

23.11.2010

Dirk Fischer

Investitionslinie im Verkehrsetat auf hohem Niveau gesichert

Rede zum Infrastruktur-Etat

I.6) Beratung BeschlEmpf u Ber (8.A)

hier: Einzelplan 12

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

- Drs 17/3512, 17/3523 -

Frau Präsidentin!

Verehrte Kolleginnen und Kollegen!

Das, was wir heute debattieren, ist das Ergebnis eines gewaltigen parlamentarischen Kraftaktes.

(Johannes Kahrs [SPD]: Aber dabei ist nicht viel rausgekommen!)

Die prekäre Haushaltslage und die im Grundgesetz neu verankerte Schuldenbremse verpflichten uns dazu.

Zur Bewältigung der Bankenkrise waren das Gegensteuern einerseits und deutliche Impulse für Wachstum und Beschäftigung andererseits notwendig. Das ist, wie wir wissen, Keynes Teil A.

(Zuruf des Abg. Florian Pronold [SPD])

Die Erfolge können sich sehen lassen: Bankensystem gerettet, Firmen vor Insolvenz bewahrt, Arbeitsplätze gesichert und geschaffen, Sozialversicherung stabilisiert und internationale Verantwortung überzeugend wahrgenommen.

(Martin Burkert [SPD]: Steinmeier, Steinbrück, Scholz! – Sören Bartol [SPD]: Dank Steinmeier und Scholz!)

Das ist das Ergebnis unseres Vorgehens bei der Bewältigung der Krise.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP – Florian Pronold [SPD]: Wir bedanken uns für das Lob an die SPD-Minister!)

Für Land und Leute geht es, Gott sei Dank, wieder aufwärts. Das bedeutet aber auch, dass es jetzt ans Sparen gehen muss. Das ist Keynes Teil B. Wer nur Keynes Teil A macht, ist dafür verantwortlich, dass die Gesamtstaatsverschuldung nach jeder Krise höher ausfällt. Wir nehmen die Verantwortung sehr ernst. Ohne solide Staatsfinanzen fehlen uns auf Dauer die Handlungsspielräume, die wir brauchen, um Politik aktiv gestalten zu können.

Mit dem vorliegenden Haushaltsentwurf hat es die Koalition geschafft, ein ausgewogenes und solides Sparpaket zu schnüren. Der Verkehrs- und Baubereich konnte dabei natürlich nicht verschont bleiben, da alle Ressorts ihren Sparbeitrag leisten müssen. Dennoch ist der Einzelplan 12 nach wie vor der mit Abstand größte Investitionshaushalt des Bundes; er beinhaltet über 51 Prozent aller Investitionen. Der Investitionsanteil des Einzelplans 12 liegt oberhalb 55 Prozent.

Trotz der Sparzwänge ist es also gelungen, die Investitionslinie im Verkehrsetat zunächst auf hohem Niveau zu sichern. Für Investitionen in Straßen, Schienenwege und Bundeswasserstraßen stehen im kommenden Jahr fast 10 Milliarden Euro zur Verfügung. Ich will an dieser Stelle ausdrücklich sagen: Bundesminister Ramsauer und seine Mitarbeiter haben erfolgreich verhandelt. Es würde der Opposition kein Zacken aus der Krone fallen, wenn sie das einmal loben würde. Ich glaube, es besteht aller Anlass, ihn zu loben.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

Ich sage deutlich: Das Ziel für die nächsten Jahre sollte sein, diesen Betrag zumindest beizubehalten. Wenn wir die Investitionslinie nicht halten – wir haben aufgrund der Konjunkturprogramme viele neue Projekte begonnen; die Spatenstiche sind gemacht –, dann würden Baustellen zeitlich gestreckt oder gar stillgelegt werden müssen. Das wäre in der Sache völlig inakzeptabel und würde die Projekte noch teurer machen. Das gilt umso mehr, als die Koalition im Koalitionsvertrag 2009 versprochen hat, die Infrastruktur zu erhalten und auszubauen.

Ein weiteres Versprechen aus dem Koalitionsvertrag wird ebenfalls eingelöst, nämlich dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut ab 2011 ausschließlich in den Bau und Unterhalt von Autobahnen und Bundesstraßen fließen. Damit machen wir einen großen Schritt hin zu einem geschlossenen Finanzierungskreislauf Straße und schaffen mehr Transparenz in Bezug auf die Deckung der Infrastrukturkosten durch die jeweiligen Verkehrsträger. Das ist unser Ziel.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Im Übrigen wird dadurch auch die Akzeptanz des Instruments Maut erhöht und gefördert, für das einst geworben wurde mit dem Argument: Ihr müsst für die Straßennutzung zahlen, damit ihr mehr und bessere Infrastruktur bekommt. – Das heißt, diese Koalition beseitigt einen Wortbruch. Herr Kollege Dr. Hofreiter, ich war im Vermittlungsausschuss 2003 dabei. Ich kann nur sagen: Je weniger man dabei war, desto größer wird offenbar die Fantasie, und desto mehr Märchen werden erzählt. Deswegen kann ich nur sagen: Es ist richtig, dass wir das tun.

Im Übrigen muss man nicht befürchten, dass die Infrastrukturbereiche Schiene und Wasserstraße durch den Finanzierungskreislauf Straße finanzielle Verluste erleiden werden; denn wir gleichen das aus. Die bisher dem Straßenbauetat aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zufließenden Mittel werden umgeleitet und den Schienen- und Wasserstraßen eins zu eins als Ausgleich für wegfallende Mautmittel zur Verfügung gestellt. Hören Sie also auf, Märchen zu erzählen, sie würden weniger bekommen.

(Sören Bartol [SPD]: Die kriegen keinen Cent mehr!)

Sie bekommen weiterhin den gleichen Betrag, aber in einer transparenten Weise, die zeigt, welcher Verkehrsträger sich in welchem Maße refinanziert. Dies wollen wir.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Die Mittel für die wichtige Arbeit im Bereich Verkehrssicherheit werden nicht zusammengestrichen. Wenn es um den Schutz von Leib und Leben, von Menschen geht, darf nicht gespart werden. Das ist uns eine wichtige Aufgabe.

Ein anderes Programm, für das sich Union und FDP erfolgreich eingesetzt haben, ist das schon oft angesprochene CO₂-Gebäudesanierungsprogramm. Seit 2006 konnten dank der Förderung über 2,3 Millionen Wohnungen energieeffizient saniert oder errichtet werden.

Neben dem positiven Effekt auf den Umwelt- und Klimaschutz wurden durch dieses Programm private Investitionen in Höhe von mehr als 70 Milliarden Euro angestoßen. Gleichzeitig konnten jährlich rund 290 000 Arbeitsplätze in Mittelstand und Handwerk geschaffen bzw. gesichert werden.

Trotz des Sparzwanges – ich sage dies an die Kolleginnen und Kollegen von der SPD gerichtet; Uwe Beckmeyer, ich würde jetzt in Deckung gehen –

(Zurufe von der SPD: Oh! Oh!)

und entgegen dem, was die Große Koalition ursprünglich geplant hat, wird dieses Programm 2011 fortgeführt und sogar aufgestockt. Kollege Beckmeyer, eigentlich war unser gemeinsamer Plan, dieses Programm 2011 zu beenden.

(Christian Lange [Backnang] [SPD]: Glauben Sie, was Sie da erzählen?)

Man sollte die eigene Vergangenheit nicht völlig ausblenden. Ich bin glücklich, dass es möglich ist, dieses Programm fortzuführen. Wenn die Winde im Hinblick auf den Haushalt besser wehen, müssen diese Mittel aufgestockt werden.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Das ist unsere Strategie. Wir dürfen aber nicht den Programmansatz verlieren. Ohne dieses Programm könnten wir unsere Klimaschutzziele nämlich niemals erreichen. Deswegen bin ich in dieser Frage sehr engagiert.

(Bettina Herlitzius [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das hätten Sie vor 100 Jahren machen müssen!)

Ich will an dieser Stelle deutlich machen: Als ein Sparbeitrag sollten die Programmmittel für die Städtebauförderung um die Hälfte reduziert werden. Damit hätte im Jahr 2011 ein Programmvolumen – die Kassenmittel sind viel niedriger – von nur noch 305 Millionen Euro zur Verfügung gestanden. Diese drastische Reduzierung wäre dem Erfolgsmodell der Städtebauförderung nicht gerecht geworden. Seit Beginn der Städtebauförderung vor bald 40 Jahren konnten mit Bundesmitteln von rund 13,5 Milliarden Euro weit über 6 000 Maßnahmen gefördert werden – ein Segen für das Erscheinungsbild unserer Dörfer, unserer kleinen und mittelgroßen Städte und unserer Großstädte. Nicht zu vergessen sind auch die positiven Effekte auf die kommunalen Investitionen und den lokalen Arbeitsmarkt.

Angesichts des Programmvolumens von 455 Millionen Euro müssen wir uns immer den Faktor acht vor Augen halten: Jeder Euro Fördermittel löst nämlich öffentliche und private Investitionen von bis zu 8 Euro aus. Die Erhöhung um 150 Millionen Euro kann somit zu Investitionen von 1,2 Milliarden Euro führen. Das ist ein großer Effekt.

Außerdem bleibt für die ostdeutschen Städte die Planungs- und Finanzierungssicherheit durch die Fortführung des Schwerpunktprogramms „Stadtumbau Ost“ im Hinblick auf die strukturell notwendigen Veränderungen gegeben.

Für diejenigen, die Wohnungseigentum erwerben wollen, gibt es ebenfalls eine gute Nachricht: Die Wohnungsbauprämie bleibt in voller Höhe erhalten. Das ist ein entscheidendes gesellschaftspolitisches Signal und zusätzlich zur Eigenheimrente ein wichtiger Beitrag zur Alterssicherung der Menschen in unserem Lande.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Die Heizkostenpauschale beim Wohngeld wird es allerdings nicht mehr geben. Mit dieser Sparmaßnahme kehren wir zur alten Struktur der Wohngeldberechnung zurück. Das ist vertretbar, da die Heizkosten 2009 um durchschnittlich 14 Prozent gesunken sind.

(Florian Pronold [SPD]: So ein Quatsch! – Daniela Wagner [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das glaube ich nicht!)

Die allgemeine Wohngelderhöhung von 2009 bleibt jedoch unangetastet.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, zum Schluss sage ich: Wer sparen will, kommt an schmerzlichen Maßnahmen nicht vorbei. Von nun an muss der Haushalt in jedem Jahr so ausgerichtet werden, dass die neu im Grundgesetz verankerte Schuldenbremse im Jahr 2016 eingehalten wird. Daran herumzuwerkeln, wäre gegenüber künftigen Generationen

verantwortungslos und ist mit uns nicht zu machen. Diese Regierungskoalition jedenfalls stellt sich dieser Verpflichtung und Verantwortung. Offenbar fällt es der Opposition leicht, alles Mögliche zu versprechen, sich zu wünschen und zu erklären, als fiele das Geld vom Himmel. Wir wissen, dass wir unter anderen Rahmenbedingungen verantwortlich zu handeln haben.

Der Verkehrs- und Bauetat, als Kombination aus wichtigen Investitionsausgaben und notwendigen Sparmaßnahmen, ist alles in allem das Ergebnis eines erfolgreichen haushaltspolitischen Kraftaktes der Bundesregierung und der sie tragenden Fraktionen. Insbesondere danke ich unseren Haushältern für die geleistete Arbeit. Sie haben in den letzten drei Monaten wirklich hart gearbeitet. Ich bitte um Zustimmung zum Einzelplan 12.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)