

(A) **Enak Ferlemann**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Ich beantworte die Frage wie folgt: Die Frage der Doppelmandate ist Teil des Vertragsverletzungsverfahrens zum ersten Eisenbahnpaket. Das Urteil steht noch aus. Anschließend wird die Bundesregierung das weitere Vorgehen prüfen.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Ihre erste Nachfrage.

Florian Pronold (SPD):

Sehen Sie es denn gerade in der aktuellen Debatte um Stuttgart 21, wo der Vorstand Dr. Kefer eine solche Doppelfunktion wahrnimmt, nicht als problematisch an, dass Sie für diese Trennung nicht gesorgt haben?

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

Herr Dr. Kefer ist eine herausragende Persönlichkeit mit einer hohen Fachkompetenz, und deswegen sehe ich das als nicht problematisch an.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Ich sehe, Sie haben nicht den Wunsch nach einer zweiten Nachfrage.

Dann erlaube ich mir den Hinweis an die fragenden Kolleginnen und Kollegen und an die Mitglieder der Bundesregierung – wir haben uns im Präsidium gerade noch einmal vergewissert –: Wir haben die Regeln für die Fragestunde nicht geändert. Daraus folgt – das auch als Erklärung für diejenigen, die unsere Debatte hier verfolgen –, dass diejenigen, die fragen, und diejenigen, die antworten, sich zu diesem Zwecke erheben, sich also gegenüberstehen. Offensichtlich sind einige nach dem üblichen Ablauf des heutigen Plenartags etwas erschöpft und haben diese Regel vergessen. Aber wir machen ab sofort so weiter.

Die Frage 9 des Kollegen Hans-Joachim Hacker wird schriftlich beantwortet.

Ich rufe die Frage 10 des Kollegen Ulrich Kelber auf:

Wie bewertet die Bundesregierung das Modell für Lärmschutz, bei dem die Umrüstung von Güterwaggons auf lärm-mindernde Bremssysteme neben gespreizten Trassenpreisen auch mit einem nahezu 100-Prozent-Zuschuss gefördert wird, wie es beispielsweise in der Schweiz umgesetzt wird, und welche Konsequenzen erwartet die Bundesregierung daraus im Hinblick auf die ab 2020 in der Schweiz verbotenen Graugussbremsen auf den Schienengüterverkehr in Deutschland?

Bitte, Herr Staatssekretär.

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

Ich antworte wie folgt: Die Bundesregierung hat mit dem Netzfahrplan 2012/2013 ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt. Die Förderung des Bundes in Höhe von maximal 152 Millionen Euro über acht Jahre für die Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen unterliegt der beihilfe-rechtlichen Genehmigung durch die EU-Kommission.

Die von der Schweiz geleistete Förderung kann daher nicht in gleicher Weise von einem EU-Mitgliedstaat gewährt werden. Die Bundesregierung geht davon aus, dass bis 2020 etwa 80 Prozent der Bestandsgüterwagen umgerüstet sein werden. Das von der Schweiz beabsichtigte faktische Verbot der Graugusssohle ab 2020 schafft einen zusätzlichen Anreiz zur Umrüstung.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Sie haben das Wort zur ersten Nachfrage.

Ulrich Kelber (SPD):

Vielen Dank, Herr Staatssekretär. – Aufgrund welcher Erkenntnisse geht die Bundesregierung davon aus, dass 80 Prozent der Güterwaggons bis 2020 umgerüstet sein werden? Die derzeitige Umrüstungsgeschwindigkeit – auch aufgrund eines Zuschusses, der sich im Vergleich zur Schweiz im Promillebereich bewegt – lässt eher eine Fertigstellung der Umrüstung im Jahr 2200 vermuten.

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

Die Zahlen sind Bestandteil unseres Lärmschutzprogramms.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Ihre zweite Nachfrage.

Ulrich Kelber (SPD):

Auf welcher Grundlage kommt man mit Blick auf das Lärmschutzprogramm zu der Ansicht, dass die Geschwindigkeit der Umrüstung der Güterwaggons unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich der Zuschuss der Bundesregierung im Vergleich zum Schweizer Programm nur im Promillebereich bewegt, derartig zunimmt, dass die Umrüstung bis 2020 80 Prozent der Waggons umfasst und nicht erst – hochgerechnet – im Jahr 2200 endet?

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

Wir gehen davon aus, Herr Kollege, dass alle, die Eisenbahngüterverkehr betreiben bzw. ihn steigern wollen – eine solche Steigerung ist das erklärte Ziel der Bundesregierung –, ein Interesse daran haben, die Akzeptanz des Schienengüterfernverkehrs zu erhöhen. Dafür sind Verbesserungen am Rad-Schiene-System notwendig. Deswegen gehen wir davon aus, dass wir mindestens 80 Prozent erreichen werden.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Dazu hat nun der Kollege Gustav Herzog eine Nachfrage.

Gustav Herzog (SPD):

Herr Staatssekretär, welches Interesse soll nach Ihrer Meinung ein Wageninhaber bei einem Aufschlag auf den Trassenpreis von 1 Prozent und deutlich erhöhten Betriebskosten haben, schon jetzt umzurüsten? Warum sollte er mit der Umrüstung nicht bis kurz vor 2020 warten?

(A) **Enak Ferlemann**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Herr Kollege, das gilt sicherlich für die K-Sohle in besonderem Maße, weil die Kosten hier höher sind als bei der LL-Sohle. Wir gehen davon aus, dass ab 2013 die LL-Sohle genehmigt wird, sodass wir sie einsetzen lassen können. Dann werden die Kosten wesentlich geringer sein. Das heißt, der Anreiz für eine Umrüstung wird wesentlich höher sein.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Ich rufe die Frage 11 des Kollegen Ulrich Kelber auf:

Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung unternommen, um ein EU-weites Umrüstprogramm für laute Güterwaggons zu erreichen, um damit den Schienenlärm bis 2020 zu halbieren?

Bitte, Herr Staatssekretär.

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

Ich beantworte die Frage wie folgt: Die Bundesregierung hat sich im Rahmen der Erarbeitung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes sowie auf Arbeitsebene wiederholt für die einheitliche Handhabung von lärmabhängigen Trassenpreissystemen eingesetzt, um Anreize für die Umrüstung lauter Güterwagen zu schaffen. Hinsichtlich eines faktischen Verbots der lauten Graugussbremssohlen wirbt die Bundesregierung für eine EU-weite Regelung schon ab 2013, die möglichst zeitnah wirksam werden soll.

(B)

Vizepräsidentin Petra Pau:

Sie haben das Wort zur ersten Nachfrage.

Ulrich Kelber (SPD):

Vielen Dank, Herr Staatssekretär. – Ihre Antwort hat nicht ganz zu meiner Frage gepasst. In meiner Frage geht es um ein Umrüstprogramm, aber nicht um ein einheitliches System für Trassenpreise, auch nicht um einheitliche Grenzwerte für neue Güterwaggons und auch nicht um ein entsprechendes Verbot. Ich frage daher nach: Gibt es einen konkreten Zeitpunkt, zu dem die Bundesregierung bei der Europäischen Kommission in Brüssel für ein europäisches Umrüstprogramm geworben hat, bei dem es dann die von Ihnen bei der Beantwortung meiner letzten Frage erwähnten beihilferechtlichen Probleme nicht geben würde?

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

In einer ganzen Reihe von Gesprächen hat die Bundesregierung darauf gedrungen, dass es zu einem Programm kommt. Bis zum heutigen Tage ist darüber jedoch noch nicht entschieden.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Ihre zweite Nachfrage.

Ulrich Kelber (SPD):

Ich komme auf meine Frage zurück. Bitte nennen Sie mir konkret einen Anlass, bei dem die Bundesregierung diesen Wunsch in Brüssel vorgebracht hat, damit ich diesen Zeitpunkt prüfen kann.

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

Damit Sie es intensiv prüfen können, werde ich diese Frage schriftlich beantworten.

Vizepräsidentin Petra Pau:

Der Kollege Gustav Herzog stellt noch eine Nachfrage.

Gustav Herzog (SPD):

Ich stelle eine weitere Frage zu Europa, Herr Staatssekretär. Die Kommission hat vorgeschlagen, das Beihilferegime kurzfristig nicht zu genehmigen, und Sie mussten umplanen. Können Sie mir sagen, auf welcher Ebene die Verhandlungen mit der Kommission geführt worden sind? Waren der Minister persönlich oder Sie als zusätzlicher Parlamentarischer Staatssekretär im Einsatz? Wie wichtig hat die Bundesregierung das Thema, auch was den persönlichen Einsatz betrifft, genommen?

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

Ich weiß nicht, ob ich „zusätzlich“ bin, aber auf jeden Fall ist von allen Ebenen hierauf Einfluss genommen worden.

(Gustav Herzog [SPD]: Auch vom Minister?)

Vizepräsidentin Petra Pau:

Wir bleiben beim Kollegen Gustav Herzog.

Ich rufe die Frage 12 des Kollegen Gustav Herzog auf:

Warum hat Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer den Auftrag des Koalitionsvertrags, „die ... verstärkte Berücksichtigung der Bundeswasserstraßen bei der Verteilung von Investitionsmitteln fortsetzen“ zu wollen, nicht umgesetzt und die Mittel für den Ausbau und Erhalt von Bundeswasserstraßen im Vergleich zum Jahr 2009 gesenkt (vergleiche Koalitionsvertrag, Seite 39)?

Bitte, Herr Staatssekretär.

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

Ihre Frage beantworte ich wie folgt: Der Koalitionsvertrag wurde im Hinblick auf die Entwicklung der Investitionen im Bereich der Bundeswasserstraßen umgesetzt. Die Ansätze der in den Kapiteln 1203 und 1202 veranschlagten Investitionen liegen seit 2009 rund 10 Prozent über den Ansätzen von 2008 und sind seitdem auf dem verstärkten Niveau gehalten worden.

Die bereitgestellten Mittel für Ausbau und Erhalt der Bundeswasserstraßen stiegen in diesem Zeitraum sogar von 590 Millionen Euro auf im Mittel gleichbleibend rund 780 Millionen Euro. Die Entwicklung der Sollansätze für die Wasserstraßeninvestitionen ist einer Ta-

(C)

(D)