

Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur

Deutschland braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Sie sichert unsere europäische und globale Wettbewerbsfähigkeit. Die Verkehrspolitik der vergangenen beiden Jahrzehnte hat hier große Erfolge aufzuweisen, insbesondere beim Aufbau Ost mit der weitgehenden Vollendung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Zugleich aber fehlte es an Finanzmitteln für den Erhalt und Ausbau der bestehenden Infrastruktur sowie an einer längerfristigen Planungsperspektive. Die Folge sind Engpässe im Verkehrsnetz und ein zunehmender Substanzverzehr von Straßen, Schienen und Wasserstraßen. [Wir werden deshalb zusätzliche Investitionen für eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur bereitstellen. Zugleich werden wir die Planung und Finanzierung unserer Verkehrswege durch eine grundlegende Reform auf eine neue, dauerhaft verlässliche und effiziente Grundlage stellen.]

Netzorientierte Bundesverkehrswegeplanung: Wesentlicher Baustein ist die zügige Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 – 2030 (BVWP), den wir als verkehrsträgerübergreifende Netzplanung anlegen. Hierbei achten wir weiterhin auf größtmögliche Transparenz und die Beteiligung der Öffentlichkeit. Für besonders dringende und schnell umzusetzende überregional bedeutsame Vorhaben wird im neuen BVWP und in den Ausbaugesetzen ein „nationales Prioritätenkonzept“ mit der Kategorie „Vordringlicher Bedarf plus“ definiert. In diese Projekte von zentraler Bedeutung für das Gesamtnetz sollen künftig als Zielgröße 80 Prozent der Mittel für den Neu- und Ausbau fließen. Dazu gehören der Ausbau hoch belasteter Knoten, See-hafenhinterlandanbindungen und Hauptachsen, die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarten Verkehrsachsen. Auf dieser Grundlage werden wir für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße Ausbaugesetze vorlegen.

Investitionen in eine leistungsfähige Infrastruktur

Aufstockung der Investitionsmittel: Für unsere Verkehrswege schaffen wir eine belastbare und verlässliche Finanzierungsgrundlage. Dazu werden wir in dieser Wahlperiode über die bisherige Finanzplanung 2014-2017 hinaus [zusätzliche Mittel für die Infrastruktur des Bundes] in Höhe von [x] Mrd. Euro zur Verfügung stellen. Wir stellen sicher, dass darüber hinaus sämtliche Netto-Einnahmen aus der Lkw- Maut ohne Abstriche in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden.

Um Planungen für Infrastrukturprojekte zügig voranzubringen und die erhöhten Investitionsvolumina in konkreten Vorhaben umzusetzen, müssen die erforderlichen [personellen Planungskapazitäten] geschaffen werden. Hier sind neben dem Bund insbesondere die Auftragsverwaltung der Länder sowie die Deutsche Bahn AG (DB AG) gefordert.

[Systematik des Haushalts - Überjährigkeit und Fonds: Wir werden die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in ein nachhaltiges Gesamtkonzept einbetten und effiziente Finanzierungsinstrumente schaffen. Zentrales Instrument zur Sicherung

überjähriger Planungs- und Finanzierungssicherheit sowie zur Sicherung der Zweckbindung der Nutzerfinanzierung ist die Schaffung verkehrsträgerbezogener Infrastrukturfonds. Diese Fonds erhalten zwischen den Verkehrsträgern eine wechselseitige Deckungsfähigkeit mit Ausgleichspflicht. Die Fonds werden bei der bundeseigenen Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) angesiedelt und einer wirksamen Kontrolle des Deutschen Bundestages unterworfen. Ziel ist ein konsistentes Finanzmanagementsystem mit mehr Kosteneffizienz und Leistungstransparenz. Die Infrastrukturfonds speisen sich aus den für die Bundesverkehrswege bestimmten Haushaltsmitteln des Bundes, den Gewinnen der Eisenbahninfrastrukturgesellschaften (Bahndividende) sowie aus den Einnahmen aus Nutzerabgaben auf Bundesfernstraßen und Schifffahrtswegen.]

Fortentwicklung der Nutzerfinanzierung und Mauterhebungssystem ist am 07.11.2013 anberaten worden und wird am 12.11.2013 erneut aufgerufen.

Zukunft von ÖPP: Die Fortentwicklung von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) braucht einen breiten gesellschaftlichen Konsens. Wir wollen die Möglichkeiten der Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Geldgebern in ÖPP-Projekten oder staatlichen Infrastrukturgesellschaften als zusätzliche Beschaffungsvariante nutzen, wenn dadurch Kosten gespart und Projekte wirtschaftlicher umgesetzt werden können. Dies muss ebenso wie bei Betriebsvergaben in jedem Einzelfall transparent und unabhängig nachgewiesen werden. Die Methodik der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen werden wir evaluieren und standardisieren. Die verschiedenen ÖPP-Modelle werden wir weiterentwickeln, mittelstandsfreundlicher ausgestalten und zugleich Regelungen schaffen, mit denen Risiken für den Bund bei der Umsetzung durch mittelständische Bietergemeinschaften minimiert werden.

Verhältnis von Erhalt und Ausbau: Nach Jahrzehnten des Netzausbaus und der weitgehend erfolgreich abgeschlossenen Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit steht für uns nun die Substanzsicherung an vorderster Stelle. Unsere oberste Priorität lautet deshalb: Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau. Wir werden die Strategie zur Ertüchtigung von Brücken, Tunnel und Schleusen fortschreiben und verstärken. Die Ingenieurbauwerke im Bestand des Bundes dürfen sich nicht zur Achillesferse unserer Verkehrsinfrastruktur entwickeln. Die Modernisierung überalterter Schleusen an Flüssen und Kanälen mit hoher Netzbedeutung gehen wir zügig an.

Zukunft der LuFV Schiene: Vor Auslaufen der geltenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Schiene werden wir mit der DB AG eine neue Vereinbarung schließen, die den [deutlich erhöhten Finanzbedarf] zur Leistungssicherung des Bestandsnetzes berücksichtigt. Sie muss durch Festlegung zusätzlicher Qualitätsmerkmale sicherstellen, dass Umfang und Kapazität des Schienennetzes erhalten bleiben. Für die Finanzausstattung der neuen LuFV streben wir zur Berücksichtigung von Baukostensteigerungen zudem eine [Dynamisierung] unter Einbeziehung eines angemessenen Eigenanteils der DB AG an.

Pilotprojekte LuFV Straße: Auch für den Erhalt der Bundesfernstraßen wollen wir gemeinsam mit den Ländern in Pilotprojekten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sowie Lebenszyklusansätze erproben.

Reform der Auftragsverwaltung Straße: Wir werden zusammen mit den Ländern Vorschläge zur Reform der Auftragsverwaltung Straße erarbeiten und umsetzen.

Verkehrsinfrastrukturbericht: Alle zwei Jahre werden wir einen Verkehrsinfrastrukturbericht vorlegen, der den Zustand der Bundesverkehrswege transparent beschreibt, Nachholbedarf und Erhaltungsfortschritte dokumentiert und Aufschluss über die erforderlichen Reinvestitionen gibt. Er bildet die Grundlage für die künftige Priorisierung von Investitionen in Erhalt und Sanierung.

[Gemeindeverkehrsfinanzierung: Der Bund bleibt ein verlässlicher Partner der Kommunen bei der Finanzierung des kommunalen Verkehrs. Von den Ländern erwarten wir im Gegenzug, dass sie die Mittel zweckgebunden in Investitionen für die Verkehrswege (ÖPNV-Infrastruktur und kommunaler Straßenbau) einsetzen. Wir wollen den Kommunen auch für die Zeit nach Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms und des Entflechtungsgesetzes Ende 2019 Planungssicherheit geben. Angesichts des Investitionsbedarfs der Verkehrsinfrastruktur in kommunaler Baulast sowie im ÖPNV - gerade auch im Bereich der S- und U-Bahnen - wollen wir deshalb zeitnah eine dauerhaft tragfähige und bedarfsgerechte Gesamtfinanzierungslösung für die bisherigen Regionalisierungsmittel sowie für die bisherigen Investitionsmittel gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Entflechtungsgesetz schaffen. Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel werden wir dabei auch den hohen Sanierungsbedarf der Gemeindeverkehrsinfrastruktur berücksichtigen. Für das GVFG-Bundesprogramm streben wir eine verlässliche grundgesetzkonforme Anschlusslösung an.

Unabhängig davon werden wir die Frage der Gemeindeverkehrsfinanzierung und der sozialen Wohnraumförderung als wesentliche Aufgaben im Rahmen einer umfassenden Reform der Bund-/Länder-Finanzbeziehungen angehen.]

Akzeptanz von Infrastruktur fördern

Öffentlichkeitsbeteiligung und Planungsbeschleunigung: Moderne Verkehrspolitik braucht Akzeptanz und Transparenz. Wir wollen daher bei Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten größtmögliche Zustimmung der Öffentlichkeit erlangen. Wir wollen, dass Bürgerbeteiligung bei größeren Baumaßnahmen auch gelebt wird, denn wir entwickeln unsere Infrastruktur mit und für die Bürgerinnen und Bürger. Bei der Planung und Realisierung von größeren Verkehrsinfrastrukturvorhaben werden wir die Öffentlichkeit in Dialogforen, Projektbeiräten und andere Formen der Bürgerbeteiligung daher stärker einbinden. Wir werden in der Vorphase der Planfeststellung Bürgerbeteiligung und Transparenz verbessern und hierfür verbindliche Qualitätsstandards gesetzlich festschreiben. Bürgerbeteiligung darf nicht auf Fragen der Umweltverträglichkeit beschränkt bleiben, sondern muss alle Aspekte der Planung umfassen. Die aus Bürgerbeteiligung resultierenden Mehrkosten müssen auf eine rechtlich klare Grundlage gestellt werden.

Mit der verbesserten Bürgerbeteiligung muss eine transparentere, kosteneffizientere und zügigere Umsetzung von Infrastrukturvorhaben einhergehen. Der Bund muss in seiner Funktion als Bauherr eine Vorbildfunktion übernehmen. Große öffentliche Bauvorhaben müssen in puncto Baukosten und Termintreue wieder verlässlicher werden. Die eigens eingerichtete „Reformkommission Großprojekte“ wird 2015 hierzu Vorschläge vorlegen. Auf dieser Basis werden wir prüfen, welche Änderungen im Planungsrecht, im Vergaberecht, im Haushaltsrecht und in weiteren Anwendungsgebieten vorgenommen werden sollen.

Lärmschutz an Schiene, Straße und im Luftverkehr: Der Lärmschutz ist einer der großen Herausforderungen in den kommenden Jahren. Die Akzeptanz für Mobilität und die weitere Modernisierung der Infrastruktur hängt entscheidend davon ab, dass die Lärmbelastung reduziert wird. Wir werden deshalb den Schutz vor Verkehrslärm deutlich verbessern und Regelungen für verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz an Bundesfernstraßen und Bundesschienenwegen treffen. Das nationale Verkehrslärmschutzpaket II werden wir zügig umsetzen.

Den Schienenlärm wollen wir bis 2020 deutschlandweit halbieren. Ab diesem Zeitpunkt sollen laute Güterwaggons das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. [Um eine schnelle Umsetzung sicherzustellen, werden wir den Stand der Umrüstung 2016 evaluieren.

Sollte bis zu diesem Zeitpunkt nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sein, werden wir noch in dieser Wahlperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahrenen Güterstrecken umsetzen – z.B. Nachfahrverbote für nicht umgerüstete Güterwagen.]

Wir ergreifen zudem auf europäischer Ebene die Initiative, damit bis 2020 der Einsatz lauter Güterwagen europaweit verboten wird und die EU ein Programm zur Förderung der Umrüstung solcher Waggons auflegt.

Die Bezuschussung von Wagenhaltern für die Umrüstung alter Güterwagen auf lärm mindernde Bremsen setzen wir fort. Um Anreize für eine beschleunigte Umrüstung zu geben, werden wir in Deutschland das lärmabhängige Trassenpreissystem durch eine stärkere Spreizung der Trassenpreise wirksamer gestalten. Die Deutsche Bahn AG soll als bundeseigenes Unternehmen im Lärmschutz eine Vorreiterrolle übernehmen.

Wir werden rechtlich klarstellen, dass die in der vergangenen Legislaturperiode für Schienenneubaustrecken um 5 dB/(A) verschärften Lärmgrenzwerte auch für umfassende Streckenertüchtigungen im Bestandsnetz gelten, die neue Planfeststellungsverfahren erforderlich machen.

Verbesserter Schienenlärmschutz darf dabei nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung zulasten der Schiene führen.

[Die Mittel für die Lärmschutzprogramme im Bereich Straße werden deutlich erhöht, im Bereich der Schiene auf 200 Mio. € jährlich verdoppelt.]

Gemeinsam mit allen Betroffenen werden wir auch im Luftverkehr für mehr Lärmschutz eintreten. Dabei setzen wir vorrangig auf eine Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, eine bestmögliche Flächennutzung im Umfeld sowie auf

lärmreduzierende flugbetriebliche Verfahren. Die berechtigten Anliegen der an Flughäfen lebenden Menschen nehmen wir ebenso ernst wie die Sorge um die wirtschaftliche Zukunft des Luftverkehrsstandorts und die damit verbundenen Arbeitsplätze. Die Grenzwerte des Fluglärmgesetzes werden wir in dieser Legislaturperiode überprüfen.

Bei der Festlegung von Flugrouten werden wir rechtlich sicherstellen, dass die Anwohnerinnen und Anwohner in einem transparenten Verfahren frühzeitig informiert und beteiligt werden. Eine Schlüsselrolle kommt dabei den Fluglärmkommissionen zu, die wir stärken wollen.

Ein wichtiger Ansatz für mehr Lärmschutz im Luftverkehr sind Innovationen. Von den Fluggesellschaften erwarten wir deshalb, dass sie die Modernisierung ihrer Flotten mit emissionsarmen Flugzeugen intensivieren. Zugleich werden wir im Luftverkehrsgesetz eine stärkere Differenzierung nach Flugzeugtypen und eine deutlichere Spreizung der Tag- und Nachttarife bei lärmabhängigen Flughafentgelten verankern. Von den Flughäfen erwarten wir eine entsprechende Angleichung der Entgeltordnungen auf Basis gemessener Lärmwerte. Generelle Betriebsbeschränkungen mit einem Nachtflugverbot lehnen wir ab. Die Verschärfung der Lärmzulassungsgrenzwerte für neue Flugzeuge auf internationaler Ebene (ICAO) befürworten wir.

Schiene, Straße, Wasserstraße stärken

Für die zukunftsfähige Verkehrsbewältigung müssen die einzelnen Verkehrsträger ihre jeweiligen Systemvorteile bestmöglich nutzen können. Wir wollen sie dazu besser verzahnen und mehr Verkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagern.

System Schiene: Der Verkehrsträger Schiene ist wesentliches Rückgrat umfassender Mobilität. Wir wollen ihn weiter stärken und ausbauen. Wir wollen moderne und barrierefreie Bahnhöfe und eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit müssen Markenzeichen der Bahn sein. Wir werden die Geschäftspolitik der DB AG noch stärker an diesen Zielen ausrichten, ohne die Wirtschaftlichkeit in Frage zu stellen. Dazu werden wir zu Beginn der Legislaturperiode das Steuerungskonzept für die DB AG unter Berücksichtigung des Aktienrechts überarbeiten. Vorstandsboni sollen an das Erreichen der genannten Ziele gebunden sein. Die Steuerung der DB AG im Aufsichtsrat wird vom für Verkehr zuständigen beamteten Staatssekretär koordiniert.

Wir wollen eine enge Taktung der Züge sowie ein gut aufeinander abgestimmtes Nah- und Fernverkehrsnetz. Die Planung der Schienenwege werden wir am Ziel eines Deutschland-Takts mit bundesweit funktionierenden und aufeinander abgestimmten Anschlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrstrassen ausrichten. Wir bringen zeitnah Planungen auf den Weg, um durch gezielte Engpassbeseitigung die Kapazität des Schienengüterverkehrs deutlich zu erhöhen.

Wir stehen zum integrierten Konzern DB AG. Die Eisenbahninfrastruktur ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und wird in der Hand des Bundes bleiben. Die Chancen privater Bahnen im Wettbewerb wollen wir weiter stärken. Die begonnene

Förderung der für das Schienengüterverkehrsnetz relevanten Infrastruktur von nichtbundeseigenen Bahnen werden wir fortführen.

Alle Gewinne der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes müssen in die Infrastruktur zurückfließen. Neben einer bedarfsgerechten Mittelausstattung für den Erhalt unserer Schieneninfrastruktur werden wir ein [erhöhtes Investitionsniveau] und einen entsprechenden [Planungsvorrat] für den Aus- und Neubau wichtiger Schienenverkehrsverbindungen sichern. Mit Effizienzsteigerungen und einer bedarfsgerechten [Personalausstattung beim Eisenbahn-Bundesamt] wollen wir die Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren für Schieneninfrastrukturprojekte beschleunigen.

Bei der anstehenden [Revision der Regionalisierungsmittel] im Jahr 2014 streben wir eine zügige Einigung mit den Ländern an. [Ziel ist eine Fortschreibung der Mittel und eine angemessene Dynamisierung der Mittelzuweisung unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung der Trassenpreise.] Um die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs langfristig zu sichern, werden wir die Regionalisierungsmittel für den Zeitraum ab 2019 auf eine neue Grundlage stellen. Von den Ländern erwarten wir, dass sie einen effizienten Mitteleinsatz nachweisen und Anreize für gute Qualität und für einen Zuwachs an Fahrgästen schaffen.

Durch eine Eisenbahnregulierung mit Augenmaß werden wir Transparenz und Diskriminierungsfreiheit im Eisenbahnsektor sichern. Wir werden darauf achten, dass diese Regulierung allen Anbietern von Schienenverkehrsleistungen einen umfassenden Zugang zu Schienenwegen und Bahnhöfen gewährleistet. Zudem muss sie eine sachgerechte Entgeltregulierung und die nachhaltige Finanzierung der Infrastruktur gewährleisten. Sie darf die unbürokratische Sicherstellung des Eisenbahnverkehrs nicht gefährden. Das hierzu erforderliche Gesetzgebungsverfahren werden wir in dieser Legislaturperiode erneut in Angriff nehmen.

Die Aufgaben beim Eisenbahn-Bundesamt bedürfen einer funktionalen und organisatorischen Überprüfung. Die Zulassung von Schienenfahrzeugen werden wir einfacher und verlässlicher gestalten, ohne Sicherheitsstandards preiszugeben. Die eingeleiteten Schritte zur Beschleunigung und effizienteren Gestaltung der Zulassungsverfahren von Schienenfahrzeugen werden wir fortsetzen und die hierzu erforderlichen gesetzlichen Grundlagen schaffen. Zudem drängen wir auf eine europaweit einheitliche Schienenfahrzeugzulassung.

Der Schienenverkehr ist besonders umweltfreundlich und energieeffizient. Unternehmen des schienengebundenen Nah- und Fernverkehrs unterfallen deshalb weiterhin der Ausnahmeregelung bei der EEG-Umlage.

Straße – Innovationen für mehr Effizienz nutzen: Wir wollen den Verkehrsträger Straße leistungsfähiger und effizienter machen und so den Verkehrsfluss erhöhen. Mit dem Gesamtkonzept „Straße des 21. Jahrhunderts“ setzen wir auf eine intelligente Verkehrsinfrastruktur sowie den verstärkten Einsatz von Verkehrstelematik und modernsten Informations- und Kommunikationssystemen. Den Ausbau und die Vernetzung von Verkehrssteuerungsanlagen werden wir in die Infrastrukturplanung einbeziehen.

Wir wollen baustellenbedingte Staus vermeiden. Wir werden die Bauzeiten durch Fortschreibung eines mit den Ländern verbindlich festgelegten effizienten Baustellenmanagements weiter verkürzen. Der verstärkte Einsatz von Anreizsystemen bei der Ausschreibung von Infrastrukturvorhaben erhöht die Kosten- und Termintreue („Bonus-Malus-System). Innovationen im Verkehrswegebau für alle Verkehrsträger werden wir weiter vorantreiben und die Forschungsanstrengungen auf diesem Feld fortschreiben und bündeln.

Bundeswasserstraßen: Die Binnenschifffahrt verfügt über erhebliche Kapazitätspotenziale, die es verstärkt in effiziente Logistikketten einzubinden gilt. Hierzu sind wir auf leistungsfähige Bundeswasserstraßen angewiesen, für die wir klar definierte Investitionsprioritäten setzen. Grundlage hierfür ist die netzorientierte Bundesverkehrswegeplanung und der Verkehrsinfrastrukturbericht. Auf dieser Grundlage werden wir in regelmäßigen Abständen einen Maßnahmenplan für den Erhalt der Binnenwasserstraßen erarbeiten - geordnet nach Dringlichkeitsstufen. Neben der Tonnage werden weitere Kriterien für die Prioritäteneinstufungen berücksichtigt.

Den angestoßenen Reformprozess der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) werden wir unter intensiver Einbindung der Beschäftigten grundlegend überprüfen mit dem Ziel, die notwendigen regionalen Kompetenzen zu sichern. Das Gebührensystem für die Nutzung der (technischen) Anlagen der Bundeswasserstraßen werden wir wettbewerbsneutral vereinheitlichen. Die Gebühren für den Nord-Ostsee-Kanal werden wir anpassen.

Die Förderrichtlinie für abgasärmere Motoren in der Binnenschifffahrt wird attraktiver gestaltet, um die Modernisierung der Flotte zu beschleunigen. Wir wollen den Schadstoffausstoß der Schifffahrt in Nord- und Ostsee wirksam begrenzen, ohne dabei Verkehr von ökologisch vorteilhaften Wasserwegen auf Landwege zu verdrängen. Dabei spielt ein funktionsfähiger Nord-Ostsee-Kanal eine zentrale Rolle.

Ausbau der Donau ist am 07.11.2013 anberaten worden; eine Einigung konnte noch nicht erzielt werden.

Die Themen „Luftverkehr, Schifffahrt, Alternative Antriebe und Kraftstoffe, Elektromobilität, Radverkehr, Barrierefreiheit, Transport und Logistik“ werden am 12.11.2013 beraten

Qualitätsvolles und bezahlbares Wohnen

Bündnis für Wohnen: Die Wohn- und Lebensqualität der Menschen in Deutschland haben für uns einen hohen Stellenwert. Ausreichender und bezahlbarer Wohnraum in ansprechender Qualität ist dafür unerlässlich und ein wichtiges Ziel unserer Politik. Seit 2009 steigt die Zahl der neugebauten Wohnungen deutlich an. Wir werden diese Entwicklung mit geeigneten Maßnahmen verstetigen und stärken.

Dem weiter wachsenden Wohnungsbedarf in den Ballungszentren und vielen Groß- und Hochschulstädten, dem Erfordernis einer umfassenden energetischen

Gebäudesanierung zur Erreichung der Klimaschutzziele sowie den Herausforderungen, die mit dem demografischen und sozialen Wandel verbunden sind, muss entsprochen werden. Dazu setzen wir auf einen wohnungspolitischen Dreiklang aus einer Stärkung der Investitionstätigkeit, einer Wiederbelebung des Sozialen Wohnungsbaus und einer ausgewogenen mietrechtlichen und sozialpolitischen Flankierung. Alle Maßnahmen werden wir in einem Aktionsprogramm zur Belebung des Wohnungsbaus und der energetischen Gebäudesanierung mit dem Ziel mehr bezahlbaren Wohnraums zusammenfassen. Wir streben dazu ein Bündnis mit den Ländern, Kommunen und allen relevanten gesellschaftlichen Akteuren an.

Den Immobilienwirtschaftlichen Dialog werden wir hierzu ausbauen. Auch auf lokaler und regionaler Ebene regen wir Bündnisse für bezahlbares Wohnen an, wie sie in vielen Städten bereits erfolgreich initiiert sind. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Immobilienwirtschaft sowie die unmittelbaren Auswirkungen auf die Wohnsituation der Bürger in Deutschland erfordern ein umfassend abgestimmtes Vorgehen bei gebäudebezogenen staatlichen Regelungen.

Wohnungsbau stärken: Um noch mehr Impulse für Wohnungsbauinvestitionen zu setzen, wollen wir für die Dauer von fünf Jahren die [degressive Abschreibung für den Mietwohnungsbau] wieder einführen. Dies gilt in von den Bundesländern festgelegten Gebieten mit nachgewiesenen angespannten Wohnungsmärkten – analog der mietrechtlichen Regelung zur Begrenzung von Bestandsmieten und Wiedervermietungen.

Zugleich wollen wir die Förderung der selbstgenutzten Immobilie fortsetzen und verbessern. Die Unterstützung des Bausparens mit der Wohnungsbauprämie und der Arbeitnehmer-Sparzulage bleibt erhalten. [Bei Bedarf werden wir die staatlich geförderte Eigenheimrente („Wohn-Riester“) weiter verbessern.]

Für das genossenschaftliche Wohnen werden wir die Rahmenbedingungen verbessern. Wir werden prüfen, wie die [Förderung des Erwerbs von Anteilen an Genossenschaften], die sich im Gegenzug zu Neubau verpflichten, besser gefördert werden kann. Wir unterstützen Modelle neuer, z.B. generationenübergreifender Wohnformen.

Studentisches Wohnen muss bezahlbar und auf einem qualitativ gutem Niveau möglich sein. Die Initiative zur Schaffung zusätzlichen studentischen Wohnraums werden wir fortsetzen. Um dem Wohnungsmangel an Hochschulstandorten zu begegnen, streben wir eine Vereinbarung mit den Ländern an, um das Angebot an bezahlbaren und barrierefreien Wohnheimplätzen signifikant auszubauen. Hierbei setzen wir vor allem auf Innovationen und kostengünstige, z.B. modulare Bauweisen. Hier werden wir [Leuchtturmprojekte] unterstützen.

Zudem werden wir ein Ausbauprogramm „Studentisches Wohnen“ mit einem [Investitionszuschuss des Bundes prüfen], mit dem z.B. Maßnahmen zur Umnutzung leer stehenden Büro- und Gewerberaums gefördert werden können.

[Liegenschaftspolitik/BlmA: Einen wichtigen Beitrag für mehr Wohnbauland können nicht mehr benötigte Liegenschaften im öffentlichen Eigentum leisten. Von

Seiten des Bundes werden wir die BlmA neu ausrichten. Dabei werden wir die rechtlichen Grundlagen so anpassen, dass gute am Gemeinwohl orientierte Konzepte, wie z.B. für bezahlbaren Wohnraum und eine lebendige Stadt auch mit Hilfe von [Preisnachlässen oder Ausnahmen von Höchstgebotsverfahren] realisiert werden können.

Wir wollen zudem durch eine Änderung der Bundeshaushaltsordnung und des BlmA-Gesetzes dafür sorgen, dass die Kommunen deutlich schneller als bisher gegenüber der BlmA auf das Instrument der Wertaufholungsklausel zugreifen können, um freie Konversionsflächen schnell einer adäquaten Nachnutzung zuführen zu können.

Bei dem heute von der BlmA gehaltenen Mietwohnungsbestand werden wir durch geeignete Maßnahmen sicherstellen, dass er überwiegend als bezahlbarer Mietwohnraum im öffentlichen Eigentum verbleibt und die Bewirtschaftung verbessert wird. Bei der Instandhaltung und energetischen Sanierung werden wir bei bundeseigenen Wohnungen mit gutem Beispiel vorangehen.]

Sozialer Wohnungsbau/Wohngeld: Um besonders einkommensschwächeren Haushalten zu helfen, setzen wir auf eine Wiederbelebung des Sozialen Wohnungsbaus. Seit der Föderalismusreform 2006 obliegt diese Aufgabe den Ländern. Der Bund unterstützt sie dabei mit jährlich 518 Mio. €. Der Bund wird seine Mittel zur Sozialen Wohnraumversorgung bis zum Jahr 2019 in unveränderter Höhe fortschreiben. Hier besteht jetzt Planungssicherheit. Wir erwarten von den Ländern, dass sie diese Mittel zweckgebunden vor allem für den Bau neuer Sozialwohnungen, neue Sozialbindungen sowie für die sozialverträgliche Sanierung des Wohnungsbestandes einsetzen und diese Vorhaben zusätzlich mit eigenen Mitteln unterstützen. Gegenüber den Ländern werden wir uns für ein ausführliches Berichtssystem an den Bund über die Mittelverwendung einsetzen.

Um Menschen mit geringem Einkommen direkt zu helfen und gutes Wohnen zu ermöglichen, wollen wir die [Leistungen des Wohngeldes weiter verbessern]. Wir werden die Leistungshöhe und die Miethöchstbeträge an die Entwicklung der Bestandsmieten und Eigentumsentwicklung anpassen [und eine Energie- oder Heizkostenkomponente einführen. Wir werden zudem eine Regelung schaffen, die für die Zukunft eine zeitnahe Aktualisierung der Wohngeldleistungen entsprechend der Entwicklung der Wohnkosten sichert.]

Bezahlbare Mieten: Damit Wohnraum insbesondere in Städten mit angespannten Wohnungsmärkten bezahlbar bleibt, werden wir den Ländern für die Dauer von fünf Jahren die Möglichkeit einräumen, in Gebieten mit nachgewiesenen angespannten Wohnungsmärkten bei Wiedervermietung von Wohnraum die Mieterhöhungsmöglichkeiten auf maximal 10 Prozent über der ortsüblichen Vergleichsmiete zu beschränken. Erstvermietungen in Neubauten sowie Anschlussvermietungen nach umfassenden Modernisierungen sind davon ausgeschlossen. Die mögliche Wiedervermietungsmiete muss mindestens der bisherigen Miethöhe entsprechen können.

Die befristete Ausweisung derartiger Gebiete durch die Länder soll an die Erarbeitung eines Maßnahmenplans zur Behebung des Wohnungsmangels in den Gebieten gekoppelt werden. Die geltende Regelung zur Begrenzung von

Erhöhungen der Bestandsmieten auf 15 Prozent bis zur ortsüblichen Vergleichsmiete (sog. „Kappungsgrenze“) in von den Ländern ausgewiesenen Gebieten wird von drei auf vier Jahre ausgeweitet.

Künftig sollen zudem nur noch höchstens 10 % - längstens bis zur Amortisation der Material- und Handwerkerkosten - einer Modernisierung auf die Miete umgelegt werden dürfen. Durch eine Anpassung der Härtefallklausel im Mietrecht (§ 559 Abs. 4 BGB) werden wir einen wirksamen Schutz der Mieter vor finanzieller Überforderung bei Sanierungen gewährleisten.

Wir werden für alle Rechtsgebiete rechtlich klarstellen, dass nur die tatsächliche Wohn- bzw. Nutzfläche Grundlage für Rechtsansprüche z.B. für die Höhe der Miete, für Mieterhöhungen sowie für die Berechnung der umlagefähigen Heiz- und Betriebskosten sein kann.

Wir sorgen dafür, dass im Mietspiegel die ortsübliche Vergleichsmiete auf eine breitere Basis gestellt und realitätsnäher dargestellt wird.

Wir halten wirksame Instrumente gegen grobe Vernachlässigung von Wohnraum durch den Eigentümer für notwendig. Wir werden entsprechende Regelungen prüfen. Grundlage werden dabei u.a. die Wohnungsaufsichtsgesetze der Bundesländer sein.

Wohnungsnaher Dienstleistungen: Wir wollen den Verbraucherschutz bei Bau- und Dienstleistungen für Bauherren und Immobilieneigentümer ausbauen, insbesondere im Bauvertragsrecht und bei der Fremdverwaltung von Wohnungen.

Wir werden regeln, dass berufliche Mindestanforderungen und Pflichtversicherungen für Wohnungsverwalter und Immobilienmakler verankert werden. Für Maklerleistungen wollen wir klare bundeseinheitliche Rahmenbedingungen. Bei der Einführung des Datenbankgrundbuches werden wir nach Schaffung der technischen Voraussetzungen die Einsichtnahme des Verwalters am automatisierten Verfahren regeln.

Für Maklerleistungen wollen wir klare bundeseinheitliche Rahmenbedingungen und ebenso Qualitätssicherung erreichen.

Vermieter und Mieter sollen weiter als Auftraggeber auftreten können. Dabei gilt das marktwirtschaftliche Prinzip: Wer bestellt, der bezahlt.

Generationen- und altersgerechter Wohnraum: Die steigende Lebenserwartung sowie der demografische Wandel stellen den Wohnungsbau vor große Herausforderungen. Wir wollen, dass die Menschen so lange wie möglich in ihrem vertrauten häuslichen und nachbarschaftlichen Umfeld leben können. Zudem wollen wir mehr generationengerechten Wohnraum unterstützen. Dazu kann auch der generationengerechte Umbau von Wohnraum beitragen. Gemeinschaftliche Wohnformen gewinnen auch bei älteren Menschen zunehmend an Bedeutung. Das wollen wir unterstützen und modellhaft fördern.

Wir werden ein [neues Programm „Altersgerecht Umbauen“] auflegen, mit Investitionszuschüssen ausstatten und damit das bestehende KfW-Darlehensprogramm ergänzen.

Das CO₂-Gebäudesanierungsprogramm werden wir mit einem Förderbonus ausstatten, wenn zusätzlich zu energetischen Verbesserungen Maßnahmen zum altersgerechten Umbauen bzw. zur Barrierefreiheit ergriffen werden.

Energieeffizientes Bauen und Sanieren: Insbesondere auch der Gebäudebereich muss einen entscheidenden Beitrag zum Gelingen der Energiewende leisten. Hier besteht weiterhin erhebliches Energieeinsparpotenzial. Wir wollen dafür sorgen, dass qualitätsvolles, energiesparendes Wohnen für alle Menschen in Deutschland bezahlbar bleibt. Wir werden dabei das geltende Wirtschaftlichkeitsgebot und den Verzicht auf Zwangssanierungen weiterhin als feste Eckpunkte des Energiekonzeptes der Bundesregierung gewährleisten.

Nachdem mit dem überaus erfolgreichen [CO₂-Gebäudesanierungsprogramm] inzwischen über 3 Millionen Wohnungen energetisch ertüchtigt bzw. neu gebaut wurden, werden wir die [Fördermittel auf jährlich 2 Mrd. €] erhöhen, verlässlich finanzieren und das Programm technologieoffen weiterentwickeln. Wir wollen die Zuschuss-förderung im Programm ausbauen und prüfen, ob wir für Wohnungseigentümergeinschaften Erleichterungen bei der Beantragung von Fördermitteln schaffen können. Wir entwickeln das Programm so fort, dass es stärker in die Breite wirkt, indem auch Teilmaßnahmen gefördert werden. Um Neubau und energetische Sanierung bezahlbar zu ermöglichen, werden wir die aktuell geltenden ordnungsrechtlichen Vorgaben nicht verschärfen und ihre Wirkungen evaluieren.

Wir werden prüfen, wie das System der bestehenden Energieausweise vereinfacht und ihre Aussagekraft erhöht werden kann.

Neue Technologien für noch mehr Gebäudeenergieeffizienz und zur Steigerung der Erzeugung und des Einsatzes erneuerbarer Energien im Gebäudebereich werden wir fördern.

Wir werden das Quartier als wichtige Handlungsebene, z.B. für dezentrale Strom- und Wärmeversorgung stärken und den Kommunen größeren Gestaltungsspielraum eröffnen.

Das Programm zur energetischen Stadtsanierung bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau werden wir fortschreiben und bei den Ländern für zusätzliche Finanzierungsbeiträge werben. Für vom demografischen Wandel besonders betroffene Gebiete wollen wir einen Sanierungsbonus als gezielten Anreiz zur Erhaltung und Schaffung von energetisch hochwertigem und barrierearmen Wohnraum einrichten.

[Für die steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung werden wir zu Beginn der neuen Wahlperiode einen neuen Anlauf unternehmen.]

Eine energetische Sanierung wird umso erfolgreicher sein, je mehr sie auf einer sachkundigen Energieberatung beruht. Die staatliche Förderung energetischer Beratungen im Gebäudebereich werden wir deshalb fortsetzen.

Bauqualität: Bautechnik, Bautechnologien und Baustoffe aus Deutschland genießen weltweit einen Spitzenruf. Insbesondere das energieeffiziente Bauen konnte erhebliche Fortschritte verzeichnen. Wir werden die deutsche Bauwirtschaft als wichtigen Kernbereich unserer Volkswirtschaft weiterhin unterstützen. Wir

intensivieren die Bauforschung und starten Pilotprojekte, um die wirtschaftlichen Ziele des Bauens mit den Anforderungen der Energiewende, der Baukultur und neuer Technologien stärker zu verbinden.

Den Dialog über Qualität beim Bauen und Planen werden wir intensivieren. Wir setzen eine Kommission zur Senkung von Baukosten ein, die preistreibende und überdimensionierte Standards sowie die Kosten von Materialien und Verfahren insbesondere der energetischen Sanierung überprüft. Die Effizienzhaus-Technologie, die den Gebäudebereich, die Energieversorgung und die E-Mobilität verbindet, werden wir gemeinsam mit der Bauwirtschaft weiterentwickeln. Wir werden [Mittel für die Begleitforschung sowie für die Umsetzung des AktivhausPlus-Konzeptes] in Pilotvorhaben und in der Praxis zur Verfügung stellen.

Unsere Anstrengungen für nachhaltiges und innovatives Bauen, die wir in der „Forschungsinitiative Zukunft Bau“ gebündelt haben, werden wir im engen Dialog mit der Bau- und Immobilienwirtschaft ausbauen.

Bundesbauten stehen stark im Blickpunkt der Öffentlichkeit. Die damit verbundene Verantwortung und Vorbildfunktion des Bundes werden wir weiter wahrnehmen und so unseren besonderen Beitrag zu mehr Energieeffizienz und Baukultur leisten. Den eigens entwickelten [Sanierungsfahrplan Bundesliegenschaften] mit seinen anspruchsvollen Effizienzstandards werden wir konsequent auf alle Projekte anwenden. Für Bundesbauten und vom Bund geförderte Bauvorhaben gelten künftig die Prinzipien der Nachhaltigkeit.

Die Kompetenzen des Bundesamtes für Bau- und Raumordnung (BBR) für die baufachliche Betreuung der Hochbaumaßnahmen des Bundes werden gestärkt. Das BBR stellt in seiner Funktion als Dienstleister für Baumaßnahmen des Bundes im In- und Ausland und als Koordinierungszentrum des Bundes insbesondere die hohen Anforderungen an Kosten- und Termintreue sowie Qualität sicher.

Die EU-Richtlinien zum Vergaberecht werden im bestehenden und bewährten Rechtssystem der öffentlichen Auftragsvergabe umgesetzt. So sichern wir, dass nicht die Vorteile des deutschen Vertragsrechts eingeschränkt werden, sondern für alle Beteiligten ein Höchstmaß an Verwaltungsvereinfachung erreicht wird.

Baukultur: Wir wollen weiter wichtige Beiträge zur Sicherung der Baukultur leisten. Denkmalschutz und Denkmalpflege zählen zu den kulturpolitischen Kernaufgaben von Bund, Ländern und Kommunen. Die für die Baukultur und den Denkmalschutz bereitgestellten Mittel wie z.B. das Denkmalschutz-Sonderprogramm des Bundes und das Programm zum städtebaulichen Denkmalschutz werden wir auf sachgerechtem Niveau fortführen. An der steuerlichen Förderung von Baudenkmalern und Gebäuden in Sanierungsgebieten und städtebaulichen Entwicklungsbereichen halten wir deshalb fest. Beim Programm zum [UNESCO-Welterbe] werden wir sicherstellen, dass [weitere Projekte] gefördert werden können. In diesem Rahmen wird sich der Bund an baukulturellen Höhepunkten wie dem Bauhaus-Jubiläum 2019 beteiligen.

Wir wollen einen breiten gesellschaftlichen Dialog zu baukulturellen Fragen fördern. Die Bundesstiftung Baukultur ist hierfür ein wichtiger Partner. Wir wollen sie hinsichtlich ihres Wirkens nach Außen stärken und aufwerten. Wir wollen zudem

prüfen, wie sie noch aktiver in die öffentliche Diskussion um Bauvorhaben des Bundes einbezogen werden kann.

Mit dem Berliner Schloss / Humboldtforum erhält Berlin als deutsche Hauptstadt einen zentralen städtebaulichen Ankerpunkt seiner historischen Mitte zurück. Nach der Grundsteinlegung im Juni 2013 hat nun unumkehrbar die Bauphase für diese kulturpolitische Visitenkarte unseres Landes begonnen, die wir erfolgreich zu Ende führen werden. Die Arbeiten am Bau des Berliner Schlosses / Humboldtforum werden zügig fortgesetzt. Der Bund wird die Stiftung Berliner Schloss / Humboldtforum bei ihrem Werben um Spenden weiter unterstützen.

Hochwasserschutz: Die Flutkatastrophe des Frühjahres 2013 hat gezeigt, dass es beim Hochwasserschutz Verbesserungsbedarf gibt. Wir wollen die Menschen und ihre Güter so wirksam wie möglich vor extremen Hochwasserereignissen schützen. Wir werden einen Bundesraumordnungsplan zum Hochwasserschutz erstellen, in dem länderübergreifende Standards hinsichtlich hochwassergefährdeter Gebiete, Rückzugsräumen, Poldern etc. entwickelt werden.

Für den Bau von Hochwasserschutzanlagen werden wir die Möglichkeiten für beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren unter Wahrung der Beteiligungsrechte ausschöpfen. Hierzu wollen wir gemeinsam mit den Ländern sowohl bundes- wie landesrechtliche Regelungen auf den Prüfstand stellen und anpassen. In einer abgestimmten Strategie wollen wir darüber hinaus mit den Ländern einheitliche Maßstäbe für den Hochwasserschutz an unseren Flüssen festlegen und präventive Investitionen in Betracht ziehen. Hochwasser kennt keine nationalen Grenzen. Mit unseren europäischen Nachbarländern werden wir deshalb in einen intensiven Dialog zum Hochwasserschutz eintreten.

Das Gesamtkonzept Elbe wollen wir im Ausgleich der ökologischen und ökonomischen Belange umsetzen.

Stadt- und Regionalentwicklung

Städtebauförderung weiterentwickeln: [Wir werden die bewährte Städtebauförderung in gemeinsamer Verantwortung von Bund, Ländern und Gemeinden fortführen. Wir werden die einzelnen Programme im Dialog mit allen an der Stadtentwicklung beteiligten Akteuren weiterentwickeln und die Bundesmittel hierfür bedarfsgerecht auf insgesamt 700 Millionen Euro erhöhen] Die Programme sollen die Kommunen insbesondere bei dem demografischen, sozialen und wirtschaftlichen Wandel sowie beim Klimaschutz unterstützen. Wir werden die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, zivilgesellschaftlichen und wirtschaftlichen Akteuren wie Wohnungsgesellschaften, private Immobilienbesitzer und Gewerbetreibende weiter ausbauen. Wir vereinfachen die Bündelung mit anderen Förderprogrammen. Wir werten das Programm Soziale Stadt auf und sichern dort analog zu den anderen Städtebauförderprogrammen den flexiblen Mitteleinsatz.

Wir stellen mit einem der Höhe nach begrenzten „Eigenanteilfonds“ von Bund und Ländern sicher, dass auch Kommunen in Haushaltsnotlage nicht von der Förderung ausgeschlossen sind.

Stadtumbauprogramme Ost und West vereinheitlichen: Die Stadtumbauprogramme Ost und West haben sich bewährt. Perspektivisch werden wir sie (unter Berücksichtigung des Solidarpakts, Korb II) zu einem einheitlichen, inhaltlich aufgewerteten und integrierten Stadtumbauprogramm zusammenführen („Stadtanpassungsprogramm“). Mit Modellvorhaben wollen wir helfen, den Generationswechsel in Einfamilienhausgebieten der 60er bis 80er Jahre zu erleichtern. Die im Rahmen des Forschungsvorhabens „Kooperation im Quartier“ gemachten guten Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit privaten Hauseigentümern zur Entwicklung der Innenstädte sollen in die regulären Städtebauförderprogramme integriert werden.

Soziale Stadt: Integration und Teilhabe sichern: Wir werden auch künftig unserer Verantwortung für eine stärkere soziale Teilhabe und Integration in unseren Städten gerecht. Wir werden erfolgreiche Initiativen und Programme in diesen Bereichen – auch unter Nutzung Europäischer Mittel – unterstützen, evaluieren und allen Betroffenen zugänglich machen.

Das Programm „Soziale Stadt“ werden wir im Rahmen der Städtebauförderung als Leitprogramm der sozialen Integration stärken und mit 150 Millionen Euro ausstatten. Es bildet die Grundlage für eine ressortübergreifende Strategie „Soziale Stadt“, mit der wir additiv Fördermittel aus Programmen anderer Ressorts in Gebieten mit erhöhten Integrationsanforderungen bündeln.

Städtebauliche Konversion: Für die Umnutzung ehemals militärisch genutzter Standorte kann die Städtebauförderung einen wertvollen Beitrag leisten. Wir werden den betroffenen Kommunen bei dieser Aufgabe helfen, indem wir ihnen Zuschüsse für erforderliche Investitionen zur Entwicklung der Standorte gewähren. Das zu entwickelnde [Konversionsprogramm] für die Legislaturperiode ist mit insgesamt [100 Mio. Euro] auszustatten.

Gleichwertige Entwicklung in Stadt und Land/ Regionale Kooperation: Wir halten am Ziel der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in allen Regionen Deutschlands fest, unabhängig von der Größe der Gemeinde, unabhängig ob in Ost oder West. Ländliche Räume haben ebenso wie städtische Gebiete Anspruch auf gute Entwicklungschancen. Für Millionen von Menschen sind sie liebens- und lebenswerte Heimat.

Wir werden die „Initiative Ländliche Infrastruktur“ weiterentwickeln und gemeinsam mit den Ländern Konzepte für strukturschwache und besonders vom demografischen Wandel betroffene Räume erarbeiten. Entscheidender Ansatz für eine gute Entwicklung in den ländlichen Räumen ist ein Mehr an interkommunaler Zusammenarbeit, wie sie bereits im Städtebauförderprogramm „Kleine und mittlere Städte“ erfolgreich gefördert wird. Diese werden wir weiter fördern und dabei die Erarbeitung und Umsetzung von regionalen integrierten Entwicklungskonzepten zur

Bewältigung des demografischen Wandels zur Fördervoraussetzung machen bzw. durch bessere Förderungsbedingungen belohnen.

Reduzierung der Flächeninanspruchnahme: Gemäß der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wollen wir die Flächenneu-inanspruchnahme bis 2020 auf 30 ha pro Tag begrenzen.

Wir prüfen, wie wir sinnvolle Nutzungsmischungen in innerstädtischen Gebieten mit begrenztem Flächenpotential weiter fördern können. Wir streben an, dass ökologisch aufgewertete Kleingartenanlagen künftig als Ausgleichsflächen anerkannt werden. Zudem wollen wir innerstädtische Nutzungskonflikte auflösen, um die Innenentwicklung unserer Städte und Gemeinden zu stärken.