebäude einzuführen. Damit wird der Verbraucherschutz gestärkt, aber auch ein zusätzlicher Investitionsanreiz dafür geschaffen, Gebäude zu sanieren.

Qualitätsoffensive Bauwirtschaft

Der Bau ist im Strukturwandel, muss Wachstumseinbußen und Arbeitsplatzverluste hinnehmen. Dennoch ist die Branche nach wie vor der größte Wirtschaftszweig, steht für mehr als die Hälfte aller Investitionen und beschäftigt etwa 2 Millionen Menschen. Die Bundesregierung hat auf die Herausforderung mit einer Qualitätsoffensive geantwortet und setzt sich dafür ein, öffentliche Investitionen mit innovativen Finanzierungsinstrumenten zu sichern.

Die Bundesregierung ist der einzige öffentliche Auftraggeber, der seine Infrastrukturinvestitionen seit 1998 gesteigert hat. Für die Zukunft des Baustandorts Deutschland geht es jedoch weniger um Quantität als um Qualität: Produktivität, Innovation, Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit stehen im Vordergrund. Zukunft hat beispielsweise energetisch intelligentes Bauen.

Programme zur Modernisierung von Wohnraum und CO₂-Gebäudesanierung aufgelegt.

223.000 Wohnungen energetisch saniert.

Weitere 720 Millionen Euro bis 2007 beschlossen.

Energieausweise für neue und alte Gebäude.

Mit mehr Qualität auf den Strukturwandel antworten.

Bauinvestitionen des Bundes gesteigert.

Der Wettbewerb muss fair bleiben. Um Unternehmen einen schnelleren und kostengünstigeren Zugang zu öffentlichen Bauaufträgen zu ermöglichen und die Marktchancen der deutschen Bauwirtschaft zu verbessern, haben Bund, Länder, Bauwirtschaft und Gewerkschaft ein nationales System der Präqualifikation geschaffen. Zugleich ist dies ein Beitrag, um illegale Praktiken von Bauunternehmen besser bekämpfen zu können. Bei der Vergabe öffentlicher Aufträge soll nicht das billigste, sondern das wirtschaftlichste Angebot zum Zuge kommen. Bauaufträge erhalten nur diejenigen Unternehmen, die auch die verbindlichen Tarif- und Sozialrechtsbestimmungen einhalten.

Präqualifikation für fairen Wettbewerb.

Public Private Partnership – PPP

Zur Sicherung von Bauinvestitionen und für effizienteres Planen und Bauen unterstützt die Bundesregierung die Erleichterung und Ausweitung von PPP-Projekten. Öffentlich-private Partnerschaften mobilisieren mehr privates Kapital und nutzen die Spezialisierungsvorteile privater Unternehmen. Wirtschaftlichkeit und Qualität der Bauprojekte werden gesteigert, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Bauwirtschaft verbessert. Die öffentliche Hand gewinnt mit diesem modernen Instrument Spielräume. Um PPP-Projekte zu fördern, wurde im BMVBW eine Task-Force eingerichtet. Mit Einführung der Lkw-Maut wurden zudem die technischen Voraussetzungen für mehr PPP im Autobahnbau geschaffen. Erste Pilotprojekte sind benannt und werden ausgeschrieben.

Task-Force PPP eingerichtet, PPP-Pilotprojekte beim Autobahnbau ausgewählt.

Mit dem von den Koalitionsfraktionen eingebrachten ÖPP-Beschleunigungsgesetz werden die Rahmenbedingungen für öffentlich-private Partnerschaften im Gebühren-, Vergabe-, Investment-, Haushalts- und Steuerrecht weiter verbessert. Das Gesetz wurde vom Bundestag verabschiedet und liegt dem Bundesrat zur Zustimmung vor.

ÖPP-Beschleunigungsgesetz verabschiedet.

Bundesstiftung Baukultur

Mit der Initiative Architektur und Baukultur unterstützt der Bund die Qualität von Planen und Bauen in Deutschland. Ziel ist die Errichtung einer Bundesstiftung Baukultur, die als Kommunikationsplattform ein bundesweites Netzwerk der Baukultur aufbauen soll. Die Stiftung soll national und international Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Architekten und Ingenieure herauszustellen. Sie verbindet somit unseren Anspruch auf eine qualitätvolle Gestaltung der gebauten Umwelt mit dem Engagement für bessere Marktchancen der deutschen Planer. Der Gesetzentwurf zur Errichtung der Stiftung wurde vom Bundestag parteiübergreifend beschlossen und liegt dem Bundesrat zur Entscheidung vor.

Errichtung der Bundesstiftung Baukultur beschlossen.

IV. Europa als Chance

Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit, Arbeitsplätze und soziale Standards sind Politikziele, die Deutschland nicht mehr allein garantieren kann. Europa ist, was die Sicherung von Wohlstand und Sozialnormen angeht, nicht das Problem, sondern die Lösung. Die Europäische Union gewinnt als gemeinsamer Rechts-, Wirtschafts- und Sozialraum enorm an Bedeutung. Im Verkehrsbereich ist die Europäisierung weit fortgeschritten. Die Bundesregierung hat diesen Prozess als Chance erkannt und die deutschen Interessen im Dialog mit den Partnern in der EU erfolgreich geltend gemacht. Wir verstehen Deutschland als aktiven und weltoffenen Vorreiter, Vermittler und Impulsgeber des Projekts Europa.

Europa als Chance erkannt, Interessen in der EU erfolgreich geltend gemacht.

Eine Schlüsselfunktion hatte die deutsche Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 1999. Bei Transeuropäischen Netzen, Eisenbahn, Luftverkehr und Industriepolitik ist es auf deutsche Initiative gelungen, der europäischen Einheit neue Wege zu eröffnen.

Deutsche Ratspräsidentschaft 1999 öffnete neue Wege.

Durch den persönlichen Einsatz von Bundeskanzler Gerhard Schröder und Staatspräsident Jacques Chirac hat mit dem 40. Jahrestag des Elysée-Vertrages die deutsch-französische Zusammenarbeit eine neue Dynamik gewonnen. Seit 2003 treten die Kabinette bei den Regierungskonsultationen vollzählig zusammen. Davon profitiert die intensive Kooperation im Verkehrsbereich, die für die europäische Integration eine Vorbildfunktion hat.

Neue Dynamik in der deutsch-französischen Verkehrspolitik geschaffen.

EU-Osterweiterung

Die Erweiterung der Europäischen Union um acht Länder in Mitteleuropa und zwei neue Mitglieder im Mittelmeerraum am 1. Mai 2004 war die zentrale europäische Aufgabe der vergangenen Jahre. Deutschland ist durch intensive Vorbereitungen in der größeren EU gut aufgestellt. Eine Überlastung der Verkehrswege und Verwerfungen im Wettbewerb sind ausgeblieben.

Deutschland ist auf die größere EU gut vorbereitet.

Viele Menschen befürchten unlauteren Wettbewerb im europäischen Binnenmarkt durch osteuropäische Anbieter, die mit großen Kostenvorteilen ins Rennen gehen. Die Bundesregierung hat im besonders sensiblen Bereich des Straßengüterverkehrs Übergangsfristen für die Freigabe des Wettbewerbs durchgesetzt. Für eine Übergangszeit von bis zu 5 Jahren gilt Kabotageverbot.

Übergangsfristen für Kabotage im Straßengüterverkehr vereinbart.

Zudem müssen osteuropäische Fuhrunternehmer ohne Abstriche die in der EU geltenden Sicherheits- und Sozialvorschriften erfüllen und werden über die Lkw-Maut in Deutschland an der Finanzierung der Wegekosten beteiligt. Preisdumping zu Lasten von Qualitätsstandards ist ausgeschlossen. Der Ost-West-Transitverkehr auf deutschen Straßen wird sicherer.

EU-Sicherheits- und Sozialvorschriften gelten jetzt auch für Osteuropa.

Mit dem Wegfall der Zollkontrollen wurde ein Wachstum insbesondere des Lkw-Verkehrs über die deutsch-polnische und die deutsch-tschechische Grenze prognostiziert. Deutschland hat sich durch die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit frühzeitig auf den Bedarf nach gut ausgebauten Ost-West-Verbindungen eingestellt. Das betrifft nicht nur die grenzüberschreitenden Trassen, sondern auch das Netz in der Fläche, das z.B. durch Ortsumgehungen aufgewertet wurde. Durch die Anhebung der Verkehrsinvestitionen seit 1998 konnten wichtige Maßnahmen beschleunigt werden. Außerdem berücksichtigt der Bundesverkehrswegeplan 2003 im vorrangigen Bedarf 24 Projekte „EU-Osterweiterung“.

Verkehrswege europagerecht ausgebaut, Projekte „EU-Osterweiterung“ im BVWP 2003 gezielt berücksichtigt.

Transnationale Zusammenarbeit – INTERREG

Deutschland ist das Land mit den meisten europäischen Nachbarn. Der Ausbau der transnationalen Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten ist für Deutschland in Europa von zentraler Bedeutung. Die Bundesregierung hat daher die EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG III B zur Unterstützung der transnationalen Zusammenarbeit in der Raumentwicklungspolitik aktiv aufgegriffen und ausgebaut. Drei von fünf Programmsekretariaten der Kooperationsräume konnten in Rostock, Dresden und Rosenheim angesiedelt und damit besonders die Beziehungen zu den neuen EU-Mitgliedstaaten ausgebaut werden. Darüber hinaus hat die Bundesregierung ein „Bundesprogramm transnationale Zusammenarbeit“ aufgelegt und deutsche Projektpartner bei der nationalen Ko-Finanzierung mit rd. 3 Mio. Euro unterstützt. Die Mitarbeit in transnationalen Netzwerken ist so ein Türöffner für künftige wirtschaftliche Kooperationen.

Ausbau der transnationalen Beziehungen – Türöffner wirtschaftlicher Zusammenarbeit.

Transeuropäische Netze (TEN)

In den Beitrittsländern besteht besonders großer Bedarf nach einem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Sie haben sich mit dem Beitritt verpflichtet, Straßen, Bahnverbindungen, Häfen und Flughäfen auf das EU-weit gültige Qualitätsniveau zu bringen. Die EU hat den Ausbaubedarf im Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) definiert. Besonders wichtige Verkehrskorridore wurden identifiziert. Unter deutscher Ratspräsidentschaft ist es gelungen, das Gesamtbudget für die Transeuropäischen Netze (TEN) auf 4,6 Milliarden Euro zwischen 2000 und 2006 zu erhöhen. Die TEN-Leitlinien wurden an die Erweiterung angepasst. Die neuen EU-Mitglieder erhalten bis 2006 rund 255 Millionen Euro TEN-Zuschüsse aus dem europäischen Haushalt.

TEN an die EU-Osterweiterung angepasst und auf 4,6 Milliarden Euro bis 2006 erhöht.

Europäischer Eisenbahnraum

Herausragendes Ziel der Bundesregierung ist die Schaffung eines europäischen Eisenbahnraums, der durch vollständige Netzöffnung im Güter- und Personenverkehr die Wettbewerbsposition der Schiene stärkt. Über weite, grenzüberschreitende Distanzen kann die Bahn ihr Potenzial voll zur Geltung bringen.

Position der Bahn in Europa verbessert – Netze geöffnet und einheitliche Regeln vorangebracht.

Bei den Rahmenbedingungen für ein integriertes Eisenbahnsystem hat die Bundesregierung die Initiative ergriffen und gemeinsam mit den europäischen Partnern wichtige Fortschritte erzielt. Seit 2003 sind bestimmte Netze für den Güterverkehr geöffnet. Ab 2007 folgt die völlige Netzöffnung für Güter auf der Schiene. Als Ziel einer Netzöffnung im Personenverkehr wurde 2010 festgelegt.

Mit der einheitlichen Lokführerlizenz wurde ein Qualifikationsnachweis für den europaweiten Zugverkehr geschaffen. Als Ergebnis der hervorragenden deutsch-französischen Zusammenarbeit setzen sich die wichtigsten Bahnationen und die größten Eisenbahnunternehmen in Europa gemeinsam für ein grenzüberschreitendes Hochgeschwindigkeitsnetz ein.

Einheitlicher Europäischer Luftraum und Flugsicherheit

Der wachsende Flugverkehr innerhalb Europas ist in den letzten Jahren zu einem starken Impuls der praktisch erlebbaren europäischen Einheit geworden. Die deutsche Ratspräsidentschaft gab 1999 den Anstoß zur Schaffung eines einheitlichen Europäischen Luftraums. Anfang 2004 konnte dieser Schritt in europäisches Recht umgesetzt werden.

Einheitlichen Luftraum angestoßen.

Flugsicherheit hat auch auf europäischer Ebene Priorität für die Bundesregierung. Das hohe Sicherheitsniveau der europäischen Luftfahrt wird mit maßgeblicher deutscher Beteiligung weiter entwickelt. Das deutsche Know-how und Engagement hat dazu geführt, dass die neu gegründete Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) 2004 ihren Sitz in Köln genommen hat.

EASA gegründet und nach Deutschland geholt.

Europäische Industrieprojekte

Auf deutsche Initiative hat der Europäische Rat 1999 das Projekt GALILEO gestartet. Das war der Auftakt für ein selbständiges europäisches Satellitennavigationssystem auf höchstem technologischen Niveau. In 2003 konnten sich die Partner auf die Finanzierung verständigen. Der Bundesregierung ist es gelungen, die industrielle Führung des Milliardenprojekts für Deutschland zu sichern.

GALILEO gestartet, industrielle Führung für Deutschland gesichert.

Der europäische Luft- und Raumfahrtkonzern EADS hat seine globale Wettbewerbsposition entscheidend verbessert. Die Flugzeugsparte Airbus hat den amerikanischen Konkurrenten Boeing erstmals nach Marktanteilen überflügelt. Der von Airbus entwickelte A 380 hat große Fortschritte gemacht. In 2005 hat der Prototyp dieses weltweit größten und modernsten Langstreckenflugzeugs erfolgreich seinen Jungfernflug absolviert.

Airbus überholt Boeing, A380 abgehoben.

Fairer Wettbewerb, gerechte Lastenverteilung, Sicherheit und Schutz der Umwelt

Die Bundesregierung setzt sich hartnäckig dafür ein, dass in ganz Europa faire Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden und dass die deutschen Interessen als des größten Transitlandes in der Mitte des Kontinents gewahrt bleiben. In 2004 ist es gelungen, das Wochenendfahrverbot für Lkw auf deutschen Autobahnen aufrecht zu erhalten. Außerdem hat die Bundesregierung präzise Vorschläge zum rechtlichen Rahmen für die Erhebung von Straßengebühren vorgelegt. Ziel bei der Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie ist es, das deutsche Mautsystem europapolitisch abzusichern, eine gerechtere Anlastung der Wegekosten zu ermöglichen und Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen, die einseitig das deutsche Fuhrgewerbe treffen.

Wochenendfahrverbot erhalten, Initiativen gegen Benachteiligung von deutschen Lkw im Wettbewerb gestartet.

Im Seeverkehr wurden nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in Rekordzeit internationale Vorschriften beschlossen, um die Gefahrenabwehr auf See zu verschärfen. In 2004 traten die Bestimmungen in Kraft. Die Bundesregierung hat den dafür nötigen Kraftakt pünktlich vollzogen. Deutsche Schiffe und Exportgüter können damit weiterhin ungehindert am Handel teilhaben.

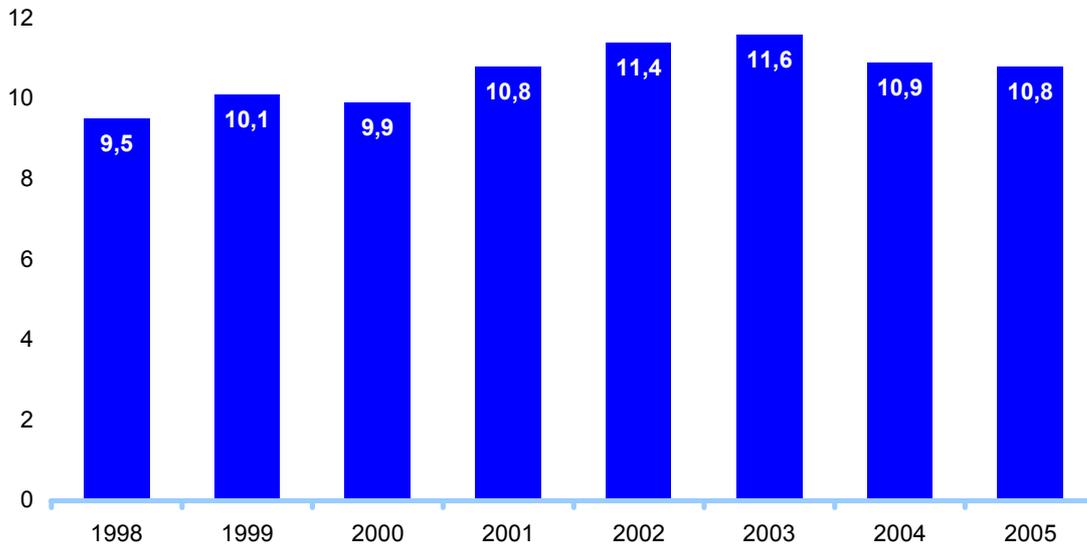
Terrorprävention im Seeverkehr verschärft.

Die schwere Havarie eines Öltankers vor der Küste Spaniens im Herbst 2002 bestätigte die strenge Haltung der Bundesregierung bei internationalen Umweltvorschriften. Deutschland setzte sich für eine zügige Ausmusterung von Einhüllentankern ein und erreichte ein Verbot ab April 2005.

Einhüllentanker verboten.

Abbildung 1

**Verkehrsinvestitionen¹ 1998 – 2005
(in Mrd. Euro)**

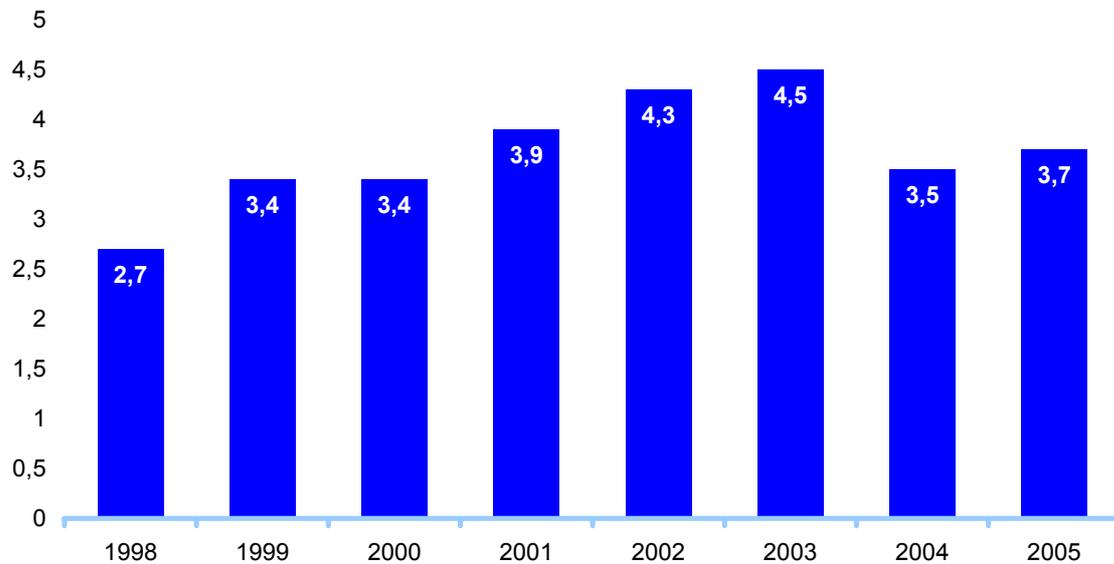


Die Bundesregierung hat die Verkehrsinvestitionen auf hohem Niveau verstetigt.

¹ Den Angaben für die Jahre 1998 bis 2004 liegen die jeweiligen Ist-Ausgaben zugrunde. das Jahr 2005 entspricht dem Sollansatz.

Abbildung 2

Entwicklung Investitionen¹ in die Schiene (in Mrd. Euro)

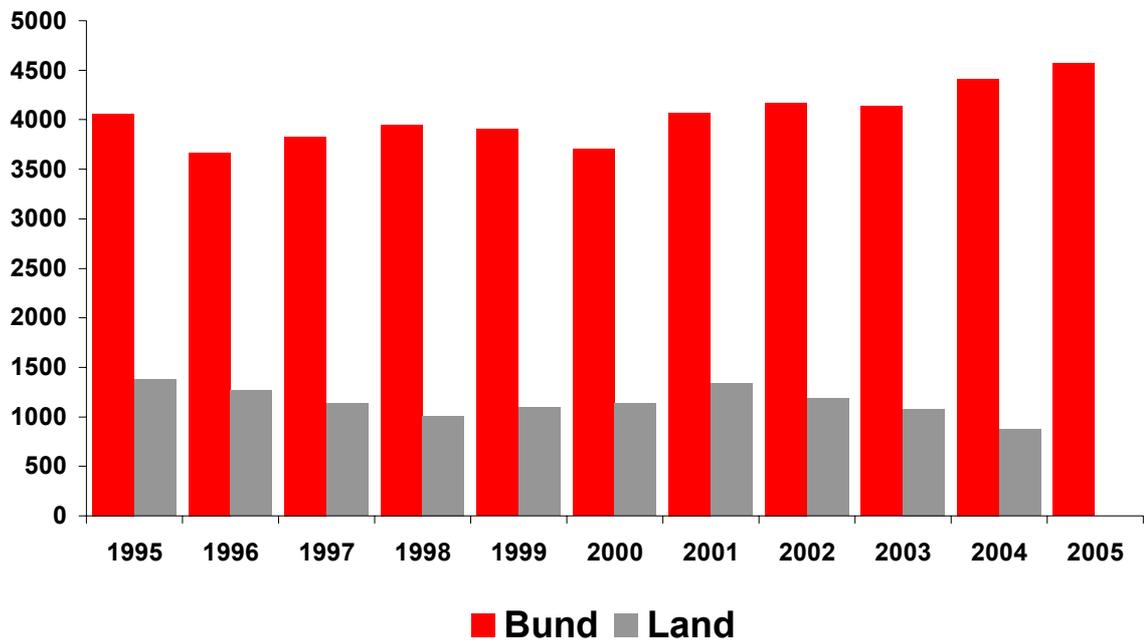


Die Investitionen in das Bestandsnetz und den Neu- und Ausbau von Schienenwegen wurden von der Bundesregierung deutlich erhöht.

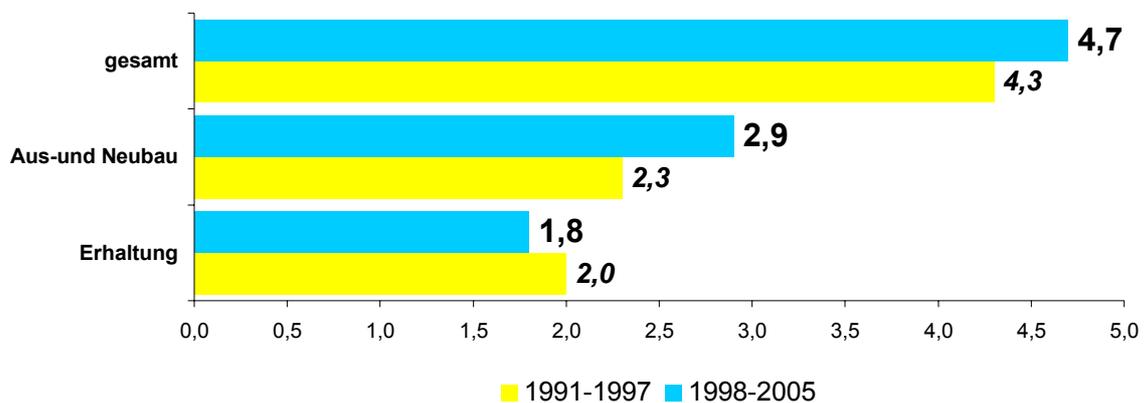
¹ Den Angaben für die Jahre 1998 bis 2004 liegen die jeweiligen Ist-Ausgaben zugrunde. das Jahr 2005 entspricht dem Sollansatz.

Abbildung 3

**Straßenbauausgaben des Bundes und der Länder² 1995 -2004 (2005)
(in Mio. Euro)**



**Straßenbauausgaben des Bundes im Durchschnitt pro Jahr
(in Mrd. Euro gerundet)**

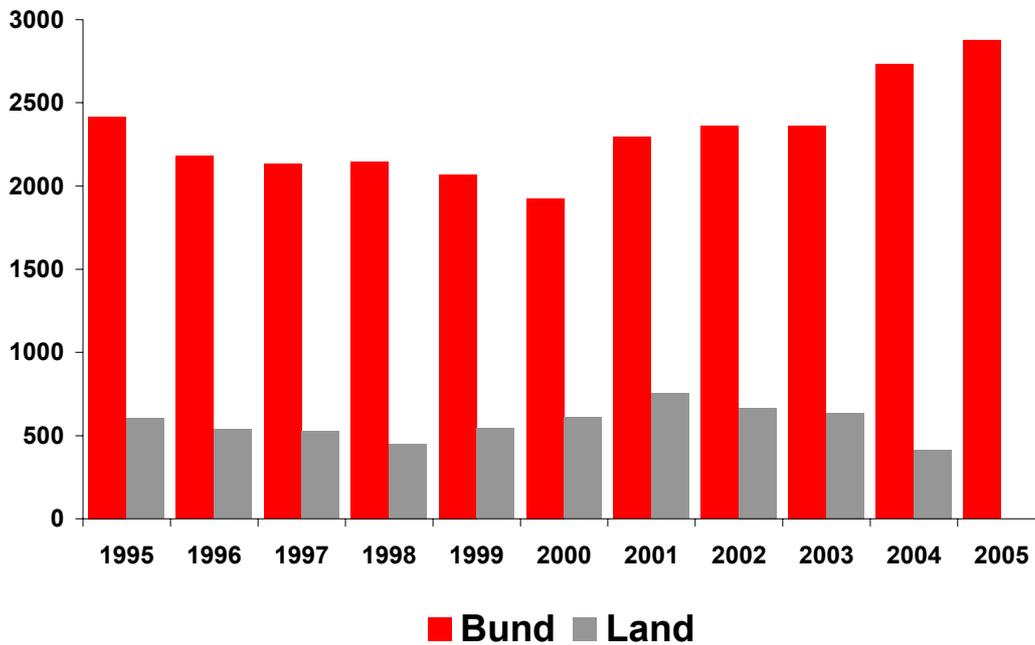


Die Investitionen in Bundesstraßen und Autobahnen wurden kontinuierlich erhöht und damit tausende Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft gesichert.

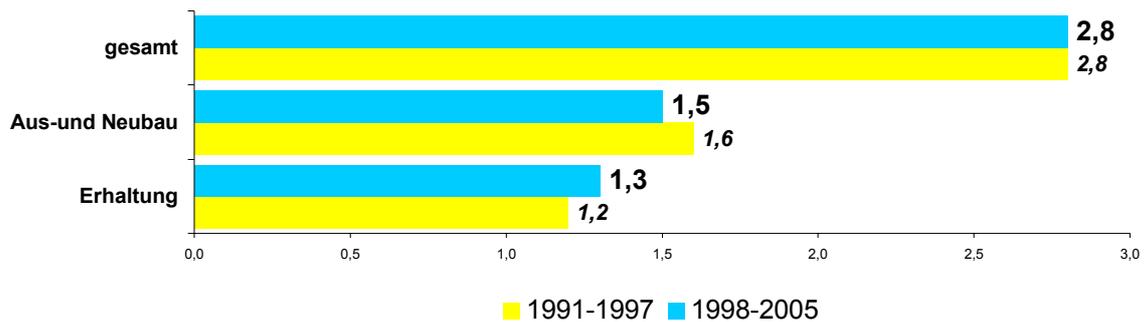
² Für die Landesinvestitionen NRW liegen nur Angaben 2001 – 2003 vor. Für die Landesinvestitionen Rheinland-Pfalz liegen nur Angaben 1995 – 2001 vor.

Abbildung 4

Straßenbauausgaben Westdeutschland³
(in Mio. Euro)



Straßenbauausgaben des Bundes in Westdeutschland im Durchschnitt pro Jahr
(in Mrd. Euro gerundet)

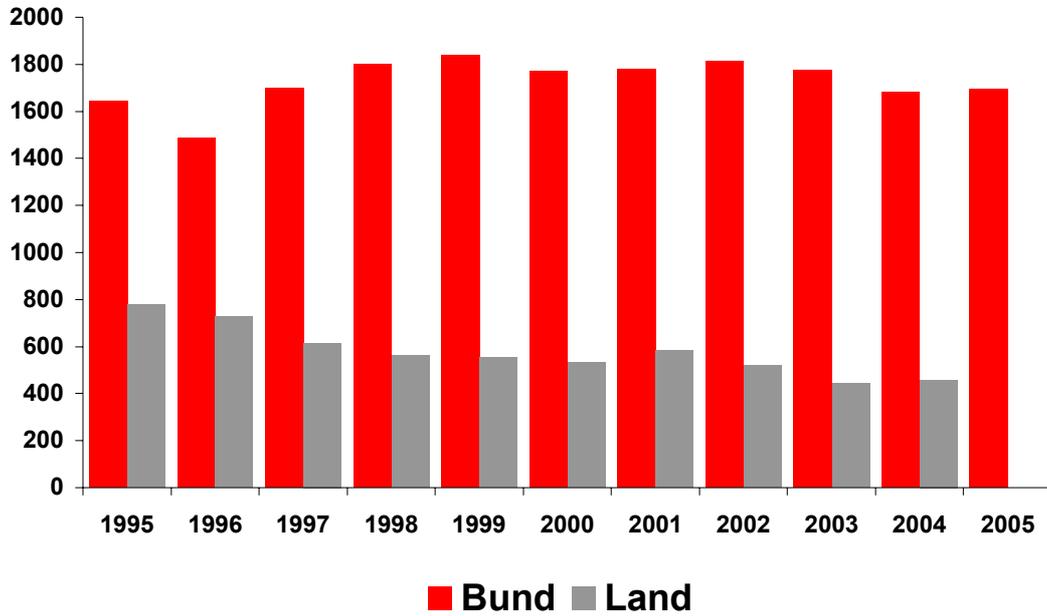


Die von der Bundesregierung bereitgestellten zusätzlichen Mittel wurden dazu genutzt, auch in den westdeutschen Ländern wieder verstärkt zu investieren.

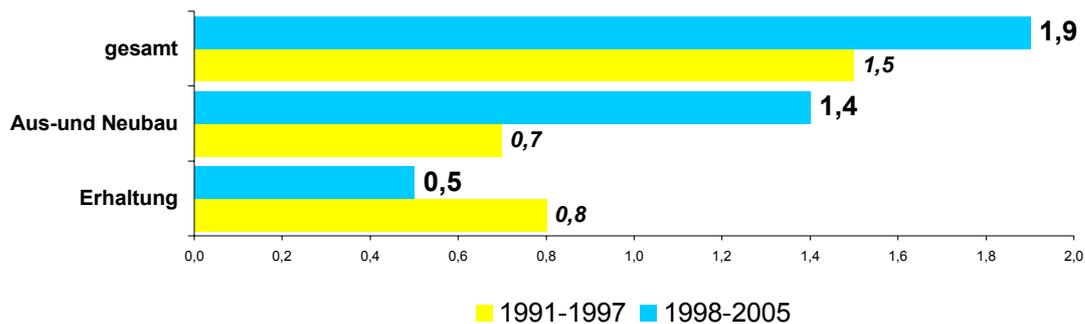
³ Für die Landesinvestitionen NRW liegen nur Angaben 2001 – 2003 vor. Für die Landesinvestitionen Rheinland-Pfalz liegen nur Angaben 1995 – 2001 vor.

Abbildung 5

Straßenbauausgaben Ostdeutschland (in Mio. Euro)



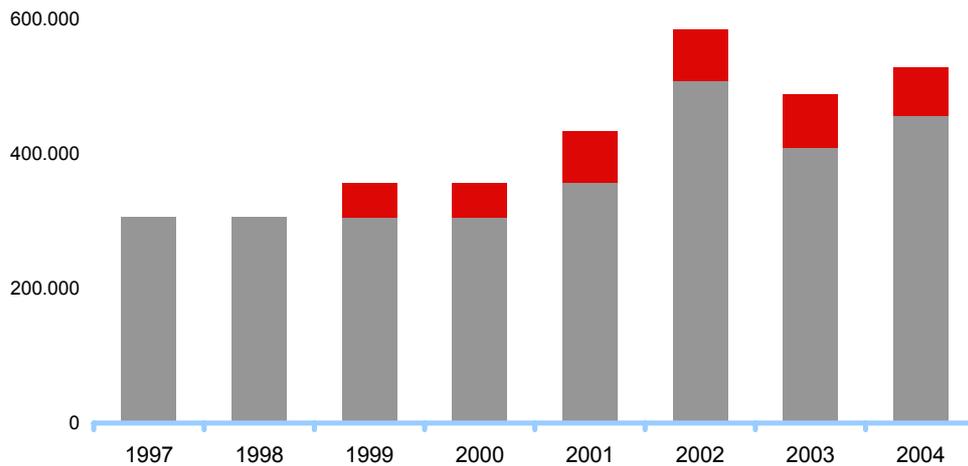
Straßenbauausgaben des Bundes in Ostdeutschland im Durchschnitt pro Jahr (in Mrd. Euro gerundet)



In Ostdeutschland wird weiter überproportional in die Verkehrsinfrastruktur investiert.

Abbildung 6

Bundesfinanzhilfen zur Städtebauförderung und zur Förderung von Stadtteilen mit besonderem Entwicklungsbedarf (Soziale Stadt) (in Tausend Euro)



Die Bundesregierung hat die Städtebauförderung neu gestaltet und die jährlich verfügbaren Mittel gegenüber 1998 um fast 50% erhöht.

Abbildung 7

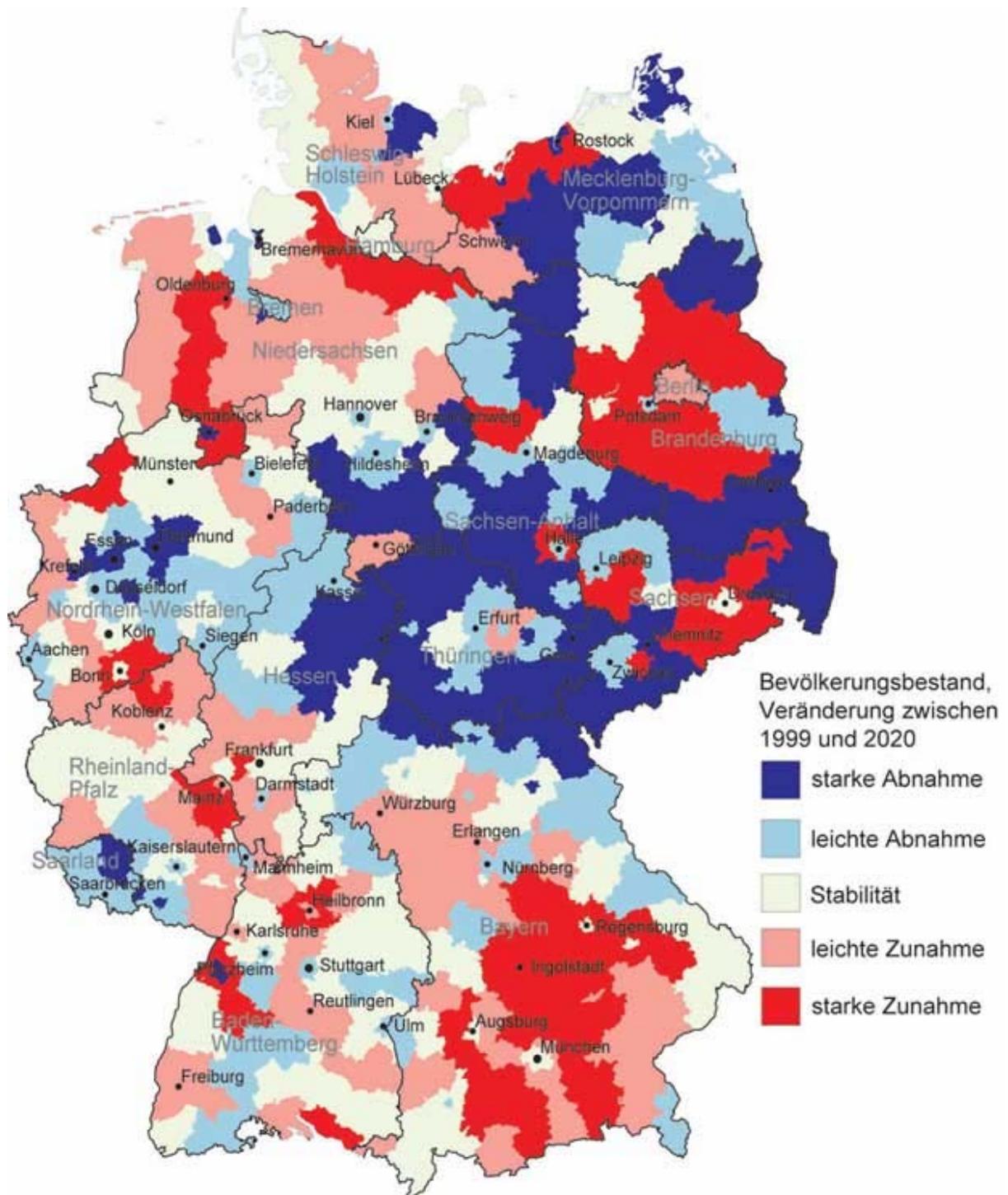
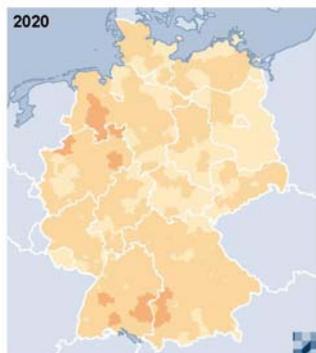
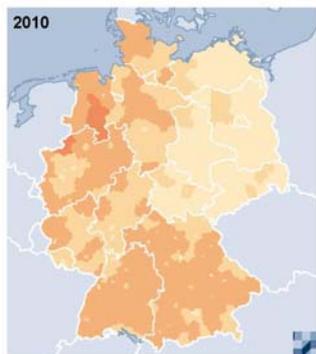
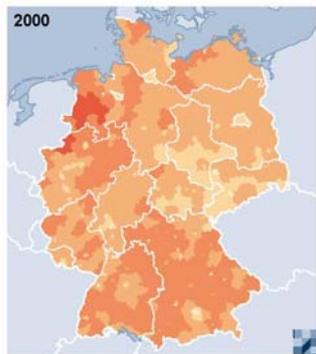
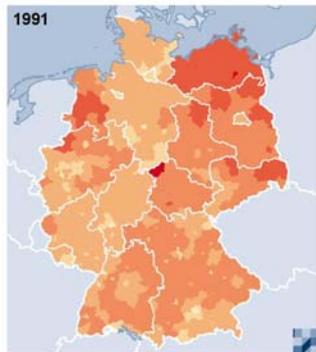


Abbildung 8

Auf dem Weg in eine alternde Gesellschaft

Abnahme der Jungen



| Anteil der unter 20-Jährigen in % | | |
|-----------------------------------|------|------|
| | 1991 | 2020 |
| Bund | 21,7 | 17,4 |
| Ost | 24,4 | 16,6 |
| West | 20,9 | 17,7 |

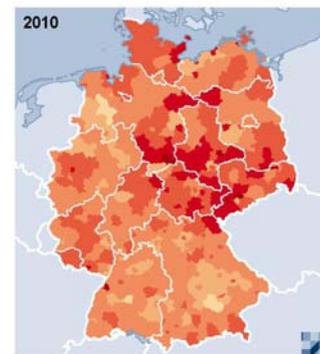
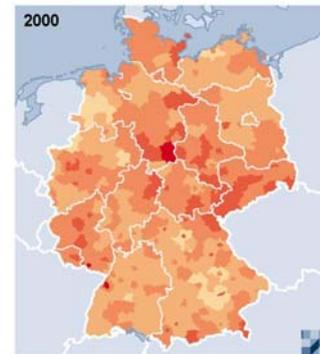
Anteile der Altersklasse an der Gesamtbevölkerung in %

- unter 17
- 17 bis unter 20
- 20 bis unter 23
- 23 bis unter 26
- 26 bis unter 29
- 29 bis unter 32
- 32 und mehr

| Anteil der über 60-Jährigen in % | | |
|----------------------------------|------|------|
| | 1991 | 2020 |
| Bund | 20,4 | 28,6 |
| Ost | 19,1 | 31,0 |
| West | 20,8 | 28,0 |

Datengrundlage: BBR-Bevölkerungsprognose 1999-2020/Kreise
 Kreise, Stand 31. 12. 2000
 © BBR Bonn 2004

Zunahme der Alten



Demografische Entwicklung und Globalisierung stellen Deutschland vor enorme Herausforderungen. Die Bundesregierung hat die Grundlagen dafür geschaffen, dass Innovation, soziale Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit Eckpfeiler eines Strukturwandels sind, der Deutschland fit macht für die Zukunft.