



Wortprotokoll der 69. Sitzung

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berlin, den 3. Juli 2024, 17:00 Uhr
Paul-Löbe-Haus
E.700

Vorsitz: Helmut Kleebank, MdB

Tagesordnung

Tagesordnungspunkt 1 Seite 4

Nachhaltigkeitsprüfungsbewertung -
Beschlussfassung über die Votenliste

Ausschussdrucksache 20(26)127

Tagesordnungspunkt 2 Seite 4

Beschluss über die Durchführung eines öffentlichen
Fachgesprächs zum Thema „**Nachhaltige
Krankenhausverpflegung**“ am 9. Oktober 2024



Tagesordnungspunkt 3 **Seite 4**

Berichte aus den Berichterstattergruppen und zu
zentralen Nachhaltigkeitsthemen in den
Ausschüssen

hier u.a. Bericht aus dem **Verkehrs-**Ausschuss

Felix Schreiner, MdB

und/oder

Susanne Menge, MdB

Tagesordnungspunkt 4 **Seite 7**

Verschiedenes



Mitglieder des Beirates

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Blankenburg, Jakob Echeverria, Axel Hagl-Kehl, Rita Kleebank, Helmut Rudolph, Tina Zorn, Armand	Abdi, Sanae Kersten, Dr. Franziska Mascheck, Franziska Nasr, Rasha Plobner, Jan Wagner, Dr. Carolin
CDU/CSU	Brinkhaus, Ralph Kaufmann, Dr. Stefan Mayer-Lay, Volker Schreiner, Felix Stefinger, Dr. Wolfgang Weiss, Maria-Lena	Connemann, Gitta Grundmann, Oliver Heilmann, Thomas König, Anne Lenz, Dr. Andreas Mannes, Dr. Astrid
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Ganserer, Tessa Menge, Susanne Wagner, Johannes	Außendorf, Maik Beck, Katharina Michaelsen, Swantje Henrike
FDP	Al-Halak, Muhanad Gründer, Nils Willkomm, Katharina	Gerschau, Knut Skudelny, Judith Stockmeier, Konrad
AfD	Glaser, Albrecht Kraft, Dr. Rainer	Bleck, Andreas Kaufmann, Dr. Michael



Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich eröffne die 69. Sitzung des Parlamentarischen Beirates für nachhaltige Entwicklung (PBnE).

Vor Eintritt in die Tagesordnung gratulieren wir unserem Kollegen Herrn Gerschau zum Geburtstag. Herzlichen Glückwunsch!

Tagesordnungspunkt 1

Nachhaltigkeitsprüfungsbewertung - Beschlussfassung über die Votenliste

Ausschussdrucksache 20(26)127

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Tagesordnungspunkt 1, Nachhaltigkeitsprüfungsbewertung – Beschlussfassung über die Votenliste. Für die Votenliste auf Drucksache Nummer 20(26)127 neu gab es keine Prüfbitten. Deswegen ist Beschlussfassung ohne Aussprache verabredet. Diejenigen, die für die Votenliste stimmen, bitte ich damit um das Handzeichen. Das sind alle Fraktionen. Damit ist dieser TOP einstimmig angenommen. Danke schön.

Tagesordnungspunkt 2

Beschluss über die Durchführung eines öffentlichen Fachgesprächs zum Thema „Nachhaltige Krankenhausverpflegung“ am 9. Oktober 2024

Beschluss über die Durchführung eines öffentlichen Fachgesprächs zum Thema „Nachhaltige Krankenhausverpflegung“ am 9. Oktober 2024

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Wir haben in der Obleuterunde verabredet, dass wir am 9. Oktober 2024 ein Fachgespräch zum Thema „Nachhaltige Krankenhausverpflegung“ durchführen wollen. Auch darüber möchte ich gerne einen Beschluss fassen. Wer für dieses Fachgespräch zum Thema nachhaltige Krankenhausverpflegung ist, bitte ich um das Handzeichen. Es sind alle Fraktionen dafür. Damit haben wir das einstimmig beschlossen.

Tagesordnungspunkt 3

Berichte aus den Berichterstattergruppen und zu zentralen Nachhaltigkeitsthemen in den Ausschüssen

**hier u.a. Bericht aus dem Verkehrs-Ausschuss
Felix Schreiner, MdB
und/oder
Susanne Menge, MdB**

Berichte aus den Berichterstattergruppen und zu zentralen Nachhaltigkeitsthemen in den Ausschüssen, hier Bericht aus dem Verkehrs-Ausschuss, Felix Schreiner, MdB, und Susanne Menge, MdB

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Wir kommen zum Tagesordnungspunkt Nummer 3 – Bericht aus dem Verkehrsausschuss. Das sind unsere Kollegen Felix Schreiner und Susanne Menge. Haben Sie verabredet, wer mit dem Bericht beginnt?

Abg. **Susanne Menge (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich habe in meiner Bundestagsrede Herrn Schreiner fälschlicherweise falsch angesprochen. Das tut mir sehr leid. Deshalb lasse ich Herrn Schreiner jetzt den Vortritt.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Also beginnt Herr Schreiner.

Abg. **Felix Schreiner (CDU/CSU):** Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich berichte gerne aus dem Verkehrsbereich und vor allem unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit. Im Verkehrsausschuss beschäftigen wir uns stark mit dem Thema „Mobilität“ und der Erreichung der Klimaschutzziele im Mobilitäts- und Verkehrsbereich. Ich glaube, für uns alle ist es wichtig, dass wir beim Thema „Mobilität“ auch die schwierige Balance zwischen Stadt und Land im Blick haben müssen, weil man natürlich in der Berliner „Bubble“ anders über Verkehrspolitik redet als bei mir zu Hause im Schwarzwald. Deswegen müssen wir beides bedenken und beispielsweise zur Kenntnis nehmen, dass wir die Verkehrsinfrastruktur weiter ausbauen wollen. Das wird jetzt gleich der Widerspruch sein mit den Ausführungen von Frau Menge. Wir wissen aus den Langfristverkehrsprognosen, dass wir auch im Jahr 2051 im Personenverkehr einen Anteil der Autos bei 68,3 Prozent haben werden. Die Straße ist also nach wie vor der wichtigste



Verkehrsträger, gleichzeitig bricht die Infrastruktur buchstäblich unter uns zusammen und wir müssen viel mehr Mittel für den Erhalt und die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in ganz Deutschland aufbringen. Dem entgegen stehen die aktuellen Kürzungspläne der Bundesregierung und der Ampelfraktionen, die sich gerade hinter verschlossener Tür auch über den Verkehrsetat unterhalten. Ich habe mit Schrecken in der Frankfurter Allgemeinen gelesen, dass allein die Mittel bei der Bundesautobahn um 20 Prozent gekürzt werden müssen und damit ganze Projekte auf der Kippe stehen.

Das zweite Beispiel unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten ist die Einführung des Deutschland-Tickets. Ich habe mir wirklich Mühe gegeben, das heute unter dem Thema „Nachhaltigkeit“ darzustellen. Ich bin sehr dafür, dass wir mehr Menschen auf die Schiene und in die Züge bringen. Ich sehe aber, dass das Deutschland-Ticket tatsächlich eigentlich nur ein Sozialticket ist und dass das Angebot, gerade auch in den ländlichen Räumen, überhaupt nicht besser geworden ist. Ich glaube, die Deutsche Bahn und der ÖPNV im Land leiden vor allem unter einem Mangel an Qualität und dadurch unter einem Akzeptanzproblem. Ich will das an einem lebendigen Beispiel festmachen. Ich wohne an der Schweizer Grenze und bin Vorsitzender der Deutsch-Schweizerischen Parlamentariergruppe. Dort haben über 90 Prozent der Bevölkerung ein Generalabonnement und warum haben sie es? In jedem kleinen Dorf gibt es einen Postbus und der fährt einen an den Bahnhof und dort gibt es dann ein super Netz, das man nutzen kann. Ich glaube, dass die Deutsche Bahn so schlecht geführt ist wie noch nie. Das ist übrigens gar keine politische Aussage, denn es ist nicht davon abhängig, wer gerade regiert. Wir haben ein Managementproblem bei der Deutschen Bahn. Aber dass jetzt möglicherweise das Geld für dieses 49-Euro-Ticket ausgeht und dass der Deutschland-Takt insgesamt eher an die Wand gefahren wird, führt nicht dazu, dass mehr Leute die Bahn nutzen. Das treibt mich auch unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten um, weil natürlich auch die Mittel endlich sind.

Der letzte Punkt betrifft das Thema Technologieoffenheit. Es ist kein Geheimnis, dass

ich ein überzeugter Mobilist bin und auch das Auto liebe. Ich liebe meine Autos, und ich habe auch mehrere davon. Ich weiß, dass das noch existiert, und manchmal fühle ich mich deswegen richtig schlecht. Aber ich glaube, dass wir diese Transformation hin zur Elektromobilität oder zu anderen Antrieben eben anders gestalten, als wir es derzeit tun. Wir fokussieren uns stark auf Elektromobilität – auch ich in den letzten Jahren. Ich bin jedoch der Meinung, dass wir die Bevölkerung mitnehmen müssen und Brückentechnologien wie E-Fuels, synthetische Kraftstoffe und auch Wasserstoff – ein Thema, das in den letzten Jahren irgendwie verschwunden war, aber jetzt wieder etwas stärker in den Fokus rückt – stärker fördern sollten. Das Ziel, bis 2030 15 Millionen E-Autos zu haben, werden wir voraussichtlich verfehlen. Der Grund dafür ist, dass die Verlässlichkeit in der Politik nicht gegeben ist. Ich habe mich sehr geärgert, dass der Umweltbonus über Nacht gestrichen wurde. Die Menschen haben am Freitagmittag aus dem Radio erfahren, dass ihre bestellten Autos nicht mehr gefördert werden. Dass das auch zu einer Vertrauenskrise führt, ist völlig klar. Es werden in diesem Jahr so wenig Autos mit alternativen Kraftstoffen zugelassen wie in keinem Jahr davor. Das beschäftigt mich sehr, weshalb ich mit einem Appell enden möchte. Liebe Kolleginnen und Kollegen der Regierungsfraktion, das darf und muss ich jetzt so sagen, denn Sie regieren ja oder haben aktuell Einfluss in den Haushaltsberatungen, dass wir die Dinge im Verkehrsbereich, die zu einem nachhaltigen Umdenken in allen Bereichen der Mobilität führen, unterstützen. Drei Punkte hatte ich jetzt benannt. Ich hoffe, es war verständlich. Es ist nicht immer ganz einfach. Kollegin Menge weiß das. Wir sind im Verkehrsausschuss alle Fachleute und jeder hat halt sein Thema und da ist er dann auch sehr tief drin. Ich wollte es jetzt einmal allgemein darstellen. Danke schön.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Vielen Dank, Herr Schreiner. Frau Menge ergänzt oder setzt eigene Schwerpunkte, bitte sehr.

Abg. **Susanne Menge (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Ich möchte kurz, weil es viele vielleicht nicht wissen, darstellen, was wir im Verkehrsausschuss tun. Wenn wir von Verkehrsträgern sprechen, dann meinen wir die



Schiene, die Wasserstraße und die Straße. Wir unterscheiden zwischen Bundesstraßen und Bundesfernstraßen, wir haben die Länder, die ihre Landesstraßen und die Kommunen, die ihre kommunalen Straßen haben. Wir haben die Fahrradwege und so weiter, wir haben Förderprogramme. Und die Luftfahrt spielt eine zentrale Rolle. Das sind kompakte Aspekte, die wir im Verkehrsausschuss behandeln.

Ich denke, dass wir uns, was die Verkehrsdiskussion betrifft, in einem Paradigmenwechsel befinden. Ich war in den letzten Jahrzehnten nicht im Bundestag, aber es schien und scheint mir so, dass in diesen Jahrzehnten der vorrangige Blick auf die Steigerung des wirtschaftlichen Wachstums gerichtet wurde. Dafür ist der Verkehrsträger Straße das zentrale Mittel gewesen, auch für Investitionen. Wir diskutieren heute anders darüber. Das hat der Bundestag vor etlichen Jahren in einer Enquete-Kommission auch selbst angepackt. CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die FDP haben das Enquete-Paket zu Wachstumsfragen und Wohlstand unterschrieben und darin festgehalten, dass wir uns Gedanken darüber machen müssen, wie wir mit unseren fossilen Energien und mit unserem Anspruch an Wachstum und „immer weiter so wie bisher“ umgehen. Der Verkehrssektor wird sich schwer tun, wenn es um „des Deutschen liebstes Kind“ – das Auto – geht. Wenn wir Fragen nach einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs aufwerfen, stoßen wir oft auf Ängste, die besagen: „Oh Gott, die Grünen wollen das Auto verbieten.“ Doch darum kann es nicht gehen. Es muss vielmehr darum gehen, eine Diskussion darüber zu führen, wie gemeinwohlorientiert und klimaschutzorientiert die Verkehrsinfrastruktur ist, die wir uns in diesem Land leisten.

In der Verkehrsdiskussion macht sich ein großer Nachteil insbesondere in den Kommunen bemerkbar. Andere Länder, auch in Dänemark und Finnland haben wir das erlebt, machen das anders. Für diese Länder ist bei Stadtplanung „Mobilität“ ein zentraler Baustein, also keine Stadtplanung ohne Mobilität und Mobilität in der Kommune nicht ohne Stadtplanung. Es gehört zusammen. Wenn wir das gemeinsam betrachten, dann heißt das auch, dass wir uns natürlich die Fragen stellen, wie nachhaltig kann Mobilität sein

und was ist verträglich für eine Stadt, gerade für die immer größer werdenden Städte.

Der Kollege Schreiner hat das Stadt-Land-Gefälle angesprochen. Selbstverständlich ist dort, wo kein öffentlicher Nahverkehr zur Verfügung steht, auch kein 49-Euro-Ticket attraktiv. Die Frage ist nur, was gehört da zuerst hin? Gehört da ein funktionierender öffentlicher Nahverkehr hin, den die Leute verlässlich, sicher und preisattraktiv nutzen können? Viele Menschen können sich kein Auto leisten, viele Menschen ziehen aufs Land, weil ihnen die Stadt oder das Wohnen zu teuer geworden ist. Viele ziehen auch in die Stadt, weil sie für ihre Kinder andere Lebensbedingungen voraussetzen. Und wenn dort kein öffentlicher Nahverkehr existiert oder nur alle zwei Stunden fährt oder – was größtenteils in Deutschland der Fall ist – sich der öffentliche Nahverkehr am Schülertransport orientiert, dann ist das ein Nachteil für den öffentlichen Nahverkehr und auch für die Menschen insgesamt und damit natürlich auch für die Attraktivität jedes 49-Euro- oder anderen Tickets, was man anbietet, um die Menschen in Busse und Bahnen zu holen. Und die Deutsche Bahn kann auch keine attraktive Alternative sein, solange wir nicht darüber nachdenken, was für ein Netz wir eigentlich in Deutschland brauchen. Wir wissen über den Bundesverkehrswegeplan, welches Netz wir für unsere Bundesstraßen und unsere Bundesfernstraßen brauchen. Es gibt keine Grundversorgung des Bundes für ein Schienennetz in dieser Republik. Wir wissen aber, dass die Kapazitäten für dieses Netz nicht ausreichen. Also müssen wir schauen, dass die Kapazitäten ausgebaut werden, um damit auch attraktive Angebote zu machen. Vielleicht auch – wie in der Schweiz und anderen Ländern – den Güterverkehr und den Personenverkehr auf der Schiene zu trennen. Bei uns fahren meistens die Güter und die Personen auf ein und demselben Gleis. Deswegen gibt es Schwierigkeiten und Probleme, was Zuverlässigkeit, Transport und Attraktivität betrifft.

Was im Verkehrssektor oft vernachlässigt wird, ist die Betrachtung jedes Ziels unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und im Einklang mit den SDGs (Sustainable Development Goals). Wenn wir uns ein SDG angucken, zur Biodiversität oder auch zum Umweltschutz, dann ist der



Flächenverbrauch, den wir uns leisten, etwas, was wir zukünftig im Verkehrssektor stärker diskutieren müssen. Wir haben über ein Gesetz aus der vergangenen Legislaturperiode entschieden, wie viel Prozent Fläche wir pro Jahr verbrauchen sollen. Wir kommen lange nicht dahin, dass wir lediglich 30 Prozent Fläche pro Tag verbrauchen. Wir sind immer noch bei über 60 Prozent. Das ist zu viel, wenn sich ein Land den SDGs verpflichtet fühlt und auch weiß, was der Verlust von Biodiversität und was auch der Verlust an attraktiver Fläche bedeutet. Insofern glaube ich, dass auf uns gerade im Verkehrssektor neue Diskussionen zukommen. Wir werden stärker interdisziplinär diskutieren müssen, und wir werden uns auch stärker daran orientieren müssen, was im Verkehrssektor wirklich notwendig, machbar und akzeptabel ist. Ich glaube, dass wir bei größeren Projekten gut beraten sind, die Ideen, die mit den SDGs zu tun haben, bei den Beteiligungsprozessen mit heranzuziehen. Gerade jüngst habe ich wieder erlebt, wie vorteilhaft es ist und welche guten Ergebnisse erreicht werden können, wenn die Umweltverbände mit am Tisch sitzen und an Lösungen beteiligt sind. Ich kann ein Beispiel nennen: Brunsbüttel, Glückstadt, Wischhafen. Die Fähre dort hat große Probleme, bei Tiefwasser der Elbe überhaupt noch abzufahren. Das ist die zentrale Überschiffungsstelle auch für Lkws, vor allen Dingen für Lkws, die sich auf lange Kilometer vor der Abfahrt stauen, teilweise im Sommer Stunden warten müssen. Das liegt an dem Niedrigwasser und an diesem betonharten Schlick. Die einzige Möglichkeit, die es in Niedersachsen gibt, dort Abhilfe zu schaffen, ist die Verlegung der Anlegestelle. Die liegt aber in einem Naturschutzgebiet. Da sind sowohl der BUND (Bund für Naturschutz und Umwelt Deutschland e.V.) als auch der NABU (Naturschutzbund Deutschland e.V.) gute

Vertragspartner, um unter bestimmten Voraussetzungen den Anleger dorthin zu verlegen. Alle sind einverstanden, das zu tun. Langfristig wird das sicherlich auch die einzige Alternative sein. Aber es zeigt einmal mehr, dass wir gut beraten sind, diese Kooperationen immer wieder herzustellen. Diese Zusammenarbeit ist produktiv und fruchtbar und es wäre schön, wenn wir uns in den nächsten Jahren auf diesen Weg machen und das auch selbst betreiben. Der Verkehrssektor ist einer, der es dringend verträgt, dass wir unsere Augen öffnen für die SDGs. Danke schön.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Vielen Dank Ihnen beiden für den Einblick. Ich denke, das sind die Konfliktlinien, die wir gesellschaftlich miteinander diskutieren. Insofern denke ich, wir brauchen dazu im Moment keine Aussprache und keine Vertiefung.

Ich schließe an dieser Stelle den Tagesordnungspunkt.

Tagesordnungspunkt 4

Verschiedenes

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Ich komme zu TOP 4 Verschiedenes. Mir persönlich liegt hier nichts vor. Wie sieht es auf Ihrer Seite aus? Das ist auch nicht der Fall.

Dann werde ich gleich die Sitzung schließen, möchte aber vorher noch darauf hinweisen, dass unsere beiden Sachverständigen möglicherweise bereits vor dem Sitzungssaal warten. Daher wird die Sitzung nach einer kurzen Pause fortgesetzt.

Ich schließe hiermit die Sitzung. Vielen Dank.

Schluss der Sitzung: 17:19 Uhr

Helmut Kleebank, MdB
Vorsitzender



Votenliste

Stand: 2. Juli 2024

lfd. Nr.	Drs.-Nr.	Art	Titel	Berichterstatter	Nachhaltigkeitsbezug	Aussagen zur Nachhaltigkeit	Aussagen plausibel	Votum der BE
1	264/24 20/11898	GE	<u>Entwurf eines Gesetzes zur Stabilisierung des Rentenniveaus und zum Aufbau eines Generationenkapitals für die gesetzliche Rentenversicherung (Rentenniveaustabilisierungs- und Generationenkapitalgesetz)</u>	Rasha Nasr, MdB Felix Schreiner, MdB	ja	ja	ja	keine Prüfbitte
2	241/24 20/11849	GE	<u>Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer elektronischen Präsenzbeurkundung</u>	Muhanad Al-Halak, MdB Dr. Rainer Kraft, MdB	ja	ja	ja	keine Prüfbitte
3	240/24 20/11848	GE	<u>Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2017/541 zur Terrorismusbekämpfung</u>	Muhanad Al-Halak, MdB Dr. Rainer Kraft, MdB	ja	ja	ja	keine Prüfbitte