

1267 der Schiffbau und Meerestechnik werden weiterentwickelt. Wir unterstützen den  
1268 Ausbau der nachhaltigen Energie- und Rohstoffversorgung aus dem Meer als stra-  
1269 tegisch wichtiges Zukunftsfeld.

1270  
1271 Die Koalition wird bei der EU-Kommission darauf hinwirken, europäischen Hoch-  
1272 technologiestandorten weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen zu ermöglichen.  
1273 Die richtige Absicht der EU-Kommission, Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der  
1274 EU zu unterbinden, darf nicht zu einer Schwächung des Standorts Europa gegen-  
1275 über anderen Regionen auf der Welt führen. Um Hochtechnologien wie die Mikro-  
1276 und Nanoelektronik in Deutschland zu halten und in ihrer Entwicklung zu stärken,  
1277 müssen die globalen Wettbewerbsbedingungen fair sein. Die Koalition wird  
1278 daneben die eigenen Anstrengungen insbesondere im Bereich der Forschungs-  
1279 und Technologieförderung verstärken.

1280  
1281 **Zukunftstechnologien**

1282  
1283 Moderne Technologien sind keine Bedrohung sondern Chance für Deutschland.  
1284 Mit ihnen begegnen wir den großen Herausforderungen der Menschheit wie Hun-  
1285 ger, Armut, Krankheit und Naturkatastrophen. Deutschlands Technologieführer-  
1286 schaft sichert uns Teilhabe an großen Zukunftschancen, Beschäftigung und Res-  
1287 sourcen schonendem Wohlstand.

1288  
1289 Eine zukunftsfähige deutsche Wirtschaft beruht auf freien Entwicklungs- und For-  
1290 schungsmöglichkeiten:

- 1291 – Wir wollen die Nanotechnologie in Deutschland konsequent weiterentwi-  
1292 ckeln.
- 1293 – Wir wollen den deutschen Vorsprung in den Umwelt- und Klimaschutztech-  
1294 nologien halten und ausbauen.
- 1295 – Bei der Fahrzeugtechnologie und Elektromobilität wollen wir insbesondere  
1296 alternative Antriebskonzepte im Interesse zukünftiger, umweltfreundlicher  
1297 Verkehrskonzepte in den Mittelpunkt rücken.
- 1298 – Die kerntechnische Sicherheitsforschung eröffnet deutschen Unternehmen  
1299 Exportchancen.
- 1300 – Die Fusionsforschung kann eine neue umweltfreundliche und sichere E-  
1301 nergiequelle erschließen.
- 1302 – Mit moderner Mikroelektronik durchdringen wir industrielle Anwendungen in  
1303 nahezu allen Hard- und Software-Bereichen.
- 1304 – Entwicklung neuer chemischer Produkte ist eine entscheidende Vorstufe für  
1305 die Wertschöpfung in vielen anderen Wirtschaftsbereichen.
- 1306 – Die industrielle Biotechnologie eröffnet neue Verfahren in der Nahrungsmitt-  
1307 el, Papier- und Textilindustrie sowie in der Chemie- und Pharmaindustrie.
- 1308 – In der Pharmaforschung muss langfristig investiert werden können, um  
1309 auch in Zukunft weltmarktfähige Produkte anzubieten.

1310  
1311 **4.4 Moderne Infrastruktur**

1312  
1313 **4.4.1 Mobilität**

1314  
1315 Mobilität besitzt eine Schlüsselfunktion in unserer Gesellschaft; sie schafft die  
1316 Voraussetzungen für Beschäftigung, Wohlstand und persönliche Freiheit. Wir wol-  
1317 len mit einer effizienten Verkehrspolitik die Mobilität für heute und morgen sichern.

1318 Uns geht es darum, Mobilität zu ermöglichen und nicht zu behindern. Die Hinter-  
1319 lassenschaften von Rot-Grün in der Verkehrspolitik gehören endgültig der Ver-  
1320 gangenheit an. Dabei tragen wir den Mobilitätsbedürfnissen ebenso Rechnung wie  
1321 den Anforderungen von Klima-, Umwelt-, und Lärmschutz sowie Verkehrssicher-  
1322 heit. Mobilität in Deutschland muss für die Bürgerinnen und Bürger in Deutschland  
1323 bezahlbar bleiben. Die Aufgaben von Staat und Privatwirtschaft im Verkehrssektor  
1324 müssen vernünftig abgegrenzt und geordnet sein. Aufgabe der Privatwirtschaft ist  
1325 es, Personenverkehr, Gütertransport und Logistik zu betreiben. Aufgabe des Staates  
1326 ist es, eine zukunfts- und leistungsfähige Infrastruktur zu garantieren, für faire  
1327 Wettbewerbsregeln zu sorgen sowie den Unternehmen Planungssicherheit zu ge-  
1328 währleisten. Dabei muss Bürokratie so weit wie möglich vermieden werden.  
1329

### 1330 **Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur**

1331  
1332 Voraussetzung für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit unserer Volkswirtschaft  
1333 sind leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrswege.

1334  
1335 Die Koalition bekennt sich zur Notwendigkeit, die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten  
1336 und weiter auszubauen. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur werden wir auf  
1337 hohem Niveau für Straße, Schiene und Wasserstraße sicherstellen.

1338  
1339 Die Infrastrukturpolitik in Deutschland steht vor großen Herausforderungen. Erhalt  
1340 sowie Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind weit hinter dem Bedarf zu-  
1341 rückgeblieben. Entscheidende Schwächen waren die kontinuierliche Unterfinan-  
1342 zierung, schwankende Haushaltlinien und die Effizienz- sowie Transparenzdefizi-  
1343 te bei Planung, Genehmigung, Bau und Betrieb.

1344  
1345 Der Bundesverkehrswegeplan muss an die aktuellen Bedürfnisse und Entwicklun-  
1346 gen angepasst werden. Wir werden in dieser Legislaturperiode die Bedarfspläne in  
1347 den Ausbaugesetzen überprüfen, kurzfristig alle gesetzlichen Spielräume für mehr  
1348 Flexibilität nutzen und vorbereitend für den nächsten Bundesverkehrswegeplan  
1349 (BVWP) eine neue Grundkonzeption erarbeiten, mit der auch ein Wasserstraßen-  
1350 ausbaugesetz vorbereitet wird. Wir werden zudem prüfen, inwieweit auch Investi-  
1351 tionen in Verkehrslenkungs- und Verkehrsmanagementsysteme in den BVWP  
1352 aufgenommen werden können.

1353  
1354 Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) werden wir weiterentwi-  
1355 ckeln, u. a. mit der Prüfung der Herstellung eines Finanzierungskreislaufs Straße  
1356 unter direkter Zuweisung der Lkw-Maut an die VIFG und Herstellung ihrer Kredit-  
1357 fähigkeit in begrenztem Umfang. Dadurch könnten wir die Haushaltsabhängigkeit  
1358 von Verkehrsinvestitionen reduzieren und eine mehrjährige Planungs- und Finan-  
1359 zierungssicherheit für Investitionsprojekte erreichen. Verkehrsträgerbezogene Fi-  
1360 nanzierungskreisläufe werden wir stärken.

1361  
1362 Wir werden Kriterien entwickeln zur Priorisierung von Investitionsprojekten, wie  
1363 gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit, Erhalt vor Neubau (Beendigung Substan-  
1364 zverlust), Beseitigung bzw. Ertüchtigung von Engpässen, Knoten, Hauptachsen,  
1365 Hinterlandanbindungen für Häfen und Flugdrehkreuze, EU-Osterweiterung. Auch  
1366 werden wir die Modelle für die Beteiligung Privater im Rahmen von ÖPP-Projekten  
1367 voranbringen. Im Einvernehmen mit dem betroffenen Bundesland werden wir  
1368 Bundesstraßen mit geringer Fernverkehrsrelevanz zurückstufen.

1369

1370 Wir wollen eine Beschleunigung des Planungsrechts. Dabei geht es uns insbe-  
1371 sondere um eine Straffung des Verfahrensrechts, die Vermeidung von Doppelprü-  
1372 fungen, die Einbeziehung von raumordnerischen Belangen im Fachplanungsrecht  
1373 und die Harmonisierung des europäischen Umweltrechts.

1374

1375 Eine bessere Auslastung hochfrequentierter Autobahnabschnitte wollen wir durch  
1376 eine Ausrüstung mit Verkehrssteuerungs- und Verkehrsmanagementsystemen  
1377 erreichen. Diese Systeme können auch die Nutzung von Standstreifen zu Spitzent-  
1378 lastzeiten ermöglichen. Die Sicherheit von Brückenbauwerken werden wir durch  
1379 eine Weiterführung des Sanierungsprogramms gewährleisten. Bei der Ausrichtung  
1380 internationaler Großveranstaltungen in Deutschland (Beispiele: Olympische Spie-  
1381 le, FIFA Frauen- Weltmeisterschaft), werden wir der jeweiligen Landes- und  
1382 Kommunalebene die Unterstützung geben.

1383

1384 Über die Höhe der Finanzausstattung für die ehemalige Gemeindeverkehrsfinan-  
1385 zierung werden wir für die Folgezeit bis 2019 in der Mitte der Legislaturperiode  
1386 entscheiden.

1387

## 1388 **Europäische Verkehrspolitik**

1389

1390 Wir wollen eine offensive Europastrategie der deutschen Verkehrspolitik. Ziel ist  
1391 die bessere Wahrnehmung deutscher Interessen und die Harmonisierung der  
1392 Wettbewerbsbedingungen unserer Transportwirtschaft, besonders bei Steuern  
1393 und Abgabensystem, Beihilfen und Ausnahmeregelungen. Wir wollen die Transeu-  
1394 ropäischen Verkehrsnetze weiterentwickeln und die bestehenden Planungen unter  
1395 besonderer Berücksichtigung der deutschen Projekte sinnvoll ergänzen.

1396

1397 Wir werden die Europäische Kommission auffordern, ein neues Konzept zur An-  
1398 lastung externer Kosten vorzulegen. Dieses muss, anders als bisher, alle Ver-  
1399 kehrsträger einbeziehen und nach gleichen Kriterien behandeln. Stau- und Unfall-  
1400 kosten dürfen in die Berechnung nicht einbezogen werden.

1401

1402 Bei der auf europäischer Ebene geplanten CO<sub>2</sub>-Regulierung für leichte Nutzfahr-  
1403 zeuge werden wir sicherstellen, dass die Produkt- und Entwicklungszeiträume be-  
1404 achtet werden. Die Regulierungsanforderungen dürfen die - sich derzeit in einer  
1405 schweren Krise befindlichen - Nutzfahrzeughersteller nicht überfordern.

1406

## 1407 **Logistikstandort Deutschland**

1408

1409 Der Wohlstand in Deutschland basiert auf der Einbindung in die internationalen  
1410 Handelsströme. Wir wollen, dass der Logistikstandort Deutschland seine heraus-  
1411 ragende Stellung im Herzen Europas noch weiter ausbaut. Deutschland darf nicht  
1412 nur reines Transitland mitten in Europa sein, sondern muss auch in Zukunft an der  
1413 Wertschöpfung in Handel und Logistik teilhaben.

1414

1415 Die Förderung des Logistikstandorts Deutschland werden wir durch die Umset-  
1416 zung von gemeinsam mit dem Gewerbe ausgewählten Maßnahmen aus dem  
1417 „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ erreichen. Wichtiger Bestandteil wird eine  
1418 zwischen Bund und Ländern abgestimmte Vermarktungsoffensive sein.

1419 Das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe wollen wir vor allem durch den Abbau

1420 von Wettbewerbsverzerrungen auf europäischer Ebene unterstützen. Die Anlas-  
1421 tung von externen Kosten kommt nur unter wettbewerbsneutralen Voraussetzun-  
1422 gen in Betracht. Darüber hinaus werden wir ein Belastungsmoratorium schaffen,  
1423 indem eine Erhöhung der Lkw-Maut in dieser Legislaturperiode ausgeschlossen  
1424 wird.

1425  
1426 Die Einführung des 60-Tonner-Lkw lehnen wir ab. Wir wollen neue Nutzfahrzeug-  
1427 konzepte durch die maßvolle Erhöhung der Lkw-Fahrzeuggrößen und -gewichte  
1428 ermöglichen. Einen Einsatz größerer Lkw sehen wir allerdings nur in geeigneten  
1429 Relationen. Chancen und Risiken wollen wir in einem bundesweiten Feldversuch  
1430 evaluieren.

1431  
1432 Das bestehende Lkw-Stellplatzdefizit an deutschen Autobahnen werden wir  
1433 schnellstmöglich beseitigen. Behinderungen der Freizügigkeit im europäischen  
1434 Gütertransport durch nationale Transitbeschränkungen, etwa im alpenquerenden  
1435 Verkehr, werden wir entschieden abwehren. Die Förderung des kombinierten Ver-  
1436 kehrs wird fortgesetzt und mit einem besonderen Schwerpunkt auf die Verbesserung  
1437 der Schnittstellenproblematik weiterentwickelt.

1438  
1439 **Öffentlichen Personennahverkehr**

1440  
1441 Die Koalition bekennt sich zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als un-  
1442 verzichtbaren Bestandteil der Daseinsvorsorge, auch in der Fläche. Um für den  
1443 ÖPNV verlässliche Rahmenbedingungen zu schaffen, werden wir unverzüglich  
1444 das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) novellieren und an den europäischen  
1445 Rechtsrahmen anpassen. Unser Leitbild ist dabei ein unternehmerisch und wett-  
1446 bewerblich ausgerichteter ÖPNV. Dabei werden wir den Vorrang kommerzieller  
1447 Verkehre gewährleisten. Aufgabenträger bleiben die Kommunen. Wir wollen mit-  
1448 telständischen Unternehmen die Beteiligungschancen sichern und insbesondere  
1449 eine Betreibervielfalt im Busgewerbe gewährleisten. Die Koalition steht zur Erfül-  
1450 lung der Finanzierungsverpflichtungen aus dem Regionalisierungsgesetz. Wir wol-  
1451 len jedoch eine höhere Transparenz in der ÖPNV-Finanzierung erreichen. Für re-  
1452 gionale Schienenstrecken werden wir neue Betreibermodelle erproben, um den  
1453 Ländern und Aufgabenträgern Einfluss etwa auf Modernisierung und Regionalisie-  
1454 rung zu geben.

1455 Wir werden Busfernlinienverkehr zulassen und dazu § 13 PBefG ändern.

1456  
1457 **Schienenverkehr für Mensch und Umwelt**

1458 Wir wollen die 1994 erfolgreich begonnene Bahnreform weiterführen. Das Unter-  
1459 nehmen Deutsche Bahn AG werden wir in seiner positiven Entwicklung begleiten,  
1460 Der konzernweite Arbeitsmarkt bleibt erhalten. Sobald der Kapitalmarkt dies zu-  
1461 lässt, werden wir eine schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport-  
1462 und Logistiksparten einleiten.

1463  
1464 Die Infrastrukturteile (Netz, Bahnhöfe, Energie) werden nicht privatisiert, weil  
1465 sie im Zusammenhang mit der staatlichen Infrastrukturverantwortung stehen. Wir  
1466 wollen die Rechte des Bundes bei Initiierung und Umsetzung von Eisenbahninfra-  
1467 strukturprojekten stärken. Für die Schiene werden wir künftig schnellere Pla-  
1468 nungsvorläufe durch Einführung eines Planungskostenbudgets und eine flexiblere  
1469 Handhabung der Planungskostenerstattung gewährleisten.

1470

1471 Für die Finanzierung der Bahn wird folgendes Modell geprüft:  
1472 Mittelzuwendungen des Bundes erfolgen direkt an die DB-  
1473 Infrastrukturgesellschaften. Trassenerlöse und Stationsentgelte fließen in die  
1474 Schieneninfrastruktur zurück, Gewinnabführungen der Infrastruktursparten an die  
1475 Holding werden ausgeschlossen. Die DB AG behält im Konzernverbund als Al-  
1476 leineigentümerin Einfluss auf ihre Infrastruktursparten; deren Leitung erfolgt zu-  
1477 künftig unabhängig. Doppelmandate bei Holding- und Infrastrukturgesellschaften  
1478 werden ausgeschlossen.

1479  
1480 Mit der stärkeren Unabhängigkeit des Netzes erreichen wir auch, dass der Wett-  
1481 bewerb auf der Schiene verbessert wird. Zu diesem Zweck werden wir auch das  
1482 Regulierungsrecht im Allgemeinen Eisenbahngesetz überarbeiten. Unter anderem  
1483 müssen dabei die Trassen- und Stationspreise einer Anreizregulierung unterwor-  
1484 fen werden. Regulierungsbedürftig sind ferner der Zugang zu Serviceeinrichtun-  
1485 gen, der Bezug von Bahnstrom und Vertriebsleistungen im Schienenpersonenver-  
1486 kehr. Die Bundesnetzagentur wird gestärkt. Darüber hinaus setzen wir uns auf  
1487 europäischer Ebene für eine vollständige Öffnung der Eisenbahnmärkte in allen  
1488 Mitgliedsstaaten und für faire Wettbewerbsbedingungen ein. Wir fordern eine  
1489 Harmonisierung bei der Regulierung auf europäischer Ebene.

1490  
1491 Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wollen wir weiterentwickeln. Wir  
1492 werden die geeigneten Instrumente schaffen, die Bund und Ländern einen vertief-  
1493 ten Einblick in die Umsetzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung er-  
1494 möglichen. Wir wollen die rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung nicht-  
1495 bundeseigener Eisenbahninfrastruktur für die Einbindung in das Schienengüter-  
1496 fernverkehrsnetz schaffen.

1497  
1498 Wir werden die Vorschläge zur Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienen-  
1499 personenverkehr einer sorgfältigen Überprüfung unter Beteiligung der Länder un-  
1500 terziehen.

## 1501 1502 **Luftverkehrsstandort Deutschland**

1503  
1504 Die Koalition ist sich der großen Bedeutung der Luftverkehrswirtschaft für den  
1505 Standort Deutschland bewusst. Wir wollen die erfolgreiche Arbeit der „Initiative  
1506 Luftverkehr“ als übergreifendes Steuerungsinstrument fortsetzen und die Länder  
1507 daran beteiligen. Wir werden uns für einen koordinierten, Ausbau der Flughafen-  
1508 infrastruktur einsetzen. Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden  
1509 wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die  
1510 dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte  
1511 und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und  
1512 dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen.  
1513 Die Wahrung des öffentlichen Erschließungsinteresses der Bundesrepublik  
1514 Deutschland ist dabei zu gewährleisten.

1515  
1516 Wir werden die Realisierung des Single European Sky auf europäischer Ebene  
1517 vorantreiben, um direktere Flugrouten innerhalb Europas zu ermöglichen. Die  
1518 Deutsche Flugsicherung GmbH wollen wir in ihrer internationalen Wettbewerbsfä-  
1519 higkeit stärken, insbesondere durch eine Befreiung der Restriktionen des § 65 Ab-  
1520 satz 3 BHO. Wir prüfen eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Flugsicherung  
1521 GmbH (DFS). Bei der Einführung des Emissionshandels für den Luftverkehr wol-

1522 len wir Wettbewerbsneutralität sicherstellen. Wir werden eine effizienzsteigernde  
1523 Reform der Luftverkehrsverwaltung, insbesondere im Hinblick auf ihre Organisationsform, prüfen.  
1524

1525

## 1526 **Schifffahrtspolitik**

1527

1528 Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen werden wir durch eine zügige  
1529 Optimierung der seewärtigen Zufahrten sicherstellen. Die dazu notwendigen Fahr-  
1530 rinnenanpassungen wollen wir zügig realisieren. Der Ausbau der Hafenhinterland-  
1531 verkehre ist von allergrößter Bedeutung für die gesamte exportorientierte Wirt-  
1532 schaft. Wir werden die Seehafenhinterlandanbindungen gezielt ausbauen  
1533

1534

1535 Die zuletzt verstärkte Berücksichtigung der Bundeswasserstraßen bei der Vertei-  
1536 lung von Investitionsmitteln werden wir fortsetzen.

1537

1538 Wir werden das Forum Binnenschifffahrt und Logistik fortführen. In diesem Zu-  
1539 sammenhang halten wir an der Investitionsförderung nach § 6 b Einkommensteu-  
1540 ergesetz sowie an den Hilfen bei der Flottenmodernisierung und bei der Umrüs-  
1541 tung auf abgasärmere Motoren fest. Wir werden zudem unnötige bürokratische  
1542 Hindernisse für die Schifffahrt beseitigen und ein Gesetz zur Reform der Wasser-  
1543 und Schifffahrtsverwaltung vorlegen.

1544

## **Stadt- und Regionalverkehr**

1545

1546 Die Koalition wird - nicht zuletzt vor dem Hintergrund des demographischen Wan-  
1547 dels - einen attraktiven und nachhaltigen Stadt- und Regionalverkehr fördern. Wir  
1548 werden uns aktiv mit der Initiative der EU-Kommission „Urbane Mobilität“ befas-  
1549 sen. Wichtig ist dabei, den Grundsatz der Subsidiarität zu beachten und das  
1550 Selbstverwaltungsrecht der Kommunen nicht einzuschränken. Eine City-Maut und  
1551 generelle innerstädtische Fahrverbote lehnen wir ab. Der Radverkehr stellt für uns  
1552 einen wichtigen Bestandteil städtischer Mobilität dar. Deshalb werden wir den Na-  
1553 tionalen Radverkehrsplan weiterentwickeln.

1554

## **Umweltfreundliche Mobilität**

1555

1556 Eine wesentliche Aufgabe unserer Mobilitätspolitik ist die Vereinbarkeit von Ver-  
1557 kehr und Umwelt. Wo immer dies sinnvoll ist, wollen wir die Verlagerung von Ver-  
1558 kehren auf Schiene und Wasserstraße fördern. Gleichzeitig muss sich der Ver-  
1559 kehrssektor auf den Abschied vom Zeitalter der fossilen Brennstoffe vorbereiten.  
1560 Als kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Klimabilanz des Verkehrs set-  
1561 zen wir auf die Optimierung von fossilen Antriebstechnologien und die Förderung  
1562 von innovativen Biokraftstoffen. Für deren Einsatz werden wir stabile steuerliche  
1563 Rahmenbedingungen gewährleisten.  
1564

1565

## **Elektromobilität**

1566

1567 Als mittel- bis langfristige Alternative zu fossilen Brennstoffen wollen wir die Wei-  
1568 chen für Elektromobilität in Deutschland durch ein umfassendes Entwicklungs-  
1569 programm stellen.  
1570

1571

1572 Wir wollen Deutschland zu einem Leitmarkt für Elektromobilität machen und dabei

1573 bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf die Straßen bringen. In Mo-  
1574 dellregionen werden wir zukunftsweisende, ganzheitliche Verkehrskonzepte („Mo-  
1575 bility on Demand“) erproben.

1576

1577 In das Konzept der Modellregionen wollen wir auch ländliche Räume einbeziehen.  
1578 Besonderen Schwerpunkt legen wir auf die Förderung innovativer Batterietechno-  
1579 logien. Deshalb müssen neben der Elektromobilität auch die Weiterentwicklung  
1580 von Brennstoffzelle und Wasserstoff vorangetrieben werden. Es gilt aber für uns  
1581 der Grundsatz der Technologieneutralität. In Deutschland muss sobald wie mög-  
1582 lich mit dem Aufbau eines Netzes von Ladestellen für Elektrofahrzeuge in Bal-  
1583 lungsräumen begonnen werden. Staatliche Aufgabe ist es dabei, die rechtlichen  
1584 Rahmenbedingungen zu schaffen; Aufbau und Betrieb dieser Ladestellen ist Auf-  
1585 gabe der Privatwirtschaft.

1586

1587 Um unsere Wirtschaft vor Benachteiligungen im internationalen Wettbewerb zu  
1588 schützen, wollen wir keine nationalen Alleingänge.

1589 Wir wollen die Feinstaubbelastung in den Städten reduzieren. Bei der Einrichtung  
1590 von Umweltzonen muss auf die Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit geachtet  
1591 werden. Wir wollen Einfahrtverbote dort lockern, wo die Einschränkungen in kei-  
1592 nem vernünftigen Verhältnis zur erzielten Feinstaubreduzierung stehen. Dazu wol-  
1593 len wir die Ausnahmeregelungen bundesweit vereinheitlichen.

1594

1595 Die Akzeptanz für einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hängt ent-  
1596 scheidend davon ab, dass die Lärmbelastung der Bevölkerung reduziert wird. Wir  
1597 wollen deshalb den Lärmschutz ausweiten. Dazu wollen wir den Schienenbonus  
1598 schrittweise reduzieren mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen. Gleichzeitig wollen  
1599 wir eine lärmabhängige Trassenpreisgestaltung bei der Bahn.

1600

1601 Bei bereits bestehenden Strecken wollen wir das Lärmsanierungsprogramm  
1602 Schiene fortsetzen und intensivieren. Dazu wollen wir auch die Möglichkeiten des  
1603 technischen Fortschritts bei Fahrzeugen nutzen.

1604

1605 Die Koalition lehnt ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen ab.

1606

## 1607 **Verkehrssicherheit**

1608

1609 Bestandteil unserer nachhaltigen Mobilitätspolitik ist auch die Förderung innovati-  
1610 ver Verkehrstechnologien. Wir wollen Deutschlands Führungsposition im Bereich  
1611 Telematik und Verkehrsmanagementsysteme ausbauen. Einen besonderen  
1612 Schwerpunkt werden wir auf die Förderung intelligenter Verkehrsleitsysteme zur  
1613 Kapazitätsoptimierung hoch belasteter Verkehrsstrecken legen. Dabei wollen wir  
1614 auch die Innovations- und Marktpotentiale in Zusammenhang mit dem Satelliten-  
1615 navigationssystem GALILEO nutzen. Wir wollen die Fahrzeugzulassung in  
1616 Deutschland entbürokratisieren. Dazu werden wir die Pilotversuche des Online-  
1617 Zulassungsverfahrens fortsetzen, evaluieren und dann über eine Neuregelung  
1618 entscheiden.

1619

1620 Die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland bleibt ein zentrales An-  
1621 liegen. Dazu werden wir das erfolgreiche Verkehrssicherheitsprogramm weiter-  
1622 entwickeln und ausbauen. Zielrichtung ist vor allem die Entschärfung der Unfall-  
1623 schwerpunkte, insbesondere auf Landstraßen. Wir werden modernste Fahrzeug-

1624 und Sicherheitstechnik fördern.

1625

1626 Wir werden das Straßenverkehrsgesetz zugunsten der bei den Freiwilligen Feuerwehren, den Rettungsdiensten und den technischen Hilfsdiensten ehrenamtlich  
1627 tätigen Bürgerinnen und Bürger weiter verbessern.

1629

1630 Das Punktesystem beim Bundeszentralregister in Flensburg wollen wir reformieren, um eine einfachere, transparentere und verhältnismäßigere Regelung zu  
1631 schaffen.

1633

#### **4.4.2 Bauen und Wohnen**

1635

1636 Die nachhaltige Stadtentwicklungspolitik hat angesichts der wirtschaftlichen, kulturellen und gesellschaftlichen Entwicklung in unserem Land folgende Ziele: die Bewältigung der Folgen des demographischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels, den Klimaschutz, die Stärkung des sozialen Zusammenhalts und der Integration von Menschen mit Migrationshintergrund, den Erhalt historischer Bausubstanz und Stadtstrukturen, die Wieder- und Umnutzung von Brachflächen und die Barrierearmut im Wohnumfeld. Auf dem Gebiet der nachhaltigen Stadtentwicklung ist darüber hinaus die internationale Zusammenarbeit auszubauen. Um den europäischen Integrationsprozess zu beschleunigen, ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Raumordnungsplanung zu intensivieren.

1646

#### **Städtebauförderung**

1648

1649 Die Städtebauförderung leistet einen unverzichtbaren Beitrag zur lebenswerten Gestaltung von Städten und Gemeinden. Wir werden die Städtebauförderung als gemeinschaftliche Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen auf bisherigem Niveau, aber flexibler fortführen. Es gilt, die privaten Hauseigentümer und das im Stadtgebiet ansässige Gewerbe stärker in die Stadtentwicklungsprozesse einzubinden. Dazu dient u. a. das Instrument des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes. Auf neue Herausforderungen werden wir zunächst mit Modellvorhaben von Bund und Ländern reagieren.

1657

1658 Beim „Stadtumbau Ost“ soll die Aufwertung von Innenstädten und die Sanierung von Altbausubstanz gestärkt und der Rückbau der technischen und sozialen Infrastruktur besser berücksichtigt werden. Der Erfolg des Programms soll nicht durch ungelöste Altschuldenprobleme einzelner Wohnungsunternehmen beim Abriss von Wohnungsleerstand gefährdet werden.

1663

1664 Der „Stadtumbau West“ wird weiterentwickelt. Das Programm „Soziale Stadt“ soll stärker ressortübergreifend umgesetzt werden. Mit dem Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ wollen wir weiter zur Stärkung der Innenentwicklung beitragen.

1668

1669 Wir werden die Förderung der energetischen Sanierung sozialer Infrastruktur fortführen.

1671

#### **Denkmalschutz**

1673

1674 Das Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ ist für den Erhalt und die Erneu-