



Dr. Peter Ramsauer

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Manuskript

**der verkehrspolitischen Grundsatzrede beim 14. Tourismusgipfel
des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft**

am 04.10.2010

im Hotel Adlon Kempinski Berlin

Es gilt das gesprochene Wort!

Mobilität meint Bewegungsfreiheit

Sehr geehrter Herr Laepple

(Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gestern haben wir zum 20. Mal den **Jahrestag der Deutschen Einheit** feiern dürfen. Wir Deutschen empfinden die Wiederherstellung der Einheit unseres Vaterlandes als die glücklichste Zäsur in der Geschichte unseres Landes im gesamten letzten Jahrhundert. – Wir empfinden tiefe Dankbarkeit für diese Entwicklung!

Wenn man die Menschen in Ost und West nach den **Errungenschaften der Deutschen Einheit** fragt, erhält man viele aufschlussreiche Antworten. Genannt werden vor allem: Das deutlich verbesserte Lebensumfeld, die Freiheit der Meinungen, der freie Austausch von Waren und Dienstleistungen sowie die Verfügbarkeit über ein unbeschränktes Angebot an Informationen, Nachrichten und Kultur aus aller Welt.

Ein Begriff aber hatte schon mit dem **Fall der Mauer** eine ganz besondere Bedeutung für die Menschen erlangt. 1989 war es das „**Wort des Jahres**“. Es lautet: „**Reisefreiheit**“. Das innerdeutsche Reisen ohne Visum und Zwangsumtausch sowie das Reisen in die ganze Welt und nicht nur in die sozialistischen Bruderstaaten – das war und ist ein für die Menschen im ehemals anderen Teil Deutschlands ein großes Glück.

Bedeutung des Tourismus

Beim Tourismusgipfel geht es weniger um Reisefreiheit in dem gerade beschriebenen Sinne, wohl aber um **die Freiheit zu reisen** und um **die Mobilität von Menschen und Gütern**. Welche **Bedeutung** der Tourismus für unser Land hat, wird an wenigen Zahlen sehr deutlich:

- Im vergangenen Jahr gab es in Deutschland **stolze 369 Millionen Übernachtungen** aus dem In- und Ausland.
- Der Bereich Tourismus beschäftigt **2,8 Millionen Menschen**.

- Hier werden – und das ist ein Wert, auf den die Branche besonders stolz sein kann – **über 100.000 Ausbildungsplätze** bereitgestellt.
- Die statistisch schwierig zu erfassenden **Wander-, Fahrrad- und Campingurlaube** sind ein wichtiger Zweig der deutschen Dienstleistungswirtschaft mit Milliardenumsätzen.
- Zudem ist Deutschland weltweit **Messestandort Nr. 1** und liegt als Kongress- und Tagungsplatz – hinter den USA – auf Rang 2.

Diese Zahlen und Fakten verdeutlichen: Die Deutschen reisen nicht nur gerne, sie sind auch hervorragende Gastgeber. Unser Land ist nicht nur eine führende Wirtschaftsnation bei Industrieprodukten, sondern auch eine äußerst erfolgreiche Nation, was **Dienstleistungen** angeht. Und das gilt besonders für Dienstleistungen in Ihrer Branche.

Auch immer mehr Deutsche entdecken den **Reiz der heimatlichen Urlaubsregionen**. Dies gilt für den Westen unseres Landes, vor allem aber auch für **die neuen Bundesländer**. Auch dies ist eine erfreuliche Feststellung anlässlich des 20. Jahrestages der Deutschen Einheit. Gerade viele historisch bedeutsame Städte waren zu DDR-Zeiten weitgehend dem Verfall preisgegeben und erstrahlen heute in neuem Glanz. Die neuen Bundesländer besitzen für den Inlandstourismus erhebliche Potenziale. Es wird prognostiziert, dass hier im Jahr 2020 jeder zehnte Arbeitsplatz direkt oder indirekt vom Tourismus abhängig sein wird.

Verkehr und Tourismus

Als Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung empfinde ich den Tourismusgipfel als **Pflichttermin**. Deswegen habe ich die Einladung von Herrn Laepple gerne angenommen, heute eine **verkehrspolitische Grundsatzrede** zu halten.

Natürlich wären auch die **Bereiche Bau und Stadtentwicklung** im Hinblick auf den Tourismus einer breiteren Erwähnung wert. Ich denke da an Themen wie die Förderung von Welterbestätten, Baukultur oder die Entwicklung von Orts- und Stadtteilzentren.

Heute soll allerdings die Verkehrspolitik im Vordergrund stehen. Schon ein Blick auf die Mitglieder des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft genügt, um zu sehen: **Verkehr und Tourismus – das gehört zusammen**. Vor allem der

deutsche Begriff „**Fremdenverkehr**“ verdeutlicht treffend, dass es um Beweglichkeit, um Reisen, um Mobilität geht.

Meine Vorstellung von Verkehrspolitik beruht auf folgenden fünf Prinzipien:

Erstens: **Ich möchte Mobilität ermöglichen, statt sie zu behindern.** Hierfür ist eine leistungsfähige Infrastruktur die zentrale Voraussetzung.

Zweitens: Ich will die begrenzten **finanziellen Mittel** verantwortungsvoll und zielgerichtet einsetzen, so dass wir weiterhin auf ein leistungsfähiges Verkehrssystem bauen können.

Drittens: Ich stehe für eine **ideologiefreie Behandlung der Verkehrsträger.** Sie sollen ihre jeweiligen Stärken voll in das Verkehrssystem einbringen können.

Viertens: Ich verstehe **Verkehrspolitik als Innovationspolitik**, die den Wettbewerb um die besten Lösungen fördert und einen wichtigen Beitrag zum Erreichen unserer gemeinsamen Umwelt- und Klimaschutzziele leistet.

Fünftens: Ich möchte, dass wir – stärker, als das in der Vergangenheit der Fall war – **Stadt und Land** gleichermaßen in den Blick nehmen.

Mobilität ermöglichen, Infrastruktur gewährleisten

Der Grundsatz, Mobilität zu ermöglichen statt zu behindern, steht über und hinter allen Zielen unserer Verkehrspolitik. Funktionierende Verkehrswege sind dafür essentiell. Sie sind in der Tat die „**Lebensadern unserer Wirtschaft**“ – das gilt für Ihre Branche wohl ganz besonders.

Die gut ausgebaute Infrastruktur ist bei uns in Deutschland ein wichtiges Pfund, das wir nicht verspielen dürfen. **Wir müssen vielmehr schon heute die Mobilität von morgen in die Wege leiten.** Dabei stehen wir vor der enormen Herausforderung, die **wachsenden Verkehrsströme** und die **Funktionstüchtigkeit unserer Verkehrswege** mit dem verfügbaren **Finanzrahmen** in Einklang zu bringen.

Konsolidieren, investieren, priorisieren

Wir haben uns unzweifelhaft notwendigen **Sparanstrengungen** zu stellen. Zugleich ist es uns gelungen, im Bundeshaushalt die **Verkehrsinvestitionslinie** für die Jahre 2011 bis 2014 ausweislich des vorliegenden Finanzplans mit konstanten 9,7

Milliarden Euro auf einem hohen Niveau festzuschreiben. Und damit auf einem höheren Niveau als in den Jahren 2001 bis 2008 mit durchschnittlich 9,4 Milliarden Euro. Ich denke, das kann sich durchaus sehen lassen.

Trotzdem wissen wir alle um die Begrenztheit der Haushaltsmittel. Daher ist es unser Ziel, die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, so weit es möglich ist, unabhängiger vom Bundeshaushalt zu machen und **Finanzierungskreisläufe** zu stärken. So sollen die Einnahmen aus der **Lkw-Maut** künftig vollständig in die Straße fließen. Außerdem arbeiten wir zurzeit daran, die rechtlichen und technischen Voraussetzungen zu schaffen, um die Mautpflicht für schwere Lkw auf 4-spurige Bundesstraßen auszudehnen. Das soll vor allem **Ausweichverkehre** von Autobahnen auf Bundesstraßen verhindern.

Zudem setze ich bei den Bundesfernstraßen weiter auf **Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP)**. Die bereits begonnenen vier Ausbau-Pilotprojekte laufen sehr erfolgreich. Vor gerade einmal knapp vier Wochen haben wir an der **Landesgrenze Hessen/Thüringen** einen ersten ÖPP-finanzierten Autobahnabschnitt im Rahmen unserer Verkehrsprojekte Deutsche Einheit freigeben können. Diese Freigabe erfolgte **4 Monate früher als ursprünglich geplant**. Auch dies zeigt, dass es sich lohnt, bei der Infrastrukturfinanzierung mutig neue Wege zu gehen. Daher wollen wir in einer zweiten Staffel bis zum Jahr 2012 acht weitere ÖPP-Projekte auf den Weg bringen.

Bei allen neuen Ideen und Instrumenten bleibt es dennoch unerlässlich, klare **Prioritäten zu setzen** – vor allem bei Aus- und Neubaumaßnahmen. Vorrang müssen solche Projekte haben, die den größten gesellschaftlichen, vor allem aber auch ökonomischen Nutzen aufweisen. Beim Neubau wird es also vorrangig um die **Beseitigung von Engpässen** und den **Ausbau überlasteter Hauptachsen** gehen.

Ideologiefreie Behandlung der Verkehrsträger

Wir brauchen eine Verkehrspolitik, in der jeder Verkehrsträger seine **spezifischen Stärken** bestmöglich einbringen kann. Wir dürfen die Verkehrsträger – Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr – nicht gegeneinander ausspielen oder gar einzelne diskriminieren. Das gilt für den Güterverkehr genauso wie für die Tourismusbranche. Die Reise nach Neuseeland ist nun mal mit der Deutschen Bahn schwer zu bewältigen – so umtriebiger und ideenreicher Rüdiger Grube auch sein mag.

Aber im Ernst: Wir brauchen ein leistungsfähiges und umweltgerechtes Verkehrssystem, in dem die einzelnen Verkehrsträger bestmöglich miteinander verzahnt sind. Lassen Sie mich kurz auf die **einzelnen Verkehrsträger** eingehen.

> Straße

Die **Bundesfernstraßen** tragen mit Abstand die größte Last. Die Straße ist ganz klar der **Verkehrsträger Nr. 1**. Schon deswegen werden wir die Ertüchtigung und den moderaten Ausbau der Bundesfernstraßen fortsetzen. Dabei geht es mir – wie schon gesagt – vor allem um den Ausbau besonders belasteter und besonders stauanfälliger Hauptachsen. Es soll zwar auch Stautouristen geben, aber für mich gilt: **Staus** kosten Nerven und Geld, und sie schädigen Klima und Umwelt.

Durch das prognostizierte Verkehrswachstum könnte sich die Situation auf unseren Straßen noch erheblich verschärfen. Daher haben wir bereits ein ganzes Bündel von Maßnahmen ergriffen. Was lange währt, ist nicht immer gut – das gilt besonders für **Baustellen**. Denn sie verursachen dort mehr als ein Drittel aller Staus und sind gerade für Reisende ein besonderes Ärgernis. Daher kümmern wir uns gemeinsam mit den Ländern vor allem um ein besseres **Baustellenmanagement**.

Besonderes Potenzial zur Effizienzsteigerung auf den Autobahnen sehe ich im **Ausbau moderner Verkehrsmanagementsysteme** und **Verkehrsbeeinflussungsanlagen**. In den Spitzenstunden lässt sich dadurch die Leistungsfähigkeit um bis zu 25 Prozent steigern.

> Schiene

Nun zum **Verkehrsträger Schiene**: In der Bahnpolitik haben wir die Weichen neu gestellt. Gemeinsam mit **Bahnchef Rüdiger Grube** und dem neubesetzten Aufsichtsrat **um Professor Dr. Utz-Hellmuth Felcht** haben wir begonnen, die deutsche Bahnpolitik neu auszurichten.

Die Deutsche Bahn muss verlässlicher und kundenfreundlicher werden. Meine Formel hierfür lautet: **Pünktlichkeit, Schnelligkeit, Sicherheit, Sauberkeit und Zuverlässigkeit**. Die DB AG ist eben **kein x-beliebiges Unternehmen**. Sie hat neben kaufmännischen Zielsetzungen auch den öffentlichen Auftrag, zum Wohl der Allgemeinheit gute Verkehrsangebote zu unterbreiten.

Dazu brauchen wir einen nachhaltigen **Ausbau der gesamten Schieneninfrastruktur** und eine stetige **Verbesserung des rollenden Materials**.

Schienenwege müssen so gebaut werden, dass Personen und Güter ihr Ziel schnell und sicher erreichen. Gerade für den Tourismus spielen gute Schienenverbindungen eine zunehmend wichtige Rolle. Ich nenne nur das Stichwort „**Städtetourismus**“ – ein deutlich wachsender Markt.

Bahnhöfe sind die Visitenkarten unserer Städte und sollen einladend und – mehr und mehr – auch barrierefrei gestaltet werden.

Und nicht zuletzt brauchen wir **Züge**, die allen Herausforderungen gewachsen sind – vor allem auch den wechselnden Witterungsbedingungen. Früher gab es einen Werbespruch der damaligen Bundesbahn, der lautete: „**Alle reden vom Wetter. Wir nicht.**“ Das muss auch in Zukunft wieder gelten.

Noch einen Satz zur **Liberalisierung im europäischen Schienenverkehr**: Was das gegenseitige Öffnen der Märkte angeht, sind wir hier zum Beispiel mit unseren französischen Nachbarn inzwischen durchaus auf einem guten Weg. Wir werden allerdings noch das eine oder andere dicke Brett bohren müssen.

> Luftverkehr

Zum **Luftverkehr**, der für die Tourismuswirtschaft naturgemäß von besonderer Bedeutung ist: Zunächst einmal möchte ich hervorheben, dass wir es bei der Bereitstellung von Flughafeninfrastruktur mit einem bewährten **nutzerfinanzierten Kreislauf** zu tun haben.

Die Frage der Infrastruktur betrifft auch die **Anbindung von Flughäfen** und die **Vernetzung mit den anderen Verkehrsträgern**. Dabei muss ich an ein Zitat des ehemaligen **US-amerikanischen Verteidigungsministers McElroy** denken, der einmal sagte: „Im Raumzeitalter wird der Mensch in der Lage sein, in zwei Stunden um die Welt zu fliegen – eine Stunde Flugzeit und eine Stunde Anfahrt zum Flughafen.“ Nun sind wir von einer **Umrundung der Erde** in einer Stunde wirklich nicht mehr weit entfernt – die ISS braucht dafür etwa 90 Minuten. Das schnelle Erreichen eines Flughafens ist häufig genug zeitaufwändiger.

Zwar verfügen viele Flughäfen schon heute über eine gute schienengebundene und damit weitgehend eigenständige Anbindung – das Paradebeispiel in Deutschland dürfte der Frankfurter Flughafen sein. Aber wir müssen noch mehr tun, um eine **schnellere und bessere Erreichbarkeit der Flughäfen** zu ermöglichen.

Neben einer bedarfsgerechten Kapazitätsentwicklung der Flughäfen und der infrastrukturellen Anbindung müssen insbesondere **international wettbewerbsfähige Betriebszeiten** sichergestellt werden.

Im **Flughafenkonzept** wurde herausgearbeitet, an welchen Standorten Nachtflugmöglichkeiten für erforderlich erachtet werden. Hierbei wurden sowohl die unterschiedlichen verkehrlichen Belange für Passage und Fracht betrachtet, als auch eine gute geographische Verteilung „offener Plätze“ in der Nacht. Ich weiß, dass dies ein **höchst sensibles Thema** ist. Gleichwohl bekennt sich die Bundesregierung zur Notwendigkeit des Nachtflugbetriebs an den bestehenden Standorten. Dies ist erforderlich, um die Position des Luftverkehrsstandorts Deutschland im globalen Wettbewerb zu erhalten und zu stärken. Jedoch muss die Nutzung dieser wichtigen ökonomischen Wettbewerbsposition eng mit dem **Schutz der Anwohner** vor unmäßigem Fluglärm verbunden werden. Denn mir ist bewusst, dass insbesondere nächtlicher Fluglärm für jeden Betroffenen problematisch ist. Ich kann auch menschlich nachempfinden, dass die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugverkehrs und die Bemühungen der Luftverkehrswirtschaft von den Betroffenen als zweitrangig angesehen werden. Vor diesem Hintergrund wurden in den letzten Jahren erhebliche **gesetzliche Verbesserungen beim Lärmschutz** erreicht. So wird Vorsorge in Form aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen getroffen. Das deutsche Lärmschutzrecht ist diesbezüglich sehr anspruchsvoll und nimmt die Flughäfen intensiv in die Pflicht.

Um den Luftraum noch sicherer und effizienter nutzen zu können, arbeiten wir weiter mit Nachdruck an der Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraumes – des „**Single European Sky**“. Dies dient nicht zuletzt auch dem Ziel einer weiteren Verminderung des Fluglärms und der Reduzierung von Treibhausgasen.

Ich habe durchaus Verständnis für die nach wie vor bestehenden Vorbehalte der Luftverkehrswirtschaft gegen die Einführung der **Luftverkehrssteuer**, aber am Sparpaket der Bundesregierung zur Haushaltskonsolidierung mit Beiträgen aus verschiedenen Wirtschaftsbereichen führt letztlich kein Weg vorbei. Die Federführung liegt – wie Sie wissen – beim Bundesfinanzminister. Aber auch unter Beteiligung meines Hauses wird bis zum 30. Juni 2012 eine **Evaluierung der Steuer** durchgeführt werden, um die Auswirkungen auf den Luftverkehr und die Wirtschaft zu überprüfen.

> Wasserstraße

Flughäfen und Häfen haben eines gemeinsam: **Sie sind die Tore zur Welt.**

Der **Freizeit- und Fahrgastschiffverkehrsverkehr** erfreut sich immer größerer Beliebtheit. Der **Kreuzfahrtmarkt**, sowohl für Hochseekreuzfahrten als auch für Flusskreuzfahrten, entwickelt sich erfolgreich. 2009 wurden rund 1,42 Millionen Passagiere befördert. Der Umsatz des deutschen Marktes für Kreuzfahrten betrug

rund 2,3 Milliarden Euro. Insofern sind Wasserstraßen und Seewege auch für den Tourismus ein bedeutender Faktor mit hohem wirtschaftlichen Potential.

Die **Bundestagsinitiative „Infrastruktur und Marketing für den Wassertourismus in Deutschland verbessern“**, bietet die Chance, die Verwaltungsstrukturen künftig stärker auf die Bedürfnisse des Wassertourismus auszurichten. Wir werden dem Bundestag dazu Anfang nächsten Jahres einen fundierten Vorschlag vorlegen, der Möglichkeiten zur Erschließung der erforderlichen Ressourcen und nachhaltiger Organisationsstrukturen aufzeigen wird.

> Busverkehr

Erlauben Sie mir noch ein paar Sätze zum Thema **Busverkehr**. Als touristischem Verkehrsmittel kommt dem **Reisebus** wegen seiner hohen Umweltfreundlichkeit eine wichtige Rolle zu. Bei der Entbürokratisierung von Verwaltungsverfahren sind wir ein gutes Stück vorangekommen.

Die neue Verordnung für den **Marktzugang im Busverkehr in der Europäischen Gemeinschaft** wird ab dem 4. Dezember 2011 anwendbar sein. Danach können EU-Gemeinschaftslizenzen eine bis zu 10-jährige Gültigkeit erhalten.

Die **neue Regelung der Lenk- und Ruhezeiten** mit der neuen 12-Tage-Ausnahmeregel ist am 4. Juni 2010 in Kraft getreten. Danach werden, wenn die Fahrt für 24 Stunden das Ausland berührt, wieder längere Busreisen mit nur einem Busfahrer möglich, ohne dass dieser bereits nach 6 Tagen einen Tag „Zwangspause“ einlegen muss.

Die Reisebusunternehmen sind auch in besonderem Maße von der **Einrichtung von Umweltzonen** in den Städten betroffen. Wir setzen uns deshalb dafür ein, stärker auf die Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit zu achten. Daher streben wir eine bundesweite Vereinheitlichung von Ausnahmeregelungen an. Das federführende Bundesumweltministerium hat bereits Gespräche mit den beteiligten Bundesressorts und den Ländern aufgenommen.

Politik für Stadt und Land

Der Hinweis auf das Bundesumweltministerium liefert mir das nächste Stichwort. Die **Bewahrung der Schöpfung** ist aller Mühen wert. Oder um es anders zu formulieren: **Die Landschaft ist ein Geschenk des Himmels – der Rest ist harte Arbeit**. Ich habe zu Beginn meiner Ausführungen gesagt, dass wir gerade die **ländliche**

Infrastruktur stärker in den Blick nehmen wollen. Und auch wenn ich mich darüber freue, dass wir uns heute in einer touristisch boomenden Stadt versammelt haben, weiß ich doch auch, dass **die touristischen Kleinode** häufig abseits der großen Zentren liegen.

Naturnahe Urlaubsformen liegen im Trend und bieten große Chancen für den ländlichen Raum. Beispiele sind Fahrradreisen, Wanderurlaub oder Urlaub auf dem Bauernhof. Mit Urlauben in ländlichen Regionen kenne ich mich auch deswegen ganz gut aus, weil ich als Bundestagsabgeordneter **den schönsten Wahlkreis Deutschlands** im Parlament vertreten darf: den Wahlkreis Traunstein-Berchtesgadener Land. Die Region zwischen Chiemsee und Königssee ist wirklich eine Reise wert! – Soviel Werbung muss sein.

Ich kann Ihnen nur zurufen: **Lassen Sie uns gemeinsam Werbung für den Tourismus-Standort Deutschland machen!** Bei diesem Ziel weiß ich den **Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft** an meiner Seite – und Sie sollen mich an Ihrer Seite wissen!

- Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.