

FORUM



GENAUER BETRACHTET

Guck mal, was da schwimmt!

Sie haben sich nicht verirrt: Nein, die Schweinswale (was für ein blöder Name!), die sich in letzter Zeit in der Elbe tummeln, erobern offensichtlich ihren ursprünglichen Lebensraum zurück. Noch vor hundert Jahren erlebte man sie in der Weser bis südlich von Bremen und in der Elbe hinauf bis Magdeburg. Das Wasser in den deutschen Flüssen ist merklich sauberer geworden, was auch die Bestände der Fischarten, die der kleine Meeressäuger wohl sucht, hat wachsen lassen. Die Wale kommen aus der Nordsee, obwohl die Flüsse laut, da viel befahren sind. So wie die Wildtiere in die Stadt kommen. Hauptsache, genug zu fressen. AS

GASTKOMMENTAR

Die Maut lohnt sich

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur braucht eine stabile Basis

PETER RAMSAUER

Deutschlands Straßen- und Autobahnnetz ist weltweit Spitze. Das soll auch so bleiben. Denn Wachstum und Beschäftigung sind nur möglich mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und einem hohen Mobilitätsniveau. Deshalb bin ich im Jahre 2009 als Verkehrsminister angetreten, um Mobilität zu ermöglichen, nicht um sie zu verhindern. Dabei sind mir alle Verkehrsträger wichtig. Sie müssen bestmöglich miteinander verknüpft werden. Nur so können sie ihre Stärken optimal einsetzen.

Vom 22. bis 24. Mai werde ich gemeinsam mit Verkehrsministern aus den 54 Mitgliedsstaaten des Weltverkehrsforums in Leipzig mit „Funding Transport“ – „Verkehr finanzieren“ eines der weltweit spannendsten und wichtigsten Themen der Zukunft diskutieren. Von deutscher Seite werden wir unter dem Dach „Verkehr finanzieren“ die drei Säulen Erhalten, Modernisieren, Ausbauen betrachten.

Unsere Verkehrsinfrastruktur muss gepflegt, erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Zu lange ist zu viel vernachlässigt worden. Wir haben in Deutschland einen großen Nachholbedarf, den wir Stück für Stück abarbeiten. Dabei priorisieren wir nach der Devise: Erhalt vor Neubau. Mein Ziel ist es, etwa zwei Drittel der Investitionsmittel in die Erhaltung der Bestandsnetze zu investieren. Wir dürfen unsere Straßen, Schienen und Wasserwege nicht auf Verschleiß fahren!

Wir setzen das zur Verfügung stehende Geld dort ein, wo Verkehrswege am dringendsten repariert und Engpässe beseitigt werden müssen. Also dort, wo die jeweils höchste Nachfrage sowie der höchste volkswirtschaftliche Nutzen bestehen. Dazu fehlen uns allerdings die notwendigen Mittel. Daher müssen wir die politische Diskussion über die künftige Gestaltung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung weiter intensivieren. Dies hat uns nicht zuletzt die von der Länderverkehrsministerkonferenz eingesetzte Kommission zur Zukunft der

Verkehrsinfrastrukturfinanzierung erneut vor Augen geführt.

Entscheidend ist die Verständigung darüber, was uns leistungsfähige Verkehrswege wert sind. Zwar ist es uns gelungen, über die jährlichen Haushaltsansätze in Höhe von rund zehn Milliarden Euro insgesamt 2,75 Milliarden Euro zusätzlich für wichtige Vorhaben zu generieren. Aber auch diese kräftigen Finanzspritzen aus den Infrastrukturbeschleunigungsprogrammen I und II haben uns nur kurzzeitig Luft verschafft. Um unsere Infrastruktur auch nachhaltig zu stärken, müssen wir diese Mittel verstetigen. Anders werden wir längst nicht alle berechtigten Erwartungen einlösen können.

Im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan der Jahre 2003 bis 2015 ist noch immer eine Fülle an Projekten ausgewiesen, die wir bisher nicht realisieren konnten. Und dies, obwohl sie als wirtschaftlich und verkehrlich dringend gelten. Jährlich fehlen uns hierfür jedoch rund vier Milliarden Euro. Zwingend erforderlich ist also eine Finanzausstattung, die den Planungen auch gerecht wird. Dass wir dabei künftig schon bei der Projektauswahl mit mehr Realismus, Transparenz und Ehrlichkeit zu Werke gehen müssen, ist zusätzlich unausweichlich.

Genau darauf konzentrieren wir uns jetzt bei den aktuellen Vorbereitungen des Bundesverkehrswegeplans ab 2015. Der neue Bundesverkehrswegeplan muss dem Anspruch genügen, dass die darin enthaltenen Projekte auch eine echte Umsetzungschance haben. Um eine klare Prioritätensetzung kommen wir deshalb nicht umhin, auch wenn dies im Einzelfall zu Enttäuschungen führen wird. Die Zeit der Wunschzettel ist vorbei! Ergebnis muss eine realistische Langzeitplanung sein, die dann auch finanziell verlässlich zu unterlegen ist. Neben einer entsprechenden Haushaltsfinanzierung werden wir dabei künftig auch verstärkt neue Wege gehen müssen. Dazu gehört für mich die verstärkte Nutzung öffentlich-privater Partnerschaften ebenso wie eine stärkere Nutzerfinanzierung sowie klare Finanzierungskreisläufe.

Ein wichtiger Schritt zu einem Finanzierungsreislauf Straße ist geschafft. Nach Einführung einer entfernungsabhängigen Maut für schwere Lkws auf Bundesautobahnen im Jahr 2005 fließt seit 2011 das verfügbare Mautaufkommen vollständig in die Bundesfernstraßen. 2012 lagen die Maut-einnahmen insgesamt bei 4,36 Milliarden Euro – Mittel, die direkt dem Verkehrsträger Straße zugutekommen.

Meine Pläne liegen auf dem Tisch. Ich erwarte mir konstruktive und fruchtbare Diskussionen – auf dem diesjährigen Weltverkehrsforum im Mai in Leipzig und mit allen politischen Entscheidungsträgern in Deutschland.

Der Autor ist Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

ESSAY

Die Ehe als Fitnessstudio

Junge Menschen werden wegen ihrer beruflichen Orientierungslosigkeit als „Generation Maybe“ bezeichnet. Doch sie stehen auch in der Liebe vor Problemen

ANJA RICHTER

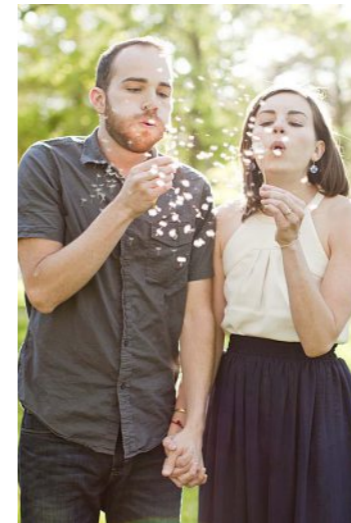
Wenn die Ehe eine Einrichtung wäre, dann ein Fitnessstudio. Bei genauerer Betrachtung ist die Partnerschaft nämlich mit einem Sportprogramm vergleichbar. Eine Ehe kann ähnlich anstrengend sein, also ebenso erschöpfend. Es ist Einsatz, Fleiß und ein gutes Verhältnis zum „Trainingsgerät“, sprich zum Partner, gefordert. Gar nicht selten kommt es vor, dass die Freude an der körperlichen Bewegung mit der Zeit zur Belastung wird und wir lieber aufgeben, bevor wir uns einen Muskelkater holen, der sich nicht mit einer warmen Dusche wegschleppen lässt – weil er nicht den Bizeps, sondern unser Herz betrifft.

Ist das der Grund, warum wir uns heute so selten wie je zuvor für die Ehe entscheiden – falls wir es überhaupt tun? Das Thema Heirat hat in der Generation der 20- bis 35-Jährigen einen faden Beigeschmack bekommen. Denn viele Menschen wollen sich zwar ihr Leben lang an einen Menschen binden – aber es gelingt ihnen selten. Und dass schon so mancher Vierjährige weiß, was eine Scheidung ist, noch bevor er richtig Fahrrad fahren kann, spricht auch nicht gerade für das Ganze.

Im Jahr 2011 traten Singles erst in einem „fortgeschrittenen“ Alter vor den Traualtar: Männer waren durchschnittlich 33,3, Frauen 30,5 Jahre alt. Als meine Großmutter vor mehr als sechs Jahrzehnten den Bund fürs Leben schloss, war sie 26 – und damit im Vergleich zu ihren Freundinnen eine erfolgreiche Spätzünderin. Mancher Mensch soll unverheiratete Frauen dieses Alters böswillig als „alte Jungfer“ bezeichnet haben.

Das Thema Sexualität spielt bei der Entscheidung für die Ehe heute längst keine Rolle mehr, im Gegenteil. Sie scheint die dauerhafte Partnerschaft vielmehr zu verhindern (zumindest wenn sie monogam vonstatten gehen soll). Denn: Wieso sollen wir uns ewig binden, wenn uns durch die Medien, die Werbung und die virtuelle Welt suggeriert wird, dass irgendwo jemand noch viel Famoseres wartet? Warum heiraten, wo doch jede zweite Ehe geschieden wird und viele von uns früher oder später aller Wahrscheinlichkeit nach ohnehin fremdgehen? Und wenn es tatsächlich zur Hochzeit kommt, wollen die meisten von uns einen Ehevertrag führen und natürlich getrennte Konten. Romantik, es war schön mit dir. Aber Vernunft macht heute mehr an.

Schon im Fitnessstudio ist es so manchem Interessenten nicht geheuer, sich gleich für 24 Monate zu verpflichten. Wieso also sollten wir es dann gleich für ein ganzes Leben tun? Das Eheleben hat ja noch nicht



Warum nicht erst mit 50 vor den Traualtar treten, wenn wir uns ausgetobt haben, unsere Karrieren gelaufen sind und wir uns allein auf den Partner konzentrieren können?

einmal bei Romeo und Julia funktioniert (zumindest, wenn wir Ephraim Kishon glauben wollen).

Erst vor Kurzem hat eine Umfrage ergeben, dass 90 Prozent aller Frauen ihren Job als sicherste Glückseligkeit empfinden. Ist es also die bessere Alternative, nach dem perfekten Arbeitsplatz statt dem/der vollkommenen Angetrauten fürs Leben zu fahnden? Ob sich Gefühle überhaupt lohnen, fragte sich ja schon der von der breiten Gesellschaft geschätzte Herbert Grönemeyer in einem seiner Lieder. Eine Antwort ist er uns leider schuldig geblieben.

Wir müssen sie uns selber suchen. In einem Zeitalter, in dem bis zur Reise zum Mars alles möglich ist, haben wir das Lieben nicht verlernt. Aber wir wissen heute, dass rote Rosen nur stets frisch blühen, wenn es sich um Trockenblumen handelt. Schließlich kennen wir die Gefahren, die im Eheleben rein theoretisch auf uns zukommen können – und das ist alles andere als der Stoff für einen Rosamunde-Pilcher-Roman.

Viele von uns haben selbst oder mit Freunden Rotz und Wasser geheult, als sich die Eltern scheiden ließen. Wir haben gehört, wie der Nachbar in der Wohnung über uns das Porzellan nach seiner Petra warf, und wir haben gesehen, wie dann ein paar Wochen später seine Umzugskartons unten auf der Straße standen. Wir bekommen es mit, wenn Verwandte oder Bekannte fremdgehen, und zwar nicht nur, weil unsere Eltern davon erzählen. Sondern weil wir in einem Alter sind, in dem wir eine Vorstellung davon bekommen, dass das Gerüst vieler Ehen zum Ausdauersport einfach nicht geeignet ist. Weil Glasknochen nach Seitensprüngen nicht wieder zusammenwachsen. Oder weil der Ballast des Alltags zu schwer auf unseren Schultern lastet. Und Endorphine ohne Einsatz nicht ein Leben lang von selber kommen.

Genau deswegen sollten wir uns vielleicht mehr Zeit lassen mit der Entscheidung, wenn schon kein gemeinsames Konto, dann wenigstens einen gemeinsamen Haushalt zu führen. Wir sollten keinen Ring am Finger tragen, nur weil unsere Freundinnen und Freunde gerade anfangen, es zu tun, oder weil im Lieblingsgasthof um die Ecke jetzt doch eine Gesellschaft abgesprungen ist und der Raum für die Hochzeitsfeier theoretisch zur Verfügung stünde. Warum nicht erst mit 50 vor den Traualtar treten, wenn wir uns ausgetobt haben, unsere Karrieren gelaufen und die Kinder groß sind und wir uns allein auf den Partner konzentrieren können?

Denn ganz aufgeben sollten wir ihn ja auch nicht, den Wunsch, Ja zu sagen zu der (vermeintlich) großen Liebe unseres Lebens. Dafür ist es doch zu schön, verliebt zu sein, nicht wahr? Und es gibt sie ja auch noch, diese Beziehungen, die Krisen, Kündigungen und leere Konten überstehen, diese Paare, die diese große Prüfung der lebenslangen Partnerschaft hervorragend meistern – auch dann noch, wenn sie das Sportgerät längst gegen den Schaukelstuhl getauscht haben.

Möglicherweise sollten wir es mit June Newton halten. Die Witwe des Fotografen Helmut Newton sagte einmal, dass kein Mensch mit nur einer Liebe durch das Leben geht. Wichtiger seien vielmehr Vertrauen, Respekt und ein Füreinander-da-Sein. Und wenigstens über diese Fähigkeiten können wir doch alle verfügen.

Am Ende steht jeder allein vor der Entscheidung, ob er nun heiraten möchte oder es lieber sein lässt – eine Garantie auf seelische und körperliche Fitness gibt es ja ohnehin nicht. Und so ist möglicherweise nicht die Ehe, sondern die Partnerschaft als solche als unser Fitnessstudio des Lebens zu verstehen. Ein bisschen Bewegung hat ja noch niemandem geschadet.

Die Autorin ist Volontärin der Axel-Springer-Akademie und antwortet mit diesem Beitrag auf den Essay Emil Rennerts „Generation kinderlos“ vom 29. April

IHRE POST AN . . .

DIE WELT, Brieffach 2410, 10888 Berlin,
Fax: (030) 2591-71608,
E-Mail: forum@welt.de

Diskutieren Sie mit uns auf Facebook: facebook.com/weltonline
Wir twittern live aus dem Newsroom: twitter.com/weltonline

Leserbriefe geben die Meinung unserer Leser wieder, nicht die der Redaktion. Wir freuen uns über jede Zuschrift, müssen uns aber das Recht der Kürzung vorbehalten. Aufgrund der sehr großen Zahl von Leserbriefen, die bei uns eingehen, sind wir leider nicht in der Lage, jede einzelne Zuschrift zu beantworten.

IMPRESSUM

Verleger AXEL SPRINGER (1985 †)
Herausgeber Thomas Schmid

Chefredakteure Redaktionsgemeinschaft Die Welt/Welt am Sonntag,
Berliner Morgenpost, Hamburger Abendblatt:
Jan-Eric Peters (Vorsitzender),
Carsten Erdmann, Lars Haider

Chefredakteur: Jan-Eric Peters

Stellvertretende Chefredakteure: Dr. Ulf Poschardt,
Thomas Exner, Oliver Michalsky, Frank Schmielehen,
Andrea Seibel, Cornelius Tittel

Chefreporter Investigativteam: Jörg Eigendorf
Chefkommentator: Torsten Krauel
Geschäftsführender Redakteur: Holger Zöllner

Produktionschef: Torsten Kroop
Artredaktion: Juliane Sommerer

Politik: Jochen Gaegele, Marcus Heithecker,
Stv. Claus Christian Malzahn Außenpolitik: Clemens
Wergin, Stv. Dietrich Alexander Forum: Andrea
Seibel, Stv. Rainer Haubrich Wirtschaft/Finanzen/
Immobilien: Thomas Exner, Olaf Gersemann, Stv.

Jan Dams, Michael Fabricius Kultur/Stil: Cornelius
Tittel, Andreas Rosenfelder, Stv. Annetarie Ball-
schmiter, Inga Griese (Senior Editor) Literarische
Welt: Dr. Rachel Salamander (Herausgeberin),
Dr. Jacques Schuster (verantwortlicher Redakteur)
Sport: Stefan Frommann, Stv. Sven Flohr, Volker
Zeitler Reportagen/Vermischtes: Wolfgang Scheida,
Stv. Heike Vowinkel Wissen: Dr. Norbert Lossau, Stv.

Dr. Pia Heinemann Reise/Motor: Sönke Krüger,
Stv. Kira Hanser, Chefreporter: Stefan Anker Boot:
Reinhold Schnupp

Autoren: Henryk M. Broder, Wolfgang Böscher,
Elke Heidenreich, Cora Stephan, Benjamin von
Stuckrad-Barre, Leon de Winter, Hans Zippert
Korrespondentin Wirtschaftspolitik: Dr. Dorothea Siems

Korrespondenten Politik/Gesellschaft: Ulrich Exner,
Dr. Richard Herzinger, Alan Posener Korrespondent
Kultur/Gesellschaft: Eckhard Fuhr Leitender Redakteur
Zeitgeschichte: Sven Felix Kellerhoff Ständige
Mitarbeit: Prof. Michael Stürmer

Auslandskorrespondenten: Brüssel: Florian Eder,
Silke Mühlherr Istanbul: Boris Kalnoky Jerusalem:

Michael Borgstede Kapstadt: Christian Putsch
London: Stefanie Bolzen, Thomas Kieflinger Madrid:
Ute Müller Moskau: Julia Smirnova New York: Tina
Kaiser Paris: Dr. Sascha Lehnartz Peking: Johnny
Erling Prag: Hans-Jörg Schmidt Rom: Paul Badde,
Tobias Bayer Singapur: Sophie Mühlmann Warschau:
Dr. Gerhard Gnauk Washington: Ansgar Graw, Uwe
Schmitt Wien: Elisalex Henckel