

BUNDESRAT

Stenografischer Bericht

904. Sitzung

Berlin, Freitag, den 14. Dezember 2012

Inhalt:

Gedenken an die Opfer des nationalsozialistischen Völkermordes an den Sinti und Roma sowie an der Gruppe der Jenischen	543 A	Beschluss zu b): Kein Antrag gemäß Artikel 77 Absatz 2 GG	558 A
Gedenken an den ehemaligen Präsidenten des Bundesrates und Regierenden Bürgermeister von Berlin Klaus Schütz	544 C	3. Gesetz zur Änderung des Zwölften Buches Sozialgesetzbuch (Drucksache 696/12)	566 A
Amtliche Mitteilungen	544 D	Beschluss: Kein Antrag gemäß Artikel 77 Absatz 2 GG	589*A
Zur Tagesordnung	544 D	4. Gesetz zur Einführung eines Betreuungsgeldes (Betreuungsgeldgesetz) (Drucksache 697/12)	558 A
Würdigung der Verdienste von Ministerpräsident Kurt Beck	545 A	Hannelore Kraft (Nordrhein-Westfalen)	558 B
Vizepräsident Horst Seehofer	545 A	Christine Haderthauer (Bayern)	559 B
Kurt Beck (Rheinland-Pfalz)	545 B	Peter Friedrich (Baden-Württemberg)	587*A
1. Fragen an die Bundesregierung zur Einführung lärmabhängiger Trassenpreise – gemäß § 19 Absatz 2 GO BR – Vorlage des Landes Rheinland-Pfalz – (Drucksache 748/12)	545 D	Beschluss: Kein Antrag gemäß Artikel 77 Absatz 2 GG	560 D
Margit Conrad (Rheinland-Pfalz)	545 D	5. Gesetz zur innerstaatlichen Umsetzung des Fiskalvertrags (Drucksache 698/12)	
Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	546 D	in Verbindung mit	
2. a) Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2013 (Haushaltsgesetz 2013) (Drucksache 694/12)		10. Gesetz zur Umsetzung des EuGH-Urteils vom 20. Oktober 2011 in der Rechtssache C-284/09 (Drucksache 736/12)	566 A
b) Haushaltsbegleitgesetz 2013 (HBeglG 2013) (Drucksache 695/12)	557 D	Volker Bouffier (Hessen)	566 A
Beschluss zu a): Kein Antrag gemäß Artikel 77 Absatz 2 GG – Annahme einer Entschließung	558 A	Dr. Carsten Kühn (Rheinland-Pfalz)	567 C
		Peter Friedrich (Baden-Württemberg)	568 D
		Dr. Johannes Beermann (Sachsen)	591*A
		Marion Walsmann (Thüringen)	591*B
		Manuela Schwesig (Mecklenburg-Vorpommern)	591*D

Verzeichnis der Anwesenden

Vorsitz :

Vizepräsident Horst Seehofer, Ministerpräsident des Freistaates Bayern

Vizepräsident David McAllister, Ministerpräsident des Landes Niedersachsen – zeitweise –

Amtierender Präsident Stanislaw Tillich, Ministerpräsident des Freistaates Sachsen – zeitweise –

Amtierender Präsident Torsten Albig, Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein – zeitweise –

Berlin :

Klaus Wowereit, Regierender Bürgermeister

Dilek Kolat, Senatorin für Arbeit, Integration und Frauen

Brandenburg :

Prof. Dr. Dr. Sabine Kunst, Ministerin für Wissenschaft, Forschung und Kultur

Schriftführerin :

Prof. Dr. Angela Kolb (Sachsen-Anhalt)

Bremen :

Ulrike Hiller, Staatsrätin für Bundes- und Europaangelegenheiten und Integration, Bevollmächtigte der Freien Hansestadt Bremen beim Bund und für Europa

Amtierender Schriftführer :

Peter Friedrich (Baden-Württemberg)

Dr. Joachim Lohse, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Baden - Württemberg :

Peter Friedrich, Minister für Bundesrat, Europa und internationale Angelegenheiten und Bevollmächtigter des Landes Baden-Württemberg beim Bund

Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur

Hamburg :

Cornelia Prüfer-Storcks, Senatorin, Präses der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz

Michael Neumann, Senator, Präses der Behörde für Inneres und Sport

Bayern :

Emilia Müller, Staatsministerin für Bundes- und Europaangelegenheiten und Bevollmächtigte des Freistaates Bayern beim Bund

Martin Zeil, Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Christine Haderthauer, Staatsministerin für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen

Hessen :

Volker Bouffier, Ministerpräsident

Michael Boddenberg, Minister für Bundesangelegenheiten und Bevollmächtigter des Landes Hessen beim Bund

Jörg-Uwe Hahn, Minister der Justiz, für Integration und Europa

Mecklenburg - Vorpommern :

Erwin Sellering, Ministerpräsident

Lorenz Caffier, Minister für Inneres und Sport

Manuela Schwesig, Ministerin für Arbeit,
Gleichstellung und Soziales

Niedersachsen :

David McAllister, Ministerpräsident

Jörg Bode, Minister für Wirtschaft, Arbeit und
Verkehr

Nordrhein - Westfalen :

Hannelore Kraft, Ministerpräsidentin

Johannes Remmel, Minister für Klimaschutz,
Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbrau-
cherschutz

Dr. Angelica Schwall-Düren, Ministerin für Bun-
desangelegenheiten, Europa und Medien und
Bevollmächtigte des Landes Nordrhein-West-
falen beim Bund

Rheinland - Pfalz :

Kurt Beck, Ministerpräsident

Margit Conrad, Staatsministerin, Bevollmäch-
tigte des Landes Rheinland-Pfalz beim Bund
und für Europa

Eveline Lemke, Ministerin für Wirtschaft, Klima-
schutz, Energie und Landesplanung

Dr. Carsten Kühl, Minister der Finanzen

Saarland :

Annegret Kramp-Karrenbauer, Ministerpräsi-
dentin

Heiko Maas, Minister für Wirtschaft, Arbeit,
Energie und Verkehr

Jürgen Lennartz, Staatssekretär, Chef der
Staatskanzlei und Bevollmächtigter des Saar-
landes beim Bund

Sachsen :

Stanislaw Tillich, Ministerpräsident

Sven Morlok, Staatsminister für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr

Dr. Johannes Beermann, Staatsminister und
Chef der Staatskanzlei

Sachsen - Anhalt :

Dr. Reiner Haseloff, Ministerpräsident

Prof. Dr. Angela Kolb, Ministerin für Justiz und
Gleichstellung

Jens Bullerjahn, Minister der Finanzen

Schleswig - Holstein :

Torsten Albig, Ministerpräsident

Monika Heinold, Finanzministerin

Thüringen :

Christine Lieberknecht, Ministerpräsidentin

Christoph Matschie, Minister für Bildung, Wis-
senschaft und Kultur

Marion Walsmann, Ministerin für Bundes- und
Europaangelegenheiten und Chefin der
Staatskanzlei

Von der Bundesregierung :

Daniel Bahr, Bundesminister für Gesundheit

Eckart von Klaeden, Staatsminister bei der Bun-
deskanzlerin

Dr. Ole Schröder, Parl. Staatssekretär beim Bun-
desminister des Innern

Hartmut Koschyk, Parl. Staatssekretär beim
Bundesminister der Finanzen

Ernst Burgbacher, Parl. Staatssekretär beim Bun-
desminister für Wirtschaft und Technologie

Dr. Ralf Brauksiepe, Parl. Staatssekretär bei der
Bundesministerin für Arbeit und Soziales

Dr. Hermann Kues, Parl. Staatssekretär bei der Bundesministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Ulrike Flach, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Gesundheit

Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Werner Gatzert, Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen

Vizepräsident Horst Seehofer

(A) Punkt 71 aufgerufen. Im Übrigen bleibt es bei der ausgedruckten Reihenfolge.

Gibt es Wortmeldungen zur Tagesordnung? – Das ist nicht der Fall.

Dann ist sie so **festgestellt**.

Meine Damen und Herren, bevor wir in die Tagesordnung eintreten, möchte ich darauf hinweisen, dass der **Ministerpräsident des Landes Rheinland-Pfalz, Kurt Beck**, heute **zum letzten Mal an einer Sitzung des Bundesrates teilnimmt**. Er hat angekündigt, sich Anfang des kommenden Jahres aus der Politik zurückzuziehen.

Lieber Herr Kollege Beck, Sie sind seit über 30 Jahren an herausgehobener Stelle politisch aktiv. Seit 1994 vertreten Sie das Land Rheinland-Pfalz in diesem Hause; von Beginn an als Ministerpräsident. Im Geschäftsjahr 2000/2001 standen Sie dem Bundesrat als Präsident vor.

Mit Ihrer mehr als 18-jährigen Amtszeit sind Sie der derzeit dienstälteste Regierungschef in unserem Lande. Sie haben in dieser Zeit die Politik in Rheinland-Pfalz in besonderem Maße geprägt, getreu Ihrem Leitmotiv „nah bei den Menschen“.

Sie haben sich aber auch bundesweit als Verfechter unserer föderativen Ordnung engagiert, mit Herzblut für die Länder und die Wahrung ihrer Rechte gestritten. Persönlich erinnere ich mich besonders gerne an das Zusammenwirken bei der Reform der Hartz-IV-Regelsätze, die wir gemeinsam im Sinne des Föderalismus genutzt haben, um die Finanzierung der sozialen Grundsicherung wieder auf den Bund zu übertragen, was eine sehr kommunalfreundliche Lösung ist.

(B)

Von Ihrem Einsatz im Bundesrat zeugen nicht zuletzt rund 200 Initiativen, die Sie im Laufe Ihrer Amtszeit eingebracht haben. Die weitaus meisten der ebenso vielen Sitzungen haben Sie persönlich wahrgenommen.

Lieber Herr Ministerpräsident Beck, Sie haben sich weit über Rheinland-Pfalz hinaus große Sympathie und Wertschätzung erworben. Ich danke Ihnen im Namen des gesamten Hauses herzlich für Ihre Arbeit, Ihren Einsatz und Ihre Verdienste um dieses Land und wünsche Ihnen für den neuen Lebensabschnitt alles Gute, Gesundheit und Gottes Segen.

(Anhaltender lebhafter Beifall – Romani Rose [von der Ehrentribüne aus]: Danke schön, Herr Beck!)

– Das ist vielleicht das größte Geschenk zum Abschied!

Kurt Beck (Rheinland-Pfalz): Verehrter Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen, verehrte Kollegen! Ich bedanke mich sehr herzlich für die Anerkennung und die Würdigung, und ich danke Ihnen allen für viele Jahre des Miteinanders.

Es waren viele spannende Sitzungen, die wir miteinander hatten – zu Zeiten, als der Bundesrat in Bonn seinen Sitz hatte, und nach dem Umzug in dieses

(C) Haus. Ich erinnere mich bestens daran, als wir, das damalige Präsidium – an der Spitze war Herr Kollege Teufel, dann Herr Kollege Biedenkopf –, die Gebäude hier besucht haben und erschrocken darüber waren, wie heruntergekommen sie waren. Dennoch ist die Entscheidung gefallen, das Haus umzubauen und mit dem Bundesrat hierher zu wechseln. Damit sind viele Bemühungen um die Verwirklichung der deutschen Einheit auch symbolisch vorangebracht worden.

Wir haben viele gute Debatten geführt. Ich bin davon überzeugt, dass der Geist des Föderalismus für die Bundesrepublik auch in Zukunft unverzichtbar ist und dass Deutschland im Reigen der europäischen Staaten erst als föderaler Staat die Rolle wahrnehmen kann, die es wahrzunehmen hat.

Ihnen allen, den Ländern, für die Sie arbeiten, der Bundesrepublik Deutschland, für die wir alle gemeinsam arbeiten, der Bundesregierung, dem Bundesparlament wünsche ich ein gedeihliches Miteinander. Ich danke Ihnen herzlich und wünsche Ihnen auch persönlich alles Gute. Es waren für mich reiche Jahre. Dafür danke ich.

(Lebhafter Beifall)

Vizepräsident Horst Seehofer: Eigentlich würde ich die Sitzung jetzt gern für einen schönen Umtrunk schließen. Aber das ist nicht möglich.

Ich rufe Punkt 1 auf:

Fragen an die Bundesregierung zur Einführung lärmabhängiger Trassenpreise (Drucksache 748/12) (D)

Das Land Rheinland-Pfalz hat Fragen an die Bundesregierung gestellt, Herr Ministerpräsident. Das Wort hat Frau Staatsministerin Conrad (Rheinland-Pfalz).

Margit Conrad (Rheinland-Pfalz): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Nach diesen bewegenden Momenten ist es nicht einfach, zur Tagesordnung überzugehen; dennoch ist es notwendig.

Verkehrslärm insgesamt und **Bahnlärm insbesondere** sind heute die **wichtigste Umweltbelastung mit zweifelsfrei gesundheitsschädlichen Folgen**. Was Bahnlärm, vor allem durch die Güterverkehre, bedeutet, wissen die Menschen in Rheinland-Pfalz in dem traumhaft schönen Welterbetal **Mittelrhein** mit gleichwohl dramatisch hoher Lärmbelastung durch **circa 500 Züge pro Tag** und **Lärmspitzen von über 100 Dezibel**. Zum Vergleich: Das entspricht dem Lärm einer Kettensäge in 1 Meter Abstand. Das ist auch mit erheblichen **Erschütterungen** verbunden; diese Ereignisse finden **auch nachts** statt. Auf die wirtschaftlichen Schäden für den Tourismus, für die Entwicklung im Übrigen will ich nur hinweisen.

Seit Jahren arbeiten wir am Mittelrhein sehr eng mit unserem Nachbarland Hessen sowie mit den Bürgerinitiativen zusammen. Ein Bündel von Maßnah-

Margit Conrad (Rheinland-Pfalz)

- (A) men wurde entwickelt. Es wurden Umsetzungen an-
gestoßen, zum Beispiel mit der Bahn. Aber die
wichtigsten Weichen für eine Entlastung der Men-
schen müssen vom Bund gestellt werden.

Sieht man sich die Pressemeldungen des zuständi-
gen Bundesministeriums und der Koalitionsfraktio-
nen im Bundestag an, könnte man den Eindruck ha-
ben, dass es mit dem Schutz der Bürgerinnen und
Bürger endlich vorangeht. Danach wird demnächst
der Schienenbonus abgeschafft. „Demnächst“ ist laut
Koalition 2016, faktisch aber noch später; wohlge-
merkt: Dies gilt nur für Neu- oder Ausbaustrecken.
„Lärmsanierung Schiene“ sei ein Schwerpunkt. Tat-
sächlich harren innovative Lösungen, die erfolgreich
erprobt sind, der Zulassung.

Die **Alternativtrassenplanung für das Mittelrhei-
ntal** wird mit Voruntersuchungen so geschoben, dass
eine **Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswe-
geplan wohl nicht möglich sein wird – so unsere Be-
fürchtung.**

Ein lärmabhängiges Trassenpreissystem soll laut
Eckpunktepapier von Juli 2011 des Bundesverkehrs-
ministers und des Vorstandsvorsitzenden der Bahn,
Dr. Grube, bereits zum Fahrplanwechsel 2012
wirksam werden. Dieser fand vor wenigen Tagen, am
9. Dezember 2012, statt, ohne dass lärmabhängige
Trassenpreise eingeführt worden wären.

- Der Bundesrat hat Anreize in Bezug auf lärmarme
Güterwagen auf Initiative von Rheinland-Pfalz und
Hessen bereits 2010 für 2011 eingefordert – daran
will ich nur erinnern – und dazu ein umsetzbares Mo-
dell vorgelegt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, vor die-
sem Hintergrund stellen wir mehrere Fragen an die
Bundesregierung.

Lärmabhängige Trassenpreise verlangen die **Um-
rüstung von Güterwagen**. Wann endlich stehen die
vielfach erprobten und von der Bahn favorisierten so-
genannten **LL-Bremssohlen** tatsächlich zur Verfö-
gung, die im Übrigen erheblich wirtschaftlicher wä-
ren? Wenn deren Zulassung wieder hinausgeschoben
wird: Warum erfolgt die Umrüstung nicht mit den be-
reits seit längerem uneingeschränkt zugelassenen
K-Sohlen? In der Schweiz wurde mittlerweile der ge-
samte Güterwagenbestand auf diese Bremssohlen
umgerüstet. Im Vergleich zu den teuren ortsfesten
Lärmschutzmaßnahmen, die zurzeit im Wesentlichen
nur bleiben, wäre die Umrüstung auf K-Sohlen im-
mer noch deutlich wirtschaftlicher, und man erreichte
zudem überall eine Entlastung der Menschen.

Jetzt werden beihilferechtliche Bedenken der Eu-
ropäischen Union gegen das von der Bundesregie-
rung vorgelegte lärmabhängige Trassenpreissystem
geltend gemacht. **Wir wollen wissen: Warum hat der
Bund seinen Vorschlag überhaupt zur Ratifizierung
in Brüssel vorgelegt?** Denn schließlich gibt es eine
**eindeutige Rechtsgrundlage für lärmabhängige
Spreizungen der Nutzungsentgelte**, die im Übrigen
in den Niederlanden bereits praktiziert werden.

- Es gibt gegen das Modell, das der Bund dem diffe-
renzierten Trassenpreissystem zugrunde legt, aus un-
serer Sicht rechtliche Bedenken. Warum sollen zum
Beispiel manche Fahrzeuge, die jetzt schon leise
sind, nicht von dem Bonus profitieren dürfen? Warum
hat die Bundesregierung bei ihren Vorschlägen nicht
die Verkehrsminister der Länder und den im **Bundes-
rat** beschlossenen konkreten **Vorschlag** für ein Tra-
ssenpreissystem mit wirksamen Anreizen für lärm-
arme Fahrzeuge **vom September 2010** einbezogen?
Wir sind uns sicher, Sie hätten dann weniger Pro-
bleme, und die Menschen könnten jetzt schon davon
profitieren.

**Wir können auch nicht erkennen, dass der Vor-
schlag des Bundes zu einer deutlichen Lärmminde-
rung führt, weil die Differenzierung zwischen lauten
und leisen Güterwagen kaum einen Anreiz zur Um-
rüstung bietet. Das sehen im Übrigen auch Bahnex-
perten so.**

Der **Bundesrat** hat die Defizite erkannt und noch
im November erneut Vorschläge für einen besseren
Lärmschutz auch über differenzierte Trassenpreise
konkret in der **Stellungnahme zum Eisenbahnregu-
lierungsgesetz** formuliert.

Schließlich, meine sehr verehrten Damen und Her-
ren, steht das **Ziel** im Raum, den **Bahnlärm bis 2020
um 50 Prozent zu reduzieren**. Wie, ob mit weiteren
technischen Regelungen und/oder mit Betriebsbe-
schränkungen, ist absolut unklar. Die Menschen an
den hochbelasteten Strecken und der Bahnsektor
wollen hier **mehr Klarheit**. Die Menschen brauchen
Perspektiven, und nicht zuletzt braucht die Bahn Pla-
nungssicherheit. – Vielen Dank.

Vizepräsident Horst Seehofer: Danke, Frau Staats-
ministerin!

Das Wort für die Bunderegierung hat nun der Pa-
rlamentarische Staatssekretär Ferlemann (Bundes-
ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung).

Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundes-
minister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Ge-
schätzter Herr Präsident! Meine sehr verehrten Da-
men und Herren! **Ich komme zur Beantwortung der
gestellten Fragen.**

Frage 1: „Wann ist angesichts der erforderlichen
staatlichen Zulassungsprozesse für einen uneinge-
schränkten **Einsatz der** sogenannten **LL-Bremssoh-
len** und der Produktionsvorbereitungen bei den Her-
stellern mit einer breiten Verfügbarkeit und einem
Einbau dieser zu rechnen?“

Antwort: **Maßgeblich für den Einsatz der LL-Soh-
len ist der Sicherheitsnachweis für die relevanten Be-
triebsbedingungen.** Die UIC hat mit dem Europazug
eine entsprechende Betriebserprobung durchgeführt
und beschreibt den Stand der Technik zum betriebli-
chen Einsatz der LL-Sohle im Eisenbahnbetrieb. Im
ersten Halbjahr 2013 wird sich die UIC mit dem Ent-
wurf eines entsprechend aktualisierten technischen
Regelwerks befassen, das Grundlage für allgemeine

Parl. Staatssekretär Enak Ferlemann

(A) Zulassungen sein soll. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Hersteller von Bremssohlen bei entsprechender Nachfrage kurzfristig die erforderlichen Mengen produzieren werden.

Frage 2: „Warum sieht die Bundesregierung eine Umrüstung der Güterwagen auf bereits zugelassene K-Bremssohlen anders als die Schweiz und trotz der vergleichsweise höheren Kostensteigerungen im Straßengüterverkehr und trotz staatlicher Unterstützung als finanziell und wettbewerblich nicht verkraftbar für den Güterverkehr der Eisenbahnen an?“

Antwort: Die Bundesregierung hat keine Präferenz für die Verwendung einer bestimmten Technik zur lärmindernden Umrüstung von Güterwagen. Die Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an Bestandsgüterwagen im Rahmen der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ist technisch angelegt und gewährt für jede Art von lärmindernder Umrüstung eine laufleistungsabhängige finanzielle Zuwendung. Die Zuwendungshöhe orientiert sich an den bisher bekannten Mehrkosten für die Umrüstung auf die LL-Sohle, die als die Umrüstung mit dem besten Nutzen-Kosten-Verhältnis gilt.

Frage 3: „Ist die Bundesregierung der Auffassung und, wenn ja, aus welchen Gründen, dass eine – wie ursprünglich vorgesehen – lärmabhängige Differenzierung der Trassenpreise angesichts der in der Richtlinie 2001/14/EG beziehungsweise 2007/48/EG gegebenen speziellen Rechtsgrundlage eine Beihilfe darstellt und einer Notifizierung bedarf?“

(B)

Antwort: Die aufkommensneutrale Ausgestaltung eines Trassenentgeltsystems, welches den Kosten der umweltbezogenen Auswirkungen des Zugbetriebes Rechnung trägt, ist Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Ein derartiges Trassenentgeltsystem stellt nach Auffassung der Bundesregierung keine Beihilfe dar, die einer Genehmigung durch die Europäische Kommission bedarf.

Frage 4: „Warum hat die Bundesregierung ihre bisherigen Planungen zu einem lärmabhängigen Trassenpreissystem unter Distanzierung der Länder betrieben und den Beschluss des Bundesrates unbeachtet gelassen?“

Antwort: Die Bundesregierung hat den Wunsch der Länder, ein lärmabhängiges Trassenpreissystem in Deutschland zu schaffen, auch im Entwurf für ein künftiges Eisenbahnregulierungsgesetz berücksichtigt. Die Länder sind hierzu im Rahmen der Länder- und Verbändeberatung gehört worden.

Frage 5: „Warum will die Bundesregierung nicht – entsprechend der gegebenen Rechtsgrundlage zur Trassenpreisbildung – jeden leisen Güterwagen, solange er auf dem deutschen Netz fährt, gleichberechtigt von der lärmabhängigen Differenzierung profitieren lassen?“

Antwort: Die aufkommensneutrale Ausgestaltung eines Trassenentgeltsystems, welches den Kosten der

umweltbezogenen Auswirkungen des Zugbetriebes Rechnung trägt, ist Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Bundesregierung gewährt den Wagenhaltern eine Zuwendung, die derzeit noch ohne rechtliche Verpflichtung vorhandene Güterwagen auf leise Technik umrüsten. Eine Zuwendung an Wagenhalter, die kraft gesetzlicher Verpflichtung leise Güterwagen betreiben, wäre haushaltsrechtlich nicht zu vertreten. Bei der Erhebung der lärmabhängigen Entgeltkomponente im Rahmen des neuen Trassenpreissystems werden umgerüstete und nach TSI Noise in Betrieb genommene Güterwagen in gleicher Weise berücksichtigt.

(C)

Frage 6: „Warum führt die Bundesregierung die von ihr zur Stützung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems vorgesehenen Finanzmittel nicht zum Beispiel im Rahmen eines Zusatzbeitrages zur bestehenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur besonderen Förderung der Güterstrecken der DB Netz AG zu?“

Antwort: Ziel der Bundeszuwendung ist ein Zuschuss zu den Umrüstmehrkosten der Wagenhalter, die vorhandene laute Güterwagen umrüsten, und nicht die Förderung der DB Netz AG.

Frage 7: „Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fachwelt, dass die Lärmverminderung an der Quelle, insbesondere die Umrüstung auf Verbundstoffbremssohlen, auch dann die wirtschaftlichste Möglichkeit zur Erreichung des Minderungsziels ist, wenn die Kosten der Umrüstung auf K-Sohlen zugrunde gelegt werden und damit eine netzweite Lärminderung zu den geringsten Kosten für den Bundeshaushalt und letztlich auch für den gesamten Bahnsektor erreicht werden kann?“

(D)

Antwort: Wegen des Sachzusammenhangs wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen. Mit der Eckpunktevereinbarung vom 5. Juli 2011 zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Deutschen Bahn AG haben die Unterzeichner die Bedeutung der Lärminderung an der Quelle erkannt und ihr gemeinsames Interesse hieran öffentlich gemacht.

Frage 8: „Beabsichtigt die Bundesregierung weiter eine Einschränkung der Streckennutzung für laute Güterwagen ab 2020, und wann wird sie dazu eigene Vorschläge vorlegen?“

Antwort: Die Bundesregierung hat in der Förderrichtlinie „lärmabhängiges Trassenpreissystem“ bekräftigt, dass sie nach Ablauf der achtjährigen Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems eine Nachfolgeregelung treffen wird, die die erreichte Lärminderung sichert. Die Ausgestaltung ist noch offen.

Die DB Netz AG weist in ihren Schienennetz-Benutzungsbedingungen darauf hin, dass sie nach Ablauf des lärmabhängigen Trassenpreissystems im Dezember 2020 in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen entsprechende Folgemaßnahmen regeln wird, sofern nicht sektorspezifische ordnungspolitische Vorgaben zum Tragen kommen, die den Einsatz

Parl. Staatssekretär Enak Ferlemann

- (A) nicht umgerüsteter Güterwagen entweder erheblich verteuern oder einschränken.

Frage 9: „Welchen Stellenwert hat für die Bundesregierung das in Artikel 3 der Europäischen Grundrechtecharta verankerte **Recht** jeder Person auf **Schutz der körperlichen und geistigen Unversehrtheit** im Verhältnis zum freien Verkehren alter und lauter Güterwagen zu jeder Tages- und Nachtzeit mit einhergehenden Gesundheitsschäden der betroffenen Menschen?“

Antwort: Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verfolgt mit dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II als zentrale Aufgabe seiner Politik, die belastenden Auswirkungen des Verkehrslärms auf ein vernünftiges Maß zu begrenzen. Hierzu hat die Bundesregierung neben der Festlegung von Lärmvorsorgewerten beim Aus- und Neubau von Schienenwegen in der Verkehrslärmschutzverordnung ein freiwilliges Programm zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Bundeseisenbahnen aufgelegt, das derzeit mit jährlich 100 Millionen Euro ausgestattet ist. Zudem wird im Projekt „Leiser Rhein“ die Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf Verbundstoffbremssohlen gefördert.

Die Erprobung neuer Techniken zur Lärminderung an bestehenden Schienenwegen wurde mit Mitteln aus dem Konjunkturprogramm II gefördert. Die Bundesregierung fördert finanziell das Projekt „Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen“. Hier arbeiten Bremsbelag-Hersteller und Eisenbahnen an der Entwicklung und Erprobung verbesserter Werkstoffe, die in Verbundstoff-Bremsklotzsohlen für Eisenbahnfahrzeuge eingesetzt werden können.

(B)

Frage 10: „Ist der Bundesregierung bewusst, dass mit der Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf Verbundstoffbremssohlen angesichts eines Minderungsbedarfs an vielen Stellen im Mittelrheintal und anderen stark befahrenen Strecken um rund 30 Dezibel das Ziel noch lange nicht erreicht ist und weiter **lärmmindernde Maßnahmen** entsprechend dem Stand der Technik **an Wagen und Lokomotiven sowie auch an den Strecken** notwendig sind, und wie werden die nächsten Schritte dazu aussehen?“

Antwort: Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II vom 27. August 2009 als Ziel festgelegt, bis 2020 den Schienenverkehrslärm, ausgehend von den Werten des Jahres 2008, um 50 Prozent zu reduzieren. Dies erfordert eine Kombination verschiedener Maßnahmen, die auch technische Innovationen einschließen und dabei die praktische Umsetzbarkeit berücksichtigen. Die Bundesregierung hat die dafür notwendigen Schritte eingeleitet und wird sie auch weiter konsequent verfolgen. Wesentlich für eine durchgreifende Lärminderung wird sein, dass die Umrüstungsphase der lauten Bestandsgüterwagen bis zum Jahr 2020 erfolgreich abgeschlossen wird.

Vizepräsident Horst Seehofer: Vielen Dank!

(C)

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Damit ist dieser Tagesordnungspunkt abgeschlossen.

Wir kommen zu **Punkt 74:**

Antrag auf Entscheidung des Bundesrates über die Einleitung eines Verfahrens zur **Feststellung der Verfassungswidrigkeit der „Nationaldemokratischen Partei Deutschlands“ (NPD)** gemäß Artikel 21 Absatz 2 des Grundgesetzes (GG) i.V.m. §§ 13 Nr. 2, 43 ff. des Bundesverfassungsgerichtsgesetzes (BVerfGG) – Antrag der Länder Thüringen, Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein gemäß § 36 Absatz 2 GO BR – (Drucksache 770/12)

Es liegt eine Reihe von Wortmeldungen vor. Es beginnt Frau Ministerpräsidentin Lieberknecht.

Christine Lieberknecht (Thüringen): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Vor über einem Jahr, im November 2011, wurden die **Verbrechen** der aus Thüringen stammenden Mitglieder der **rechtsterroristischen Zelle „Nationalsozialistischer Untergrund“** bekannt. Heute wissen wir, dass Rechtsextremisten und Rechtsterroristen über Jahre hinweg eine Serie verabscheuungswürdiger Morde in Deutschland begangen und vermutlich weitere Anschläge und Straftaten verübt haben.

(D)

Neun Mitbürger mit Migrationshintergrund wurden in Deutschland seit dem Jahr 2000 ermordet. Zudem wurde eine aus Thüringen stammende Polizistin ebenso kaltblütig hingerichtet. Die Blutspur zieht sich durch das ganze Bundesgebiet. Diese Morde haben uns mit einer neuen Dimension rechtsextremistischer Gewalt in Deutschland konfrontiert. **Aus Rechtsextremismus ist mit dem Mördertrio des NSU Rechtsterrorismus geworden.**

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich bin nach wie vor entsetzt und zutiefst erschüttert über diese Ereignisse und deren Zusammenhänge. Mein ganzes Mitgefühl gilt den Hinterbliebenen der ermordeten Opfer, und ich bekunde meine Solidarität mit allen unseren ausländischen Mitbürgerinnen und Mitbürgern, die hier in Deutschland leben.

Deshalb betone ich: **Deutschland ist ein gastfreundliches, ein weltoffenes Land**, das von seiner internationalen Einbindung lebt. Die Aufgeschlossenheit für Neues, die Bereitschaft, sich mit Neuem zu beschäftigen, die Weltoffenheit und der **Respekt vor den Mitmenschen** sind **Triebfedern** unserer Geschichte, **unserer demokratischen Grundordnung und unseres freiheitlichen Wertesystems.**

Meine sehr geehrten Damen und Herren, bereits seit Jahren wird über ein Verbot der NPD diskutiert –