

Helga Daub

- (A) in Mosambik, die ausgeweitet werden soll: Während des Fußballtrainings werden junge Männer spielerisch über Aids aufgeklärt; das kommt gut an. Mittlerweile soll diese Initiative auch in anderen Provinzen durchgeführt werden.

Wir wollen auch finanziell neue Wege gehen. Nur ein Beispiel – im Ausschuss habe ich es schon erwähnt, Frau Roth –: Deutschland setzt sich dafür ein – ich halte das für eine großartige Idee –, dass Schuldnerländern Schulden erlassen werden, sofern die frei gewordenen Mittel in die nationalen Gesundheitssysteme fließen; ich spreche von der Debt2Health-Initiative. – Ich könnte Ihnen weitere innovative und erfolgreiche Initiativen vorstellen. Da wir im digitalen Zeitalter leben, empfehle ich Ihnen aber einen Blick auf die Homepage des BMZ. Übrigens sind viele Ihrer Forderungen in die Strategie des BMZ eingeflossen.

Wir können zwar helfen, bessere Rahmenbedingungen in den Entwicklungsländern zu schaffen, und wir können die Entwicklungsländer dabei unterstützen, den Kampf gegen HIV zu führen. Aber die Entwicklungsländer müssen auch selbst einen Beitrag leisten; da können wir sie nicht ganz außen vor lassen.

Jetzt komme ich zur Finanztransaktionsteuer, die, wie immer wieder gefordert, zur Finanzierung erhalten soll.

(Karin Roth [Esslingen] [SPD]: Richtig! Die FDP mag die aber nicht!)

Sie wissen, Frau Roth – ich habe es schon einmal gesagt –: Das ist ein Knochen, an dem schon viele Hunde sind; will heißen: Auch andere haben schon ihre begehrlichen Blicke darauf geworfen. Diese Einnahmen würden also nicht nur dem Einzelplan 23 zufließen; das muss uns leider Gottes klar sein.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Frau Daub, kommen Sie bitte zum Ende?

Helga Daub (FDP):

Ich komme zum Ende, ja.

Weil Ihr Antrag ein bisschen den Charakter eines Wunschzettels an das Christkind hat, werden wir Ihren Antrag ablehnen.

Danke, Frau Präsidentin.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Ich schließe die Aussprache.

Wir kommen zur Beschlussempfehlung des Ausschusses für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung zu dem Antrag der Fraktion der SPD mit dem Titel „Für eine Generation frei von Aids/HIV bis 2015 – Anstrengungen verstärken und Zusagen in der Entwicklungspolitik einhalten“. Der Ausschuss empfiehlt in seiner Beschlussempfehlung auf Drucksache 17/11711, den Antrag auf Drucksache 17/10096 abzulehnen. Wer stimmt für die Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Damit ist die Beschlussemp-

fehlung angenommen bei Zustimmung durch die Koalitionsfraktionen. SPD und Linke haben dagegen gestimmt; Bündnis 90/Die Grünen haben sich enthalten. (C)

Beschlussempfehlung des Ausschusses für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung zu dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit dem Titel „Das Menschenrecht auf Gesundheit umsetzen – Zugang zu Medikamenten weltweit verwirklichen“. Der Ausschuss empfiehlt in seiner Beschlussempfehlung auf Drucksache 17/9713, den Antrag auf Drucksache 17/8493 abzulehnen. Wer stimmt für die Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Die Beschlussempfehlung ist angenommen bei Zustimmung durch die Koalitionsfraktionen. Bündnis 90/Die Grünen haben dagegen gestimmt; Linke und SPD haben sich enthalten.

Ich rufe jetzt die Tagesordnungspunkte 12 a und b auf:

- a) **Zweite und dritte Beratung des von den Fraktionen der CDU/CSU und FDP eingebrachten Entwurfs eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

– Drucksache 17/10771 –

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

– Drucksache 17/11610 –

Berichterstattung:

Abgeordnete Daniela Ludwig

Gustav Herzog

Werner Simmling

Dr. Valerie Wilms

(D)

- b) Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

– zu dem Antrag der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Arnold Vaatz, Daniela Ludwig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Patrick Döring, Michael Kauch, Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Schiene­lärm wirksam reduzieren – Schiene­güterverkehr nachhaltig gestalten

– zu dem Antrag der Abgeordneten Gustav Herzog, Uwe Beckmeyer, Doris Barnett, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Für einen neuen Infrastrukturkonsens – Schutz der Menschen vor Straßen- und Schiene­lärm nachdrücklich verbessern

– zu dem Antrag der Abgeordneten Gustav Herzog, Uwe Beckmeyer, Doris Barnett, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Bürgerinnen und Bürger dauerhaft vom Bahnlärm entlasten – Alternative Güterverkehrs­strecke zum Mittelrheintal angehen

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt

- (A) – zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Kerstin Andreae, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schutz vor Bahnlärm verbessern – Veraltetes Lärmprivileg „Schienenbonus“ abschaffen

- Drucksachen 17/10780, 17/5461, 17/6452, 17/4652, 17/11610 –

Berichterstattung:
Abgeordnete Daniela Ludwig
Gustav Herzog
Werner Simmling
Dr. Valerie Wilms

Zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP liegen ein Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sowie ein Entschließungsantrag der Fraktion Die Linke vor.

Verabredet ist, hierzu eine halbe Stunde zu debattieren. – Dazu sehe ich keinen Widerspruch. Dann ist das so beschlossen.

Ich eröffne die Aussprache und bitte um erhöhte Aufmerksamkeit, weil der Kollege Dirk Fischer uns jetzt nicht nur mit seiner Rede beglücken wird, sondern auch dadurch, dass er seinen Geburtstag, der nur noch wenige Stunden andauert, anlässlich dieses Tagesordnungspunktes mit uns begehen wird. Ihnen herzlichen Glückwunsch und Gottes Segen!

- (B) (Beifall)

Wir singen nicht. – Sie reden jetzt.

Dirk Fischer (Hamburg) (CDU/CSU):

Vielen Dank, Frau Präsidentin! Vielen Dank, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Als exportorientiertes Land braucht Deutschland ein leistungsfähiges Schienennetz, auf dem Waren und Güter bestmöglich transportiert werden können. Der Schienengüterverkehr ist in den vergangenen Jahren stark angestiegen. Die Prognosen zeigen, dass diese Entwicklung anhalten wird. Ich sage ganz deutlich: Wir wollen noch viel mehr;

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

denn das ist gut für Wachstum, für Wettbewerbsfähigkeit und für Beschäftigung.

Mehr Schienengüterverkehr bringt aber auch mehr Lärm für die Anwohner, insbesondere entlang viel befahrener Strecken mit dichter Besiedlung und engen Tälern, wie zum Beispiel im Rheintal. Dort haben wir erhebliche Probleme mit dem Schienenverkehrslärm, vor allem weil diese Lärmbelastung nachts zwischen 1 und 5 Uhr an stark befahrenen Strecken besonders hoch ist, weil dann besonders viel Güterverkehr ohne Einschränkung durch den vertakteten Personenverkehr abgewickelt wird. Das heißt, der lauteste Schienenverkehr erfolgt ausgerechnet in der Tiefschlafphase der Bevölkerung. Das ist bei einem Universalnetz nicht anders möglich, weil wir am Tage den vertakteten Personennah-, Regional- und Personenfernverkehr haben. Aber das gefährdet

die Gesundheit der Menschen. Deswegen müssen wir die zunehmende Lärmbelastung durch den Schienengüterverkehr sehr ernst nehmen. Sonst dürfen wir uns nicht wundern, wenn in der Bevölkerung der Widerstand gegen Infrastrukturprojekte zunimmt. (C)

Zurzeit fließen jährlich 100 Millionen Euro in das Bundesprogramm für die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen. Durch das Pilotprogramm „Leiser Güterverkehr“ fördert der Bund die Ausrüstung von Güterwagen mit neuen und vor allem leiseren Bremstechnologien. Da sind im Moment die etwas teurere K-Sohle und die deutlich günstigere LL-Sohle im Angebot. Letztere hat ihre Dauerfestigkeit noch nicht hinreichend bewiesen. Deswegen sind die Anwender hier eher zurückhaltend. Wir hoffen, dass diese Bremstechnologie in wenigen Monaten voll verfügbar sein wird. Wenn alle in Deutschland eingesetzten Güterwagen so umgerüstet werden, kann damit der Lärm an der Quelle um 10 Dezibel (A) reduziert und damit der wahrgenommene Schienenlärm faktisch halbiert werden. Das wäre eine großartige Sache.

Wenn wir dann auch diese Umrüstungsverpflichtung europaweit durchsetzen, indem die Verordnung, die heute für neue und vollständig grunderneuerte Güterwagen gilt, auch für umgerüstete verpflichtend gemacht wird, werden wir nicht nur in Deutschland, sondern auch in Europa eine deutliche Verbesserung erleben.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Daniela Ludwig [CDU/CSU]: So ist es!)

Zum nächsten Fahrplanwechsel – am 9. Dezember – wird eine lärmabhängige Spreizung der Trassenpreise eingeführt, um den Betreibern weitere Anreize zu geben, ihre Güterwagen lärmtechnisch umzurüsten und zu modernisieren. (D)

Mit Mitteln des Konjunkturpakets II wurde in innovative Lärmschutztechniken am Gleis investiert, wurden neue Technologien ausprobiert, damit wir auch bei den Weichen und in anderen Bereichen Verbesserungen erzielen. Bis 2014 wird die Entwicklung und Erprobung technisch und wirtschaftlich optimierter Verbundstoff-Bremssohlen für den Einsatz in Güterwagen gefördert.

Da Verkehrslärm nicht an den Grenzen haltmacht, arbeiten wir auch auf EU-Ebene an Lösungen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr. Hinzu kommt, dass eine solche Entwicklung auch in der Schweiz und in anderen Nachbarländern vonstattengeht, sodass laute Güterwagen durch verschiedene Länder nicht mehr werden fahren können. Auch deswegen ist eine Umrüstung geboten.

Diese Beispiele zeigen, dass die Koalitionsfraktionen, die CDU/CSU- und die FDP-Fraktion, die Belastung durch den Schienenlärm ernst nehmen und handeln.

(Florian Pronold [SPD]: Auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben!)

Mit der Abschaffung des Schienenbonus machen wir heute einen weiteren wichtigen Schritt für einen verbesserten Lärmschutz.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Dirk Fischer (Hamburg)

- (A) Der Bonus von 5 Dezibel (A) bei der Berechnung der Lärmwerte für den Schienenverkehr gilt seit 1990. Diese Privilegierung des Verkehrsträgers Schiene ist wegen des verdichteten Schienenverkehrs schon längst nicht mehr sachgerecht und auch nicht mehr zeitgemäß. Das Thema ist also nicht neu, es beschäftigt uns seit Jahren.

Ich muss hier deutlich sagen, dass mir manche Kritik der Opposition schon etwas merkwürdig erscheint. Denn Rot-Grün hatte schon bei der Aufstellung des letzten Bundesverkehrswegeplans, des Bundesverkehrswegeplans 2003, die Chance, den Schienenbonus abzuschaffen.

(Daniela Ludwig [CDU/CSU]: So ist es!)

Dann brauchten wir uns mit diesem Thema heute gar nicht mehr zu befassen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Florian Pronold [SPD]: Sie haben sich drei Jahre Zeit gelassen!)

Wenn die SPD, die Grünen und nun auch der Bundesrat fordern, die Abschaffung deutlich früher – 2015 oder schon früher – wirksam werden zu lassen, dann greifen sie nach meiner Auffassung zu kurz. Ich habe das Gefühl, da offenbart sich Ihr schlechtes Gewissen; denn Sie hätten ja seinerzeit handeln können.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Florian Pronold [SPD]: Wie viel Geld nehmen Sie denn für mehr Lärmschutz in die Hand?)

- (B) – Herr Kollege Pronold, ein früheres Inkrafttreten wäre ein Eingriff in laufende Planungen, mit dem erhebliche bereits aufgewendete Mittel zerstört würden, und durch die Wiederholung des Planungsverfahrens würde erneut viel Zeit verloren gehen. Wenn dann aufgrund der erhöhten Lärmschutzanforderungen das Nutzen-Kosten-Verhältnis auch noch unter 1 fällt, dürften diese Projekte ohne Nachbesserungschance gar nicht mehr realisiert werden können.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:
Herr Kollege.

Dirk Fischer (Hamburg) (CDU/CSU):

Frau Präsidentin. – Die Koalition hat sich für einen vernünftigen Weg entschieden: für eine logische Abschneidegrenze. Die Neuregelung soll mit Inkrafttreten des nächsten Gesetzes zur Änderung des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes mit Bedarfsplan Schiene für Neu- und Ausbauprojekte gelten. Das wird 2016 der Fall sein. Das ist vertretbar, das ist verkraftbar für die Aufgabenträger.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:
Herr Kollege.

Dirk Fischer (Hamburg) (CDU/CSU):

Ich glaube, dass wir eine gute Regelung haben. Wir sind stolz darauf, dass diese Koalition, jedenfalls beim Lärmschutz Schiene, eine hervorragende Arbeit geleistet hat.

(Florian Pronold [SPD]: Sonst nicht!)

Wir hoffen, dass der Bundesrat das Beratungsverfahren jetzt auch so zügig durchführt. (C)

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Gustav Herzog hat das Wort für die SPD-Fraktion.

(Beifall bei der SPD)

Gustav Herzog (SPD):

Sehr geehrter Kollege Fischer, auch von meiner Seite herzliche Gratulation zum Geburtstag! Ich hätte mir aber gewünscht, dass Ihre Fraktion mit der Redezeit heute Abend nicht ganz so geizig ist. Dieses Thema allein hätte schon mehr Redezeit verlangt. So sind Sie nun einmal. Aber das ist Ihre Sache.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, das ist die Zeit, zu der sich manche Menschen schon zur Ruhe legen. Die werden dann in der Nacht das eine oder andere Mal geweckt, insbesondere wenn sie im Mittelrheintal, in Bonn oder in den großen Städten des Ruhrgebietes leben, wo in der Nacht der Güterverkehr auf der Schiene durchfährt. Das treibt die Menschen um, und die ganze Politik ist gefordert.

Deswegen gibt es in der letzten Zeit sehr ungewöhnliche Koalitionen. Da gab es zum Beispiel am letzten Freitag im Bundesrat sehr intensive und erfolgreiche Bemühungen von Rheinland-Pfalz und Hessen. Rheinland-Pfalz rot-grün, Hessen schwarz-gelb. Gemeinsam organisierten sie eine Mehrheit im Bundesrat. Auch der rheinland-pfälzische Landtag hat in der letzten Wahlperiode bei absoluter Mehrheit der SPD gemeinsam mit der CDU und der FDP einstimmig einen Antrag beschlossen, den Schienenbonus abzuschaffen, den passiven Lärmschutz zu verbessern, die Wagen umzurüsten und nach einer alternativen, nach einer neuen Trasse zur Entlastung des Mittelrheintals zu suchen. Wir Sozialdemokraten haben diesen Antrag inhaltsgleich hier eingebracht. Ich bedauere, dass Sie sowohl im Ausschuss als auch wohl heute Abend im Plenum dieses klare Votum der Rheinland-Pfälzer ablehnen. (D)

Ich glaube, es gibt ein großes gemeinsames Ziel: mehr Güter auf die Schiene. Aber wir werden das nur erreichen, wenn wir die Menschen vom Lärm entlasten und auch für mehr Akzeptanz sorgen. Deswegen ist es schade, dass es hier nicht mehr Gemeinsamkeit gibt. Die gibt es zum Beispiel deshalb nicht, weil die rechte Seite dieses Hauses drei Jahre gebraucht hat, eine Formulierung aus dem Koalitionsvertrag umzusetzen. Sie haben unsere Anträge im Verkehrsausschuss blockiert, sodass wir sogar nach der Geschäftsordnung zum Thema debattieren mussten.

Wir haben Hinweise bekommen, warum Sie sich so schwer damit tun, nämlich weil sich Herr Ramsauer öffentlich äußert, jedes Dezibel weniger Lärm koste ihn 1 Milliarde Euro, oder ihr Kanzleramtsminister Pofalla sagt: In dieser Wahlperiode wird der Schienenbonus nicht abgeschafft. – Er hat ja recht; denn nach Ihrer Konstruktion, die Sie mit Ihrer Mehrheit heute Abend durchsetzen werden, wird der Schienenbonus erst dann

Gustav Herzog

- (A) abgeschafft, wenn das Bundesschienenwegeausbaugesetz nach dem Bundesverkehrswegeplan in Kraft tritt. Das ist aber erst in der übernächsten Wahlperiode der Fall. Dann nehmen Sie auch noch alle Projekte heraus, bei denen das Planfeststellungsverfahren zu diesem Zeitpunkt bereits eröffnet worden ist. Da sollten Sie den Menschen ehrlich sagen, Ihr Versprechen im Koalitionsvertrag, den Schienenbonus in dieser Wahlperiode abzuschaffen, haben Sie gebrochen.

(Beifall bei der SPD)

Frau Kollegin Ludwig, Sie werden nachher sicherlich sagen: Jetzt redet die böse Opposition wieder alles schlecht. – Was schlecht ist, kann man nicht schlechtreden. Sie sind nicht ambitioniert, und Sie haben auch kein gutes Handwerk an den Tag gelegt.

(Beifall bei der SPD)

Wir haben uns in unserer Fraktion nach intensiven Beratungen mit unseren Haushältern, aber auch mit denjenigen, die die Sache letztendlich umzusetzen haben, nämlich mit der Bahn, darauf verständigt, zu sagen: Das Lärmprivileg der Schiene soll 2015 fallen, außer bei den Maßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren sind. Wir glauben, dass das ein durchaus vertretbarer Kompromiss zum Schutz der Menschen sowie für mehr Planungssicherheit und Wirtschaftlichkeit ist. Der Bundesrat hat am letzten Freitag den Termin 2017 beschlossen, allerdings ohne Ausnahmen für laufende Planfeststellungsverfahren.

- (B) Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich freue mich darauf, dass wir im Zusammenhang mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz und den Vorschlägen des Bundesrates hier noch einmal intensiv zur Sache reden werden. Ich will etwas zu den Anträgen sagen und freue mich darüber, dass die Koalition so aufmerksam war, vieles Gute aus rot-grüner Zeit und aus der Zeit der Großen Koalition aufzuzählen. Herr Kollege Fischer, bekennen Sie sich doch dazu, dass Sie mit uns in der Großen Koalition waren, weil wir damals auch viele gute Dinge gemacht haben.

(Dirk Fischer [Hamburg] [CDU/CSU]: Zum Beispiel?)

Ich fange mit 1999 an. Wir waren die Ersten, die Mittel für die Lärmsanierung an der Schiene im Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt haben. Wir haben mit 50 Millionen Euro angefangen. – Für das Protokoll: Der Kollege Fischer nickt mir zu.

(Dirk Fischer [Hamburg] [CDU/CSU]: Ja!)

2007 haben wir die Mittel gemeinsam auf 100 Millionen Euro erhöht.

(Dirk Fischer [Hamburg] [CDU/CSU]: Das stimmt auch!)

Seitdem ist nichts mehr passiert.

(Dirk Fischer [Hamburg] [CDU/CSU]: Doch!)

– Sie haben die Mittel nicht erhöht. Wo ist denn die Erhöhung? Die Haushaltsberatungen sind vorbei. Es

sind weiterhin 100 Millionen Euro; Sie haben es auch erwähnt. (C)

(Dirk Fischer [Hamburg] [CDU/CSU]: Es ist viel passiert, Herr Kollege!)

Die Pilotprojekte „Leiser Güterverkehr“ und „Leiser Rhein“ stammen auch nicht von der rechten Seite des Hauses, sondern von sehr viel früher. Auch die Lärmschutzpakete I und II, auf die Sie sich heute zu Recht berufen, stammen aus einer Zeit sozialdemokratischer Bundesverkehrsminister.

Ich habe mich einmal auf die Suche danach gemacht, welche wegweisenden Anträge Sie früher gestellt haben.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Keine!)

Dabei bin ich auf einen von der FDP gekommen.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist der einzige!)

2006 haben Sie einen schönen Antrag gestellt. Ich lese Ihnen jetzt einmal vor, wie fortschrittlich und mutig Sie waren:

(Torsten Staffeldt [FDP]: Sind!)

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, ... in einer Studie zu prüfen, ob die Anwendung des sog. Schienenbonus gemäß Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV noch gerechtfertigt ist.

(Zuruf von der LINKEN: Hört! Hört!) (D)

Das war der wegweisende Antrag der FDP.

Herr Kollege Fischer, wir haben im März 2007 gemeinsam einen Antrag eingebracht, in dem nichts von einer Abschaffung des Schienenbonus steht; das ist richtig. Aber auch von Ihrer Seite ist damals nichts gekommen.

(Dirk Fischer [Hamburg] [CDU/CSU]: Wir waren 2003 in der Opposition!)

Wenn Sie also schon mit dem Finger auf uns zeigen, dann sollten Sie bedenken, dass drei Finger auf Sie zurückzeigen.

Ich will gar nicht abstreiten, dass Sie auch etwas Neues vorgebracht haben – schön und gut. Es gibt bei der Rheintalbahn einen Projektbeirat. Hier stellen Sie eine Menge Geld zur Verfügung. Dieses Geld haben aber auch andere verdient. Es kann nicht sein, dass sich der Bundesverkehrsminister Projekte in der Region aussucht und das Geld nach Gutsherrenart verteilt. So nicht!

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weil Sie die lärmabhängigen Trassenpreise angesprochen haben, will ich zum Abschluss noch aus einer Mitteilung der Bundesnetzagentur vom 7. November 2012 zitieren. Auf die Frage: „Wie bewertet die Bundesnetzagentur die große Show, die Herr Ramsauer zusammen mit Herrn Grube gefeiert hat, als sie im Juli letzten

Gustav Herzog

(A) **Jahres ihr Papier unterschrieben haben?“, schreibt die Bundesnetzagentur:**

Die EU-Kommission stimmt der Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht zu. Das vorgesehene Modell kann daher nicht starten. Die Deutsche Bahn Netz AG plant ein Alternativmodell, das jedoch wegen höherer Systemkosten nur einen schwachen Anreiz bieten kann.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Herr Kollege, Ihre Redezeit ist zu Ende.

Gustav Herzog (SPD):

Dann sage ich noch:

Die Inkraftsetzung, das Überarbeiten des Modells wird sowohl im Hinblick auf das Modell als auch auf die Einführung sehr eng getaktet sein.

Sie sehen: Das ist schlechtes Handwerk, und das haben die Leute nicht verdient. Zu Ihnen kann man wie die DVZ vom 6. November 2012 nur sagen: „Viel gewollt, wenig erreicht.“ Schade für die Menschen, die den Lärm weiter ertragen müssen.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Michael Kauch hat jetzt das Wort für die FDP-Fraktion.

(B) (Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Michael Kauch (FDP):

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Das ist am heutigen Abend eine gute Nachricht für die Menschen in Deutschland, aber vor allen Dingen für die Menschen in Südbaden, im Mittelrheintal und am Niederrhein; denn wir werden dafür sorgen, dass der Lärmschutz bei den Planungen in der Zukunft stärker berücksichtigt wird. Das ist eine gute Nachricht und ein Erfolg dieser Koalition.

(Florian Pronold [SPD]: Wann tritt das in Kraft? – Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Am Sankt-Nimmerleins-Tag!)

Der Lärmrabbat der Bahn wird abgeschafft. Die Menschen haben bei einem Projekt der Bahn jetzt den gleichen Anspruch auf Lärmschutz wie dann, wenn eine Autobahn gebaut wird. Es war ja wirklich ein Treppenzwischenschritt, dass bei gleicher Lärmbelastung die Menschen diskriminiert wurden, die an Bahnstrecken und eben nicht an einer Autobahn lebten.

(Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Sehr richtig!)

Ich möchte an dieser Stelle hervorheben: Das ist eine Parlamentsinitiative. Das zeigt, dass dieses Parlament funktioniert.

(Florian Pronold [SPD]: Ab wann trifft das denn zu?)

(C)

Wir warten nicht nur darauf, dass die Regierung uns Vorschläge macht. Nein, wir handeln selbst. Das ist ein selbstbewusstes Parlament. Das ist eine selbstbewusste Koalition.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Zuruf von der SPD: Die handeln doch gar nicht!)

Die Opposition nörgelt jetzt. Das muss die Opposition natürlich machen, weil sie uns den Erfolg nicht gönnt.

(Gustav Herzog [SPD]: Sie kritisiert, sie nörgelt nicht!)

Aber diese Koalition hat sich durchgesetzt. Was haben Sie denn gemacht? Wenn ich die SPD so reden höre, finde ich das schon erstaunlich. Ich erinnere mich nämlich daran, dass ich damals mit genau diesem Antrag bei einem SPD-Verkehrsminister vor die Wand gelaufen bin.

(Oliver Luksic [FDP]: Pfui!)

Sie haben alle Anträge der FDP, auch den, den Sie genannt haben und in dem noch vorsichtig von einer Überprüfung die Rede war, aber auch die, die danach kamen und in denen die Abschaffung des Schienenbonus gefordert wurde, abgelehnt, und zwar ohne Alternative. Jetzt stellen Sie sich hier hin und kritisieren uns dafür, dass wir Initiativen in dieser Richtung ergriffen haben. Sie haben nichts gemacht. Sie haben nichts erreicht. Deshalb ist das an dieser Stelle ein Erfolg dieser Koalition und der FDP.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

(D)

Ich danke insbesondere der Kollegin Laurischk ganz herzlich, die über viele Jahre in Südbaden dafür gekämpft hat, was wir jetzt erreicht haben.

(Beifall bei der FDP sowie des Abg. Dr. Axel Troost [DIE LINKE])

Auch vor Inkrafttreten dieses Gesetzes ist es möglich, ohne Schienenbonus zu bauen. Voraussetzung ist ein Finanzierungskonzept. Im Rheintal wird darüber verhandelt, wie hier ein Finanzierungskonzept aussehen soll. Diese Koalition wird hier im Deutschen Bundestag einen Antrag beschließen – wir haben ihn gerade eingebracht –, mit dem die Finanzierung des Projekts Rheintalbahn abgesichert werden soll.

Im Übrigen ist die Abschaffung des Schienenbonus nicht das einzige Lärmschutzprojekt, das wir bereits durchgesetzt haben. Auch das, liebe Kolleginnen und Kollegen von der SPD, was wir hier durchgesetzt haben, haben Sie immer abgelehnt. Wir haben bereits in der vergangenen Wahlperiode beantragt, lärmabhängige Trassenpreise einzuführen. Sie als SPD haben das abgelehnt. Wir führen marktwirtschaftliche Anreize für guten Umweltschutz ein.

Das ist eben der Unterschied zwischen der Umweltpolitik der FDP und der der SPD: Sie reden, wir machen. Wir machen das mit Marktwirtschaft. Das schafft diese Koalition, das schaffen Sie nicht.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Michael Kauch

- (A) Ich glaube, heute ist ein guter Tag für den Umweltschutz und ein guter Tag für die Verkehrspolitik in Deutschland.

Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Sabine Leidig hat jetzt das Wort für die Fraktion Die Linke.

(Beifall bei der LINKEN)

Sabine Leidig (DIE LINKE):

Frau Präsidentin! Werte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Gäste! Wir Linken sind der Überzeugung, dass alle Menschen in diesem Land ein Recht darauf haben, vor krank machendem Verkehrslärm geschützt zu werden.

Es ist gut, dass eine Forderung der Bürgerinitiativen gegen Bahnlärm nun endlich aufgegriffen wird. Die Regierungskoalition will den sogenannten Schienenbonus abschaffen, also den Bonus, dass der Lärm auf Bahnstrecken bisher lauter sein durfte als der auf Autobahnen. Aber wir werden diesen Gesetzentwurf trotzdem ablehnen.

(Sebastian Körber [FDP]: Das ist ja ein Skandal!)

Dafür will ich drei Gründe nennen.

- (B) Erstens. Sie stehen derartig auf der Bremse, dass man nicht einmal von Schneckentempo reden kann; der Kollege hat es gerade schon angedeutet.

(Sebastian Körber [FDP]: Das ist ein Skandal!)

Erst nachdem der nächste Bedarfsplan Schiene verabschiedet ist, soll die neue Regelung gelten. Das wird nicht vor 2016 der Fall sein. Realistischerweise wird vor dem Jahr 2020 keine einzige Bahnstrecke in Betrieb gehen, die leiser geplant wurde. Wir fordern, dass ab sofort keine Planung mehr ohne besseren Lärmschutz zulässig ist.

(Beifall bei der LINKEN)

Zweitens. Das ist noch viel wichtiger: Sie lassen die Betroffenen völlig im Regen stehen, die an den bestehenden lauten Strecken wohnen. Da donnern immer mehr, immer schwerere, längere und lautere Güterzüge durch die Ortschaften, und zwar vor allem nachts; das haben Sie richtig gesagt. Da sind viele am Rand der Verzweiflung, weil normales Leben, weil Durchschlafen kaum noch möglich ist, weil die Häuser Risse von den Erschütterungen bekommen. Es gibt Ortschaften, die regelrecht verkümmern – selbst übrigens am Fuß der schönen Loreley –, weil viele wegziehen und immer weniger Touristen kommen.

Die bestehende Rechtslage gewährt relativ anspruchsvollen Lärmschutz an Verkehrswegen nur bei Neubau oder bei erheblichem Ausbau. Dieser Umstand wird übrigens immer wieder als Druckmittel verwendet, wenn

sich Anwohnerinnen und Anwohner gegen den Ausbau von Straßen und anderen Verkehrswegen wenden. Lärmschutz wird nur in Aussicht gestellt, wenn mehr Verkehr akzeptiert wird. (C)

Wir verlangen, dass alle Bürgerinnen und Bürger den gleichen Anspruch auf Lärmschutz haben.

(Beifall bei der LINKEN)

Konkret: In den nächsten 20 Jahren sollen alle Straßen und Schienenwege so umgestaltet werden, dass niemand mehr darunter leidet. Die 20 Prozent der lautesten Strecken müssten innerhalb der nächsten fünf Jahre lärmsaniert werden. Damit hätten zum Beispiel die Menschen im Rheintal absehbar eine Perspektive und Hoffnung auf ruhigen Schlaf. Alles andere ist eigentlich unverantwortlich.

Mein dritter und letzter Punkt. Der zusätzliche Lärmschutz ist dieser Regierung keinen zusätzlichen Euro wert. Großzügig stellen Sie den Ländern frei, die Kosten dafür zu übernehmen. Natürlich begrüßen wir es, dass in Baden-Württemberg ein Programm zur Entlastung der Anwohner am Oberrhein finanziert wird. Aber für die Leute am Niederrhein sieht es zum Beispiel ganz anders aus, weil Nordrhein-Westfalen kein Geld dafür hat. Das geht nicht.

Wir haben beantragt, dass der Bund das Lärmsanierungsprogramm erheblich aufstockt. Das kostet vergleichsweise wenig, wenn man es mit den Milliarden vergleicht, die für die Zockerbanken überwiesen werden.

(Beifall bei der LINKEN)

Für die Schienenwege brauchte man jährlich nur etwa 120 Millionen Euro. Das aber wären Investitionen in mehr Lebensqualität. (D)

Ich komme zum Schluss: Die Linke hat ein alternatives Verkehrskonzept für Niedersachsen ausgearbeitet. Das habe ich druckfrisch mitgebracht. Es ist sehr schön geworden.

(Florian Pronold [SPD]: Es ist auch umsetzbar und bezahlbar?)

Es heißt „Sattelfest und bahnverwachsen“. Das ist der programmatische Untertitel. Tatsächlich wollen wir viel weniger schädlichen Lkw-Straßenverkehr, und wir wollen mehr und besseren Bahnverkehr im ganzen Land, aber der muss leise sein.

(Zuruf von der FDP)

Im Zentrum unserer Verkehrspolitik stehen Mensch, Umwelt und Klima anstelle von Beton, Sprit und Profit.

(Beifall bei der LINKEN)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Das Wort hat jetzt Valerie Wilms für Bündnis 90/Die Grünen.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Frau Präsidentin! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Werte Gäste, die Sie sich noch zu später Stunde bei

Dr. Valerie Wilms

- (A) diesem doch gerade für die Anwohnerinnen und Anwohner von Schienenstrecken sehr wichtigen Thema hier aufhalten! Liebe Kolleginnen und Kollegen, was mich wirklich wundert, ist, dass wir bei Fragestellungen, bei denen wir inhaltlich nicht weit auseinanderliegen, zu keiner für die Bürger vernünftigen, tragfähigen Lösung kommen. Das erschüttert mich wirklich bei der Debatte, die wir hören. Wir sind uns alle darüber im Klaren – ich habe mich hier einmal von der Linksfraktion bis hin zur FDP-Fraktion mit Herrn Kauch umgesehen –, dass der Schienenbonus abgeschafft gehört, dass dieses Privileg einfach nicht mehr relevant ist, dass wir es nicht mehr vernünftig begründen können. Wir müssen da heran. Eigentlich war es bei der Belastung, die wir mittlerweile auf der Schiene insbesondere durch den Güterverkehr haben, falsch, was wir damals gemacht haben.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der FDP)

Schienenbonus bedeutet, dass Züge 5 Dezibel lauter sein können. Das bedeutet de facto: mehr als doppelt so laut wie der entsprechende Straßenverkehr. Das wird jetzt grundsätzlich anerkannt. Dann kommt ein Gesetzentwurf – auch wenn er aus den Koalitionsfraktionen kommt, weil Ihre Regierung an der Stelle überhaupt nicht reagieren wollte – mit einer Regelung, die im Prinzip dazu führt, dass wahrscheinlich erst 2040 das letzte Neubauobjekt mit Schienenbonus gebaut ist. Denn Sie müssen sich das einmal ganz genau ansehen. Sie machen es am Bundesverkehrswegeplan fest, der sicherlich nicht vor 2017 einigermaßen fertig sein wird. Dann kommt das Schienenwegeausbaugesetz. Das braucht auch wieder eine gewisse Zeit, bis es vorliegt, und dann gilt es nur für Planungen, die danach beginnen. Sie wissen selber, wie lange eine Planfeststellung gültig ist. Dazu, wie Sie es hinbekommen können, das Projekt mit dem ersten Bagger anzufahren, hat das BMVBS entsprechende Erfahrungen. Ich erinnere nur an den berühmt-berühmtesten blankgeputzten Spaten in Brunsbüttel. Wenn Sie das Projekt gestartet haben, dann ist gerade bei Schienenprojekten mit Bauzeiten in einer Größenordnung von 20 Jahren zu rechnen. Das dauert also ewig.

- (B) Sagen Sie das den Menschen draußen vor Ort: Wir lassen Sie noch so lange allein. – Stattdessen lassen Sie sich feiern, als hätten Sie eine große Tat vollbracht. Nichts haben Sie gemacht.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei der SPD und der LINKEN)

Wenn Sie wirklich eine große Tat für die Menschen draußen vor Ort vollbringen wollen, dann stimmen Sie unserem Änderungsantrag zu, dass der Schienenbonus sofort abgeschafft wird.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das ist der eine Punkt, was Neubau und gegebenenfalls Sanierung betrifft. Dann gibt es aber noch die andere Nummer, bei der Sie uns auch wieder etwas vorgaukeln. Sie sind als Supertiger mit der Ankündigung gestartet: Wir wollen jetzt ein gespreiztes Trassenpreissystem mit marktwirtschaftlichen Konzepten. – Herr Kauch, ich stimme Ihnen durchaus zu, dass wir markt-

wirtschaftliche Instrumente nutzen müssen, um den leisen Schienenverkehr zu bevorzugen bzw. in Gang zu setzen. Darin sind wir absolut d'accord: Das müssen wir nicht alles über ein Regelwerk machen. Dazu gehört aber auch, dass es wirklich wirksam ist, und dafür reicht keine lächerliche Spreizung, wie sie jetzt vorgesehen ist, sondern sie muss für diejenigen, die dort mit lauten Fahrzeugen herumfahren, schmerzhaft zu spüren sein.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Auch in diesem Punkt gilt also: Sie sind als großer Tiger gesprungen und als Bettvorleger gelandet. Das Einzige, das Sie mit dem Gesetzentwurf, den Sie sozusagen in Überspielung, wie Sie es genannt haben, Ihrer eigenen Regierung hinbekommen haben, ist die Unwirksamkeit. Sie machen eine reine PR-Show, ausschließlich deshalb, um noch das letzte halbe Jahr der Regierung durchzustehen.

Wenn Sie für die Menschen draußen vor Ort wirklich etwas erreichen wollen, dann stimmen Sie unserem Änderungsantrag zu! Dann haben Sie wirklich etwas erreicht. Das gilt auch für alle anderen Kolleginnen und Kollegen. Denn wir müssen Lärmschutz machen. Anders geht es nicht.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Frau Kollegin.

Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Werte Frau Präsidentin, ich habe es vernommen. Ich nehme jetzt den Lärmschutz wahr, auch hier am Mikrofon.

(Heiterkeit)

Danke.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Ich hingegen gebe das Wort an Daniela Ludwig für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Florian Pronold [SPD]: Bitte auch etwas mehr Lärmschutz, Frau Kollegin!)

Daniela Ludwig (CDU/CSU):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Ich habe Sie in der ersten Beratung unseres Gesetzentwurfs gefragt, wo Sie lieber wohnen würden: an einer Bahnstrecke oder an einer Autobahn? Sehr richtig und nicht überraschend kam zunächst die Antwort: Am liebsten an keinem von beiden. Der geltenden Rechtslage zufolge hätten Sie aber antworten müssen – das hat Herr Kauch auch dargestellt –: An der Autobahn wäre mir lieber, weil die Autobahn im Zweifel leiser sein muss als der Schienenverkehr.

Meine lieben Kolleginnen und Kollegen, ich lasse es nicht zu, dass Sie nur aus purem Neid darüber, dass wir etwas vorwärtsbringen, und aus purer Missgunst, dass

Daniela Ludwig

- (A) wir Dinge tun, für die Sie Jahrzehnte lang Zeit hatten, dieses kleinreden.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP –
Lachen bei der SPD)

Denn klar ist: Sie hatten lange Zeit, den Schienenbonus abzuschaffen. Ich möchte ihn gar nicht als Privileg bezeichnen; er ist im Prinzip ein Dinosaurier, der eigentlich beim Lärmschutz nichts zu suchen hat. Lärm von der Schiene ist genauso unerträglich wie Lärm von der Straße oder vom Flugzeug.

(Petra Müller [Aachen] [FDP]: Stimmt!)

Sie hatten lange genug Zeit.

Wir nutzen jetzt unsere Zeit, und wir machen es so, wie wir es für logisch, vernünftig und – auch wenn bald Weihnachten ist – insbesondere für finanzierbar und dem Bundeshaushalt gegenüber für verantwortbar halten.

(Florian Pronold [SPD]: Wir waren aber eine Große Koalition, oder? Haben Sie deswegen Ihren Namen geändert, weil Sie Ihre Mitgliedschaft in der Großen Koalition verschweigen wollen?)

Denn wir sind nicht in der Wünsch-dir-was-Show, sondern wir müssen als verantwortungsbewusste Politiker letztlich entscheiden, was wir verantworten und finanzieren können, was auch für die Vorhabenträger in Ordnung ist und wann sie welche politischen Entscheidungen in ihre Planungen mit einbeziehen können. Ich meine, dass unser Vorschlag, der jetzt vorliegt, der richtige ist.

(B)

Natürlich ist es Ihr Job, zu sagen: Es muss noch mehr gehen; es muss noch mehr Geld und noch mehr Lärmschutz geben usw. – Aber das brauche ich mir von niemandem sagen zu lassen, der elf Jahre den Verkehrsminister gestellt hat und elf Jahre beim Schienenbonus rein gar nichts vorwärtsgebracht hat.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Wenn es so leicht gewesen wäre, dann hätten Sie es längst machen können, und wir brauchten die Debatte hier nicht mehr führen. Dann hätte es schon in den letzten Jahren einen besseren Lärmschutz bei den Schienenprojekten gegeben.

Die lärmabhängigen Trassenpreise und Systeme treten selbstverständlich zum 9. Dezember, also zum Fahrplanwechsel in wenigen Tagen, in Kraft.

(Lachen des Abg. Florian Pronold [SPD])

– Herr Pronold ist anscheinend nicht ausreichend informiert. Das kennen wir von ihm nicht anders.

Es wird eine beihilferechtliche Überprüfung durch die EU-Kommission geben, was völlig normal ist. Es hat aber nichts damit zu tun, dass ab sofort die Anträge auf Förderung gestellt werden können. Es ist ein ambitioniertes Vorhaben; aber auch wir sind wieder diejenigen, die es anfangen.

(Gustav Herzog [SPD]: Eine Preiserhöhung!
Da wird doch kein Antrag gestellt!)

– Hätten Sie es doch gemacht, Herr Herzog. Es ist ja nett, wie Sie sich hier aufregen. Eigentlich wünsche ich mir von Ihnen mehr Freude bei diesem guten Vorhaben, das wir endlich anpacken, (C)

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

und nicht dieses ständige Genöle und Gemeckere. Hätten Sie es besser gemacht, würde ich klatschen und sagen: Super!

(Gustav Herzog [SPD]: Sie waren doch dabei vier Jahre!)

Es ist das Beste für die Anwohner. Wir machen es. Wir sind mutig. Wir schreiten voran. Wir führen lärmabhängige Trassenpreise ein. Wir gestalten sie so, dass sie funktionieren. Wir lassen uns dabei auch nicht von der EU-Kommission hineinpfuschen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP – Lachen bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Es wird zum 9. Dezember in Kraft treten. Ein bisschen mehr Mut!

(Gustav Herzog [SPD]: Bei Ihnen braucht man Mut!)

Sie sind duckmäuserisch und glauben im vorauseilenden Gehorsam, dass das nicht klappt. Wir machen es. Wir setzen es um. Der 9. Dezember ist der Stichtag. Die Förderung kann ab sofort beantragt werden.

(Gustav Herzog [SPD]: Wir fragen nächstes Mal nach den Anträgen! Da wird keiner einen Antrag stellen!) (D)

Das sind die guten Nachrichten, die wir den Leuten überbringen können. Wer nur meckert, wird keinen bleibenden Eindruck hinterlassen. Einen bleibenden Eindruck hinterlassen wir.

Vielen herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Ich schließe die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung über den von den Fraktionen der CDU/CSU und der FDP eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt unter Buchstabe a seiner Beschlussempfehlung auf Drucksache 17/11610, den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/10771 in der Ausschussfassung anzunehmen.

Hierzu liegt ein Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Drucksache 17/11708 vor, über den wir zuerst abstimmen. Wer stimmt für den Änderungsantrag? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Der Änderungsantrag ist abgelehnt bei Zustimmung durch Bündnis 90/Die Grünen und Linke. **Die SPD hat sich enthalten.** Die Regierungsfractionen haben abgelehnt.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt

- (A) Ich bitte jetzt diejenigen, die dem **Gesetzentwurf in der Ausschussfassung zustimmen** wollen, um das Handzeichen. – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Der Gesetzentwurf ist damit in zweiter Beratung angenommen bei Zustimmung durch die Koalitionsfraktionen. Die Oppositionsfraktionen haben sich enthalten. Dagegen gestimmt hat niemand.

Dritte Beratung

und Schlussabstimmung. Diejenigen, die zustimmen wollen, mögen sich bitte erheben. – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Damit ist der Gesetzentwurf in dritter Beratung mit dem gleichen Stimmenverhältnis wie zuvor angenommen.

Wir kommen jetzt zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Fraktion Die Linke auf Drucksache 17/11709. Wer stimmt für diesen Entschließungsantrag? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Der Entschließungsantrag ist abgelehnt bei Zustimmung durch die einbringende Fraktion. Dagegen haben Regierungsfaktionen und SPD gestimmt. Bündnis 90/Die Grünen haben sich enthalten.

Wir setzen die Abstimmung über die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Drucksache 17/11610 fort. Der Ausschuss empfiehlt unter Buchstabe b seiner Beschlussempfehlung die Annahme des Antrags der CDU/CSU und FDP auf Drucksache 17/10780 mit dem Titel „Schienenlärm wirksam reduzieren – Schienengüterverkehr nachhaltig gestalten“. Wer stimmt für die Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Die Beschlussempfehlung ist angenommen bei Zustimmung durch CDU/CSU und FDP. Enthalten haben sich Bündnis 90/Die Grünen. Dagegen haben gestimmt SPD und Linke.

- (B) Unter Buchstabe c empfiehlt der Ausschuss die Ablehnung des Antrags der Fraktion der SPD auf Drucksache 17/5461 mit dem Titel „Für einen neuen Infrastrukturkonsens – Schutz der Menschen vor Straßen- und Schienenlärm nachdrücklich verbessern“. Wer stimmt für die Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Die Beschlussempfehlung ist angenommen bei Zustimmung durch die Koalitionsfraktionen. Die Opposition hat dagegen gestimmt.

Weiterhin empfiehlt der Ausschuss unter Buchstabe d seiner Beschlussempfehlung die Ablehnung des Antrags der Fraktion der SPD auf Drucksache 17/6452 mit dem Titel „Bürgerinnen und Bürger dauerhaft von Bahnlärm entlasten – Alternative Güterverkehrsstrecke zum Mittelrheintal angehen“. Wer stimmt für die Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Die Beschlussempfehlung ist angenommen bei Zustimmung durch die Koalitionsfraktionen. Die Oppositionsfraktionen waren dagegen.

Unter Buchstabe e seiner Beschlussempfehlung empfiehlt der Ausschuss die Ablehnung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Drucksache 17/4652 mit dem Titel „Schutz vor Bahnlärm verbessern – Veraltetes Lärmprivileg ‚Schienenbonus‘ abschaffen“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Die Beschlussemp-

fehlung ist angenommen bei Zustimmung durch die Koalitionsfraktionen. Dagegen haben Bündnis 90/Die Grünen und Linke gestimmt. Die SPD hat sich enthalten. (C)

Jetzt rufe ich den Tagesordnungspunkt 24 auf:

Erste Beratung des von den Abgeordneten Katrin Kunert, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, weiteren Abgeordneten und der Fraktion DIE LINKE eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes über Kapitalgesellschaften mit kommunaler Beteiligung**

– Drucksache 17/11587 –

Überweisungsvorschlag:
Rechtsausschuss (f)
Innenausschuss

Wie in der Tagesordnung ausgewiesen, werden die **Reden** hierzu zu **Protokoll** gegeben.

Dr. Stephan Harbarth (CDU/CSU):

Die Fraktion Die Linke beklagt in ihrem Gesetzentwurf einen Verlust der Steuerfähigkeit von Kapitalgesellschaften mit kommunaler Beteiligung zulasten der kommunalen Vertretungskörperschaften.

Um dem entgegenzuwirken, fordert die Fraktion Die Linke Änderungen im Gesellschaftsrecht. Der Antrag geht jedoch fehl.

Der öffentlichen Hand ist es, sofern sie die maßgeblichen verfassungsrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Vorgaben beachtet, freigestellt, in welcher Rechtsform sie ihre Unternehmen führt, entweder in den Rechtsformen des öffentlichen Rechts oder in denen des Privatrechts. Dies entscheiden die kommunalen Gebietskörperschaften selbstständig. (D)

*Setzt die auch verfassungsrechtlich unterlegte Inge-
renzpflicht im konkreten Fall Schranken, die bei Rückgriff auf Gesellschaftsformen des Privatrechts nicht eingehalten werden können, ist die Konsequenz keine Veränderung des Privatrechts. Vielmehr wird die Gebietskörperschaft dann auf die ihr ohnehin zur Verfügung stehenden Rechtsformen des öffentlichen Rechts verwiesen.*

Der von der Fraktion Die Linke postulierte Reformbedarf im Bereich des Privatrechts besteht nicht. Der Gesetzentwurf ist deshalb abzulehnen.

Ingo Eglhoff (SPD):

Die Linken sehen Defizite bei GmbHs, vor allem aber bei Aktiengesellschaften mit kommunaler Beteiligung, weil sie befürchten, diese könnten von den kommunalen Vertretungskörperschaften nicht richtig gesteuert werden. Sie stellen fest, dass es bei den Aktiengesellschaften nur Weisungsmöglichkeiten gegenüber den kommunalen Vertretern in der Hauptversammlung gibt, nicht aber gegenüber dem Aufsichtsrat oder gegenüber dem Vorstand. Bei der GmbH könne sich die Kommune immerhin im Gesellschaftsvertrag Weisungsrechte und Zustimmungsvorbehalte gegenüber den Geschäftsführern vorbehalten. Hier muss