



Wortprotokoll der 76. Sitzung

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berlin, den 13. November 2024, 17:00 Uhr
Paul-Löbe-Haus
E.700

Vorsitz: Helmut Kleebank, MdB

Tagesordnung

Tagesordnungspunkt 1 Seite 4

Unterrichtung durch den **Bundesminister für
Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, MdB**
über den **aktuellen Stand in der 20. Wahlperiode
zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels (SDG) 9 –
Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen,
inklusive und nachhaltige Industrialisierung
fördern und Innovationen unterstützen**

Tagesordnungspunkt 2 Seite 16

Beschlussfassung über die Durchführung
öffentlicher Fachgespräche

- a) zum Thema **„Nachhaltiger Konsum:
Schlüsselfaktor effektive
Verbraucherkommunikation“**
am 4. Dezember 2024



- b) zum Thema „**Nachhaltigkeitslabel für
Lebensmittel**“
am 18. Dezember 2024

Tagesordnungspunkt 3 **Seite 16**

Nachhaltigkeitsprüfungsbewertung -
Beschlussfassung über die Votenliste
Ausschussdrucksache 20(26)137

Tagesordnungspunkt 4 **Seite 16**

Berichte aus den Berichterstattergruppen und zu
zentralen Nachhaltigkeitsthemen in den
Ausschüssen
hier: u.a. Bericht aus dem Ausschuss für die
Angelegenheiten der Europäischen Union
Berichterstatter:
Ralph Brinkhaus, MdB

Tagesordnungspunkt 5 **Seite 18**

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, Dr. 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 Grünke, Julian 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): Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, ich eröffne hiermit die 76. Sitzung des Parlamentarischen Beirates für nachhaltige Entwicklung (PBnE) und begrüße Sie alle sehr herzlich. Bevor wir in die Tagesordnung eintreten, gratuliere ich unserer Kollegin Rita Hagl-Kehl zum Geburtstag.

Tagesordnungspunkt 1

Unterrichtung durch den Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, MdB über den aktuellen Stand in der 20. Wahlperiode zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels (SDG) 9 – Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, inklusive und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Der erste Tagesordnungspunkt ist die Unterrichtung durch Herrn Dr. Volker Wissing, Bundesminister der Justiz und Bundesminister für Digitales und Verkehr. Ich freue mich, dass ich ihn an meiner Seite begrüßen kann. Wir haben eine ganze Weile darauf hingearbeitet. Die Terminverabredung geschah weit im Voraus und lange, bevor die Regierungskoalition nicht mehr Bestand hatte. Trotzdem wird uns das Thema Digitales und Verkehr, insbesondere die Frage zu Sustainable Development Goals (SDG) 9 – eine widerstandsfähige Infrastruktur – weiter beschäftigen. Wir alle haben bemerkt, wie dieses Ziel in dieser Wahlperiode aus einer ganzen Reihe von Gründen mehr Brisanz und Aktualität bekommen hat, als wir das vorher möglicherweise dachten. Und deswegen freue ich mich, dass Sie heute hier sind. Sehr geehrter Herr Wissing, herzlich willkommen in dieser Runde.

Wir haben das übliche Verfahren verabredet. Der Bundesminister wird einen Einstieg geben, der 10 bis 15 Minuten dauern wird. Dann machen wir unsere üblichen Runden mit fünf Minuten pro Frage einschließlich Antwort. Eingeplant ist etwa eine Stunde. Wir gehen mit diesen Zeiten flexibel um und deswegen, sehr geehrter Herr Bundesminister, freue ich mich auf Ihren Einstieg zu diesen spannenden Themen. Sie haben das Wort.

BM Dr. Volker Wissing (Bundesminister der Justiz und Bundesminister für Digitales und Verkehr): Herr Vorsitzender Kleebank, herzlichen Dank. Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich freue mich, dass wir heute die Gelegenheit zum Austausch haben. Es sind keine einfachen Zeiten, aber mir war es wichtig, den Termin wahrzunehmen, weil es sich um Themen handelt, die uns sehr umtreiben. Im Infrastrukturbereich spielt Nachhaltigkeit eine zentrale Rolle. Wir kümmern uns um Investitionen in Infrastrukturen und natürlich denken wir Nachhaltigkeit in allen Bereichen mit. Wenn wir uns die Verkehrswege anschauen, dann haben wir vor allen Dingen marode Brücken der Bundesautobahnen in den Blick genommen. Kurz nach meinem Amtsantritt im Jahr 2021 hatte ich das „Vergnügen“, gleich mit einer Autobahnbrückensperrung konfrontiert zu sein. Das war die Brücke auf der A45 bei Lüdenscheid. Wir haben uns sofort danach mit der Frage der Resilienz unserer Brücken beschäftigt und gesehen, dass die Autobahnbrücken in einem besorgniserregenden Zustand und auch nicht widerstandsfähig und zukunftssicher sind. Deswegen haben wir ein Brückensanierungsprogramm in einem Bereich von 4.000 Brücken in verschiedenen Autobahnkorridoren aufgelegt, die eine hohe Netzbedeutung haben. Das entspricht einer Fläche von etwa 3,2 Millionen Quadratmetern oder 450 Fußballfeldern, die erneuert oder ersetzt werden muss. Wir sind mit diesem Programm sehr erfolgreich. Wir haben Ende des Jahres bereits eine Brückenfläche von 980.000 Quadratmetern erreicht. Das sind 137 Fußballfelder. Ich will zu der Dimension sagen: Das ist schon knapp ein Drittel dessen, was wir im Kernnetz modernisieren wollen. Das Projekt läuft also sehr gut. Das Gleiche gilt bei der Schiene. Dort haben wir mit der Korridorsanierung ein neues Sanierungsprogramm aufgelegt. Dieses Flicker oder Reparieren unter dem rollenden Rad findet nicht mehr statt, jedenfalls nicht auf den Hauptkorridoren. Wir haben 41 Bahnkorridore identifiziert, die wir mit diesem besonderen Programm erneuern wollen. Dort werden die Infrastrukturen gesperrt, der Verkehr wird komplett umgeleitet. Und in dieser Zeit wird alles erneuert, unabhängig davon, ob die einzelnen Infrastrukturteile abgängig sind oder nicht.



Gegenwärtig läuft die Erneuerung der Riedbahn. Das ist die Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim. Es sind dort 70 Kilometer. Die Strecke ist seit Mitte Juli gesperrt und wird am 14. Dezember wieder eröffnet. Dort verbauen wir in fünf Monaten 1,3 Milliarden Euro und erbringen die Bauleistung, für die wir nach dem bisherigen System etwa acht Jahre brauchten. Das heißt, statt acht Jahren fünf Monate, allerdings mit dem massiven Impact auf die Infrastruktur, nämlich eine Vollsperrung und damit ein großer Aufwand an Umleitungsverkehren und auch Schienenersatzverkehren. Was wir dort machen, hat viel mit Nachhaltigkeit zu tun. Denn einmal sorgen wir dafür, dass die Infrastruktur erneuert wird und auf dem neuesten Stand ist. Und wir machen sie auch resilienter gegen Extremwetterereignisse. Ein Stichwort sind Entwässerungssysteme. Die sind in unserem Netz nicht so verbaut, dass sie Extremereignissen wie Starkregenereignissen wirklich standhalten.

Das war auch ein Grund, warum es während der Fußball-EM zu so großen Problemen gekommen ist. Viele fragen sich, warum kann in Deutschland da nicht einfach der Zug weiterfahren? Wenn Sie Extremregen haben und keine Entwässerungssysteme für diese Regenmassen, dann müssen Sie den Zugbetrieb einstellen, wenn die Gleise unterspült sind und damit nicht die Sicherheit gewährleistet ist. Mit solchen Problemen haben wir bei der Infrastruktur sehr viel zu tun. Da hilft es auch nichts mehr, Personal einzustellen oder alle Kräfte während der EM auf pünktlichen Zugbetrieb zu konzentrieren. Wenn man aus Sicherheitsgründen nicht fahren kann, kann man aus Sicherheitsgründen nicht fahren. Deswegen müssen diese Dinge jetzt schnell vorangebracht werden. Wie gesagt, das läuft auch sehr gut und wir sind mit der ersten Korridorsanierung im Zeitplan. Viele haben gesagt, das sei mutig von mir, andere nannten es übermütig. Der Präsident der Bauindustrie hat gesagt, es sei unmöglich, das zu machen. Es geht aber doch. Wir sind im Zeitplan und haben keinen Zweifel, dass wir pünktlich zum 14. Dezember eröffnen werden.

Der Bedarf an Infrastrukturinvestitionen bleibt hoch. Wir haben gerade neulich die Verkehrsprognose 2040 vorgelegt. Diese wird auch die Grundlage sein für die

Bedarfsplanüberprüfung, die derzeit läuft. Da sehen wir, dass wir einfach weiter investieren müssen. Aufgrund Güterstrukturwandel und verändertem Konsumverhalten der Bürgerinnen und Bürger werden wir in Zukunft erhebliche Anforderungen an unsere Infrastruktur haben. Der Güterverkehr auf der Schiene wird zunehmen, aber auch auf der Straße. Deswegen sind wir mit Planungen in die Haushaltsberatung für 2025 gegangen, 29 Milliarden Euro für die Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen. Das sind zwei Milliarden mehr als im laufenden Jahr.

Wir nutzen neben den Investitionen auch die Möglichkeit der Innovationen, um voranzukommen. Ein Stichwort im Infrastrukturbereich ist Building Information Modeling, das Planen und Bauen am digitalen Zwilling. Warum hat das viel mit Nachhaltigkeit zu tun? Die Planung ist effizienter, der Betrieb und die Überwachung von solchen Infrastrukturen sowie der Rückbau und das Recycling von Materialien sind besser, wenn man einen digitalen Zwilling hat. Da sind wir auch sehr gut vorangekommen. Es gibt dieses BIM-Portal des Bundes, ganz wichtig, damit alle, die sich an Building Information Modeling beteiligen, mit den gleichen Datenformaten eine entsprechende Interoperabilität herstellen. Bauen wird so nachhaltiger, von der frühen Analyse und Aussagen zur Ökobilanz zum CO₂-Abdruck bis hin zum Rückbau von Infrastrukturen.

Die Digitalisierung generell ist ein wichtiger Treiber für Nachhaltigkeit. Um die Chancen der Digitalisierung in Deutschland nutzen zu können, sind wir mit unserer Gigabitstrategie fokussiert auf den Ausbau unserer digitalen Infrastruktur. Da sind wir sehr gut vorangekommen in den letzten Jahren. Deutschland hat inzwischen über 97 % Flächenabdeckung mit Mobilfunk. Wir sind bei 5G bei 93 % Flächenversorgung, über 90 % 5G-Standalone-Versorgung. Das heißt, wir sind in Europa einer der bestversorgtesten Standorte mit digitaler Infrastruktur, was Mobilfunk angeht. Deutschland ist seit einigen Jahren nicht mehr das Land der Funklöcher, sondern ein Land mit guter Versorgung. Das ist wichtig, denn 5G ist für einen Industriestandort wie Deutschland ein ganz wichtiges Zukunftsprojekt.

Auch beim Glasfaserausbau kommen wir voran. Das ist eine große Anstrengung. Da haben wir vor



allen Dingen das Problem, dass wir unter Kapazitäten im Baubereich leiden. Da sind in zweistelliger Milliardenhöhe Förderbescheide bewilligt, die aber nicht abfließen, weil niemand das Geld nimmt. Es wird immer diskutiert, bräuchten wir da nicht noch mehr Fördermittel, dann könnte das noch schneller gehen. Nein, dann wird der Stau noch größer. Ich glaube, es sind über 10 Milliarden Euro in der Pipeline. Wenn Sie die genaue Zahl interessiert, können wir die gleich noch mal mitteilen. Jedenfalls ist es so, diese bewilligten Förderbescheide sind für die weißen Flecken, die vom Markt nicht eigenwirtschaftlich geschlossen werden. Diese Fördermittel fließen zäh ab, weil Unternehmen fehlen, die die Tiefbauarbeiten machen. Das können wir nicht so ohne Weiteres ändern von öffentlicher Seite. Aber wir haben auch hier etwas getan. Wir haben beispielsweise eine DIN-Norm geschaffen für moderne Verlegungsmethoden, das sogenannte Trenching. Als wir die Regierung übernommen hatten, war das noch nicht genormt in Deutschland. Das hatte zur Folge, dass die Kommunalverwaltungen keine Genehmigung für Trenching erteilt haben, weil juristische Haftungsfragen offengeblieben sind. Durch die DIN-Norm ist das Trenching jetzt haftungsrechtlich unproblematisch genehmigungsfähig und wird auch umgesetzt. Damit kann man mangelnde Kapazitäten beim Ausbau überwinden.

Wichtig ist die Digitalisierung auch für klimafreundliche Mobilität, denn die Mobilität der Zukunft, davon sind wir überzeugt, ist eine multimodale. Das gilt sowohl für den Güterbereich, aber auch in der individuellen Mobilität. Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger miteinander kann man vor allen Dingen mit Digitalisierung gut organisieren. Im Analogen ist das schwierig. Wenn man aber weiß, wer sich mit welchen Verkehrsträgern zu welcher Zeit von wo nach wo bewegen möchte oder wie viele Personen, kann man mit diesen Informationen etwas anfangen. Man kann dann dafür sorgen, dass die jeweiligen Verkehrsmittel verfügbar sind. Also dass beispielsweise ein Leihfahrrad oder ein Carsharing-Fahrzeug dann auch tatsächlich da ist, wenn man es nutzen möchte. Dafür brauchen wir Daten. Deutschland ist, was Datenverfügbarkeit angeht, leider noch nicht so gut aufgestellt. Wir kommen aus der Zeit

der Datensparsamkeit. Alle kennen die Urteile des Bundesverfassungsgerichts. Und Datensparsamkeit und Datenverfügbarkeit sind in gewisser Weise krasse Gegensätze. Die Datenverfügbarkeit muss jetzt erhöht werden in Deutschland. Wir machen das im Mobilitätsbereich durch ein Mobilitätsdatengesetz, das wir vorgelegt haben. Ich beobachte aber an vielen Stellen, dass das Bewusstsein für Datenverfügbarkeit noch nicht in ausgeprägtem Maße vorhanden ist. Also wenn Sie sich an die Debatte um das Deutschland-Ticket erinnern, da habe ich gesagt, das muss ein ausschließlich digitales Ticket sein. Da hatten wir ganz viele Widerstände: Warum denn? Der Papier-Fahrschein ist doch wunderbar. Damit kommen wir super gut zurecht. Manche sagten mir sogar, den könne man nicht verlieren. Bei Daten weiß man nie. Das fand ich auch witzig. Aber das zeigt eben, dass man das Analoge für greifbar, für sicherer, für irgendwie besser hält. Da will man festklammern. Da gab es ganz viele, die gesagt haben, das kann doch nicht sein, dass der uns den Papier-Fahrschein nehmen will. Das ist eine tolle Sache, ein Papier-Fahrschein. Das muss man schützen. Da kamen tolle Argumente.

Wir müssen die Menschen mitnehmen. Wir müssen auch Menschen mit Behinderung mitnehmen. Aber gerade Menschen mit Behinderung brauchen Digitalisierung. Ohne Daten können wir deren Leben auch nicht besser organisieren. Gerade Menschen mit Behinderung sind diejenigen, die von mir mehr und schnellere Digitalisierung einfordern. Also sie zu instrumentalisieren, um am Analogen festzuhalten, ist eher einer Wissenslücke geschuldet, aber keine gute Argumentation. Ich hatte wirklich Mühe zu überzeugen, dass wir Datenverfügbarkeit im ÖPNV nicht von Papier-Fahrschein bekommen werden, die uns gar keine Daten liefern. Wir werden sie nur bekommen, wenn wir konsequent digitalisieren. Das Deutschland-Ticket hat ja vieles ausgelöst. Aber auch da ist noch etwas zu tun. Deswegen plädiere ich im Augenblick sehr dafür, das Deutschland-Ticket zu entfristen, das momentan nur bis Ende 2025 geregelt ist. Das ist auch deswegen so wichtig, weil die nächsten Reformschritte anstehen. Frau Menge kennt das aus dem Verkehrsausschuss, ich habe das heute Morgen auch dort vorgetragen. Wenn die Frage



offenbleibt, ob es entfristet wird, können die Verkehrsverbünde die nächsten Digitalisierungs- und Vereinfachungsschritte auch nicht gehen.

Das Deutschland-Ticket ist übrigens sehr erfolgreich. Es hat auch zu einer signifikanten CO₂-Reduktion geführt. Das ist auch nicht verwunderlich bei 13 Millionen Abonnenten und Abonentinnen. Und es hat vor allen Dingen auch dazu geführt, dass multimodaler Verkehr stärker genutzt wird. Das ist sehr gut. Darüber freuen wir uns.

Nachhaltigkeit erreichen wir auch mit dem Ausbau unseres Deutschland-Netzes bei den Ladestationen. Da ist Deutschland unter den besten drei Ländern in Europa. Inzwischen haben wir eines der besten Ladenetze. Aber wir sind noch nicht fertig. Wir haben den Aufbau der Schnellladestationen jetzt begonnen. Wir errichten auch für batterieelektrische Lkw entlang der Bundesautobahn ein flächendeckendes Schnellladenetz. In Deutschland gibt es jetzt schon keinen Grund mehr, Reichweitenangst zu haben. Ladeinfrastruktur ist überall vorhanden. Das reicht nicht aus, wenn wir einen weiteren Hochlauf der Elektromobilität haben. Aber für die jetzigen zugelassenen Fahrzeuge ist das schon sehr gut in Deutschland. Es gibt keinen Grund mehr, ein E-Fahrzeug im Hinblick auf die Ladeinfrastruktur infrage zu stellen.

Wir machen auch noch viele andere Dinge. Ein interessantes Projekt wollte ich noch vorstellen. Als das Deutschlandticket eingeführt worden ist, kamen Stimmen, im ländlichen Raum bringe das nichts. Das hatte mich irritiert, weil es im ländlichen Raum einen größeren Effekt hat als im urbanen Raum. Wir hatten zum Beispiel in den Städten wie Berlin vorher schon eine Flatrate. Hier hat sich quasi bis auf den Preis überhaupt nichts verändert. Aber im ländlichen Raum haben Sie eine fulminante Veränderung. Erstens ist die preisliche Veränderung viel größer. Da haben Sie teilweise eine Vergünstigung um 200 Euro im Monat. Das ist ein richtiger Gamechanger. Es macht einen großen Unterschied, ob ich 250 Euro oder 50 Euro bezahle. Das heißt, der Preiseffekt ist im ländlichen Raum größer als in der Stadt. Und der Vereinfachungseffekt tritt vor allen Dingen im ländlichen Raum ein. Im ländlichen Raum bringt es dann auch einen sehr großen Effekt, wenn man sich multimodal bewegt. Denn dort sind die

Pendlerstrecken viel größer als im urbanen Bereich. Niemand pendelt in Berlin 70 Kilometer zum Arbeitsplatz, im ländlichen Raum schon. Die Frage ist also, schafft man es, die Flexibilität des Pkw für die First-Mile und Last-Mile zu kombinieren mit dem ÖPNV? Und da hat man große Einspareffekte im ländlichen Raum, die man im urbanen überhaupt nicht generieren kann. Deswegen ist die Weiterentwicklung des Deutschland-Tickets im ländlichen Raum eine große Chance.

Wir machen beispielsweise für das Land Sachsen-Anhalt jetzt eine Studie: Wo müssen die Umstiegshubs sein und wie muss man sie organisieren. Man muss ÖPNV auch ein Stück weit neu denken. Man kann nicht Bahnhöfe in Innenstädten nutzen, um vom Pkw auf die Bahn umzusteigen, weil man dort keine Parkplätze hat. Das muss dann eine andere Infrastruktur sein und die kann nicht im urbanen Bereich oder im innerörtlichen Bereich liegen, sondern die muss draußen sein. Und die muss man dann auch anders ausstatten. Wie soll die sein? Wo soll sie sein? Das sind Themen, mit denen wir uns in dieser Studie beschäftigen, um zu zeigen, was im Infrastrukturbereich anzupassen ist, damit so eine Flatrate für den multimodalen Verkehr zu einer Einsparung führt.

Jetzt habe ich schon lange geredet. Ich wollte Ihnen noch einen Gedanken mitgeben. Man muss sich auch vor Augen führen, dass die Kosten für Berufspendlerinnen und Berufspendler in Zukunft im Rahmen bleiben müssen. Wir wissen alle, dass Elektromobilität bislang nicht günstiger ist als die Verbrennungsmotoren. Gleichwohl braucht man Klimaneutralität, um unsere vereinbarten Ziele zu erreichen. Dann ist es schon wichtig, dass man auch die Kostenbelastung für die Berufspendler mitdenkt. Im multimodalen Verkehr mit einem Jobticket ist das eine Riesenchance, klimafreundlich und auch bezahlbar in der Fläche mobil zu sein, gerade wenn es um größere Strecken geht, wie zur Arbeit. Ich freue mich auf Ihre Fragen.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Ja, wunderbar. Vielen Dank, Herr Minister. Das ist eine Tour d'horizon sozusagen durch Ihren Zuständigkeitsbereich mit dem Schwerpunkt Infrastruktur. Das ist genau das, was wir uns gewünscht haben.



Ich habe jetzt fünf Wortmeldungen gesehen, Herrn Plobner, Herrn Blankenburg, Herrn Schreiner, Herrn Mayer-Lay und Frau Menge. Dann machen wir es bitte in der Reihenfolge. Herr Plobner, fünf Minuten für Frage und Antwort gemeinsam.

Abg. **Jan Plobner** (SPD): Vielen Dank, Herr Minister, dass Sie heute hier sind. Sie sind heute, glaube ich, in all meinen Ausschüssen anwesend gewesen. Wir haben den Tag miteinander verbracht, das ist auch sehr schön. Vielen Dank nochmal für Ihre Ausführungen, insbesondere auch zu dem Nutzen des Deutschland-Tickets für den ländlichen Raum. Das ist etwas, was mich auch immer sehr weit beschäftigt. Sie haben am Anfang schon die Korridorsanierung angesprochen, die tatsächlich auch gut funktioniert, so wie wir bisher hören. Das ist tatsächlich ein Meilenstein, wie wir unsere Infrastruktur gerade im Bahnbereich modernisieren und endlich wieder einsatzfähig machen. Gleichzeitig wird dort auch immer wieder die Sorge, gerade aus ländlichen Regionen, geäußert, dass vielleicht andere Infrastruktur darunter leidet. Wie ist denn Ihre Sicht darauf, wie können wir das hinkriegen, zusammen mit den Bundesländern, dass wir die Infrastruktur im ländlichen Raum gemeinsam so nutzen können, dass das Deutschland-Ticket dort noch besser genutzt werden kann? Sie haben Hubs und Co. angesprochen. Das ist etwas, was am Ende Hand in Hand geht. Mich würde interessieren, wie Ihre Gedanken da für die künftigen Legislaturperioden sind.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Ja, danke schön. Herr Minister.

BM Dr. Volker Wissing (Bundesminister der Justiz und Bundesminister für Digitales und Verkehr): Ja, vielen Dank. Zunächst einmal zum Ausbau des Regionalverkehrs. Das wird immer nicht so richtig auseinandergehalten. Die Bahn ist für die Leute immer irgendwie Bahn. Aber der Ausbau des Regionalverkehrs hat mit der Korridorsanierung eigentlich nichts zu tun. Der wird über GVFG-Mittel (Gemeindesteuerfinanzierungsgesetz) finanziert und die Mittel, die wir von Bundesseite für die Hochleistungskorridorsanierung zur Verfügung stellen, belasten nicht den Etat des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, sodass also hier kein Nachteil entsteht. Insofern sehe ich da keine Probleme. Man kann beides machen.

Aber natürlich hat die Korridorsanierung Auswirkungen auf den Regionalverkehr, weil die Streckensperrung dort zu Beeinträchtigungen führt. Teilweise, weil Umleitungsverkehre die gleichen Gleise nutzen. Die Beeinträchtigungen durch die Hochleistungskorridorsanierung sind jedoch Beeinträchtigungen vorübergehender Natur. Die Vorteile hat man dann für lange Zeit. Aber das ist im Infrastrukturbereich so. Bauen ohne Baustelle ist nicht möglich. Baustellen schränken die Verfügbarkeit von Infrastrukturen immer ein. Und in dem Fall eben für kurze Zeit besonders stark durch die Vollsperrung.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Ja, danke schön. Es wäre eine weitere Nachfrage möglich. Herr Plobner, mögen Sie?

Abg. **Jan Plobner** (SPD): Ich glaube, ich würde das den Kollegen schenken, die nach mir kommen.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Alles klar, vielen Dank. Dann Herr Blankenburg bitte.

Abg. **Jakob Blankenburg** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Vielen Dank auch, Herr Minister, dass Sie heute in dieser wahrscheinlich nicht ganz so einfachen Zeit den Weg zu uns in den PBnE gefunden haben. Ich habe eine Frage zum Thema Infrastruktur. Ich komme aus Niedersachsen und verfolge und beteilige mich seit meinen drei Jahren als Abgeordneter an einer Debatte, die schon seit über drei Jahrzehnten dauert: Wie schaffen wir Infrastruktur, damit wir eine möglichst gute Bahnanbindung bekommen? Wir merken, dass wir da an gewissen Stellen auf Widerstand stoßen, um es mal freundlich auszudrücken, die teilweise auch von einer NIMBY-Mentalität geprägt ist. Deswegen würde mich interessieren, wie wir da ganz grundsätzlich diese Infrastrukturprojekte hinbekommen. Das ist ja kein Alleinstellungsmerkmal jetzt von dieser speziellen Bahnstrecke. Das betrifft andere, wie beispielsweise den Fehmarnbelt, wo wir sehen, dass auf der deutschen Seite massiv höhere Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren gekommen sind als beispielsweise auf der dänischen Seite. Deshalb von meiner Seite die Frage: Wie bekommen wir eine Verkehrswende hin, hin zu einem multimodalen Ansatz, wenn die Infrastruktur an Problemen und Diskussionen vor Ort zu scheitern droht?



Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Vielen Dank für die Frage. Herr Minister.

BM Dr. Volker Wissing (Bundesminister der Justiz und Bundesminister für Digitales und Verkehr): Das ist ein großes Problem. Wenn man sich die öffentlichen Debatten so anschaut, muss man den Eindruck gewinnen, dass die deutsche Bevölkerung eine große Begeisterung hat für Schienen-Neubau-Strecken. Es ist kaum möglich, zügig eine neue Schienenstrecke zu planen, weil die Widerstände ganz erheblich sind. Das hat den spezifischen Grund, dass der örtliche Nutzen einer Schienenstraße nicht so groß ist wie bei einer Fernverkehrsstraße. An einer Straße kann ich für die Ortschaften, die betroffen sind, eine Zufahrt machen und dann fangen wir an abzuwägen zwischen Vor- und Nachteilen. Aber wenn eine Schienenstraße einfach nur am Ort vorbeifährt, dann sieht man den individuellen Vorteil eben aus einem anderen Blick. Wir haben vom Bundestag die Vorgabe, einen Deutschland-Takt einzuführen. Den wollen wir auch. Aber immer dann, wenn es konkret wird, werden uns Vorschläge gemacht, wie man davon örtlich abweichen soll. Dann haben wir am Ende aber keinen Deutschland-Takt. Am Ende muss man solche Dinge gesetzlich entscheiden. Wir müssen uns dann ehrlich machen. Mit „wir“ meine ich jetzt den Bundestag oder den Souverän. Wenn man einen Deutschland-Takt will, dann muss man ihn auch konsequent verfolgen. Wenn das durch Widerstände vor Ort immer wieder zu Verzögerungen kommt, dann muss der Gesetzgeber, der hü sagt, also ich will einen Deutschland-Takt, auch hott sagen und sagen, das wird jetzt gebaut.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Vielen Dank für die Beantwortung. Es wäre eine Nachfrage möglich, Herr Blankenburg. Okay, dann gehen wir hinüber zu Herrn Schreiner. Bitte.

Abg. **Felix Schreiner** (CDU/CSU): Herr Minister, dann auch von uns: Schön, dass Sie da sind. Jetzt ist es der Nachhaltigkeitsausschuss. Für Verkehrspolitiker ist es schwierig, dass wir jetzt nicht komplett die Sitzung von heute Morgen wiederholen. Deshalb will ich mich auf ein paar Themen beschränken. Ich will vorweg aber sagen, dass das Deutschland-Ticket keine Antwort für den ländlichen Raum ist. Ich würde Sie gerne mal einladen, solange Sie noch im Amt sind. Wenn

Sie in den Hochschwarzwald kommen, nutzt Ihnen das Deutschland-Ticket nichts, weil wir nichts am Angebot verbessert haben. Da kann man natürlich sagen, da sind die Länder mit verantwortlich, würde ich auch so sehen. Aber das ist natürlich ein Problem. Also für den Bus oder den Zug, der nicht fährt, nützt das Deutschland-Ticket nichts. Aber ich weiß, dass das jetzt zu weit führt.

Mir geht es speziell noch mal um die Transformation in der Mobilität. Sie sind auch der Mobilitätsminister. Es treibt mich schon mit Sorge um, wenn ich heute die Zahlen der Zulassungen im letzten Monat anschau. Wir hatten unter Ihrem Amtsvorgänger die nationale Plattform Zukunft der Mobilität. Wir haben uns dort der Transformation dieses ganzen Wirtschaftszweigs gewidmet. Wir sind eine Nachhaltigkeitsfraktion. Wir arbeiten überfraktionell oder konsensual zusammen. Das ist ja eigentlich der Schlüsselpunkt für die Mobilität der Zukunft, dass wir diese Transformation hin zu anderen alternativen Antriebsformen schaffen, dass wir trotzdem technologieoffen bleiben. Und wenn ich dann sehe, dass es zum Beispiel durch den Wegfall der Prämie zu einem Einbruch bei den Zulassungen von Elektromobilitätsfahrzeugen kam, dann treibt mich das halt um. Deswegen würde mich Ihr Konzept interessieren, wie wir es denn schaffen, dass wir die große Verunsicherung dort abbauen, aber gleichzeitig auch ein Signal an die Wirtschaft geben. Denn was dort stattfindet, Stichwort VW und andere, die gerade folgen, kann einen ja auch nicht glücklich machen. Irgendwie, glaube ich, braucht es da jetzt schon den großen Wurf der Politik und eine Antwort der Politik, wie man damit mit Blick auf diese sehr, sehr große Verunsicherung beim Bürger durch den Wegfall der Prämie, und jetzt auch ausgelöst von dem, was man jeden Tag in der Zeitung liest von den Autoherstellern, umgeht.

Und wenn ich noch einen Satz sagen darf, es gab früher immer diesen Autogipfel im Kanzleramt. Jetzt sind wir da in der Opposition, ich bin da nicht mehr ganz so informiert. Es braucht, glaube ich, schon dieses Bündnis zwischen Politik und Industrie. Ich glaube, dass die nationale Plattform Zukunft der Elektromobilität und der Zukunftsmobilität daran gescheitert ist, dass die Politik zusammensaß, sich Strategien überlegt hat,



es am Ende aber die Modelle nie gab und die Bürger sich anders entschieden haben. Aber wenn die Bürgerinnen und Bürger keine Autos kaufen, weil sie es gar nicht gibt, weil sie zu teuer sind und so weiter, dann wird es uns nie gelingen, diese Transformation umzusetzen. War jetzt vielleicht auch mehr ein Statement, aber mich interessiert ja Ihre Vision dazu.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Vielen Dank, Herr Schreiner. Herr Minister.

BM Dr. Volker Wissing (Bundesminister der Justiz und Bundesminister für Digitales und Verkehr): Nun zunächst, das Deutschland-Ticket kann im ländlichen Raum natürlich überhaupt nur eine Wirkung entfalten, wenn man dort kein Angebot hat, das ist ja klar. Aber es ist, wie Sie sagen, Sache der Länder, dieses Angebot zu schaffen. Der Bund stellt Milliarden an Regionalisierungsmitteln dafür zur Verfügung. Aber generell ist der Effekt im ländlichen Raum größer als im urbanen. Das ist schon so.

Das zweite Thema, die Transformation im Pkw-Bereich und auch im Lkw-Bereich. Es hilft nichts, wenn man sich mit den Herstellern zusammensetzt und sie motiviert oder auch durch Regulierung Druck ausübt, damit sie diese Fahrzeuge produzieren. Das ist ja alles wunderbar, aber durch die Produktion dieser Fahrzeuge reduziert sich nicht CO₂. CO₂ reduziert sich nur durch die Nutzung dieser Fahrzeuge. Das heißt, bei dieser ersten Regulierungsrunde hatte man ganz offensichtlich die Rechnung ein Stück weit ohne die Verbraucherinnen und Verbraucher gemacht. Ich bin immer skeptisch, wenn die Politik sagt, wir schreiben eine bestimmte Zahl für ein bestimmtes Jahr auf und sagen, das wollen wir erreichen. Natürlich ist es immer schön, sich ambitionierte Ziele vorzunehmen. Aber am Ende müssen wir die Menschen überzeugen oder die Hersteller müssen die Menschen überzeugen können, dass die Fahrzeuge für sie attraktiv sind. Wir können da einen Beitrag leisten, indem wir Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellen. Es gibt immer noch Leute, die auf mich zukommen und sagen, im ländlichen Raum kann ich ein Elektrofahrzeug gar nicht nutzen, weil da noch nicht so viele Ladesäulen sind. Ich bin selbst Nutzer eines Elektrofahrzeuges. Ich habe im Umkreis von 100 Kilometern von meinem Wohnort noch nie eine Ladesäule gebraucht.

Wozu soll ich die brauchen? Ich fahre ja nicht mit einer leeren Batterie los und habe eine Reichweite von über 400 Kilometern. Was soll mir eine Ladesäule im Umkreis von 100 Kilometern von meinem Wohnort bringen? Gar nichts. Wenn man das den Leuten mal so sagt, gucken die einen an: Das habe ich so noch nicht gesehen. Wir müssen den Menschen durch mehr Informationen und durch Aufklärung sagen, dass es in Deutschland keinen Grund gibt für Ladeangst oder Reichweitenangst. Die Ladesäulen sind da. Natürlich brauchen wir mehr in den nächsten Jahren, wenn die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge hochgeht, aber heute ist die Elektromobilität schon super nutzbar. Ich würde sagen, sogar im ländlichen Raum noch einfacher als in der Stadt, weil man dort in der Regel einen eigenen Stellplatz hat, eine eigene Garage und kann sich damit eine Lademöglichkeit... Bitte? Und ja, diese Sachen sind wichtig. Das machen wir auch. Diese Kampagne, die die NOW GmbH fährt, die nennt sich „Das Deutschlandnetz ist da. Und bald auch da, da, da.“ Das Hauptproblem, das ich heute sehe, sind die Preise dieser Fahrzeuge. Viele Bürgerinnen und Bürger haben nicht die Möglichkeit, sich ein Neufahrzeug zu kaufen, schon gar nicht in der Preisklasse, in der die angeboten werden. Und der Gebrauchtwagenmarkt ist noch nicht da. Das macht das Ganze zu einem Problem. Deswegen muss man jede Möglichkeit nutzen, diese Fahrzeuge schnell, vielleicht sogar über die Dienstwagen, in den Markt hineinzubringen. Das ist immer ein guter Weg, denn das sind Fahrzeuge, die als neue Fahrzeuge abgenommen werden. Diese Möglichkeiten sollte man ausschöpfen. Dann kann jeder, der eine große Dienstwagenflotte hat, sich überlegen, ob er da nicht auch einen Beitrag leisten kann. Das sind Dinge, die wir uns beispielsweise auch als Ministerium überlegen.

Ansonsten bin ich auch sehr dafür, dass man in der politischen Debatte realistisch diskutiert. Diese Vorstellungen, die da manchmal diskutiert werden. Man könne alles mit E-Fuels machen und brauche dann überhaupt keine batteriebetriebenen Fahrzeuge. Das ist, glaube ich, auch eine völlig unrealistische Sache. Gleichzeitig sind Regulierungen, bei der die Verantwortlichen selbst nicht sicher sind, ob sie überhaupt funktionieren, auch keine gute Idee. Ich glaube,



besser wäre es, man würde abschließend technologieoffen regulieren und den Markt einfach ein Stück weit in die Verantwortung nehmen und sagen, am Ende ist es die Aufgabe der Hersteller und der Konsumenten, zu entscheiden, welche Form klimaneutraler Mobilität angeboten und nachgefragt wird. Das wäre ein wichtiger Schritt, damit diese Fragen nicht immer wieder mit einer Revisionsklausel und noch einer Revisionsklausel offenbleiben, wenn einen der Mut so ein bisschen übermannt und man dann sagt, okay, wir wollen 2035 den Ausstieg haben, auf der Strecke dorthin bestimmte CO₂-Flotten-Grenzwerte haben, und dann stellt man fest, dass man nicht weiß, ob es geht, und die Industrie erhebliche Zweifel hat. Die Hersteller sprechen ja auch mit sehr unterschiedlicher Zunge. Und dann macht man so eine Klausel rein, dass man es nach ein paar Jahren wieder überprüft. Das ist natürlich kein Beitrag für die Industrie, um sich klar aufzustellen.

Die Kaufprämien, die Sie angesprochen haben, liegen nicht in meinem Zuständigkeitsbereich. Ich habe aber eine Meinung dazu. Ich glaube, dass das nicht die Lösung ist, da sie weitgehend eingepreist sind. Was viele verunsichert, wenn sie so ein Auto kaufen, ist die Frage, was ist es eigentlich in einem Jahr wert. Wenn ich jetzt so ein Auto für 80.000 Euro zum Beispiel kaufe oder für 50.000. Was ist das im Jahr noch wert? Beim Verbrennungsmotor konnte man das einschätzen. Bei den Elektrofahrzeugen hat das für die Leute ein großes Fragezeichen. Manche sagen mir, das ist nach einem Jahr oder zwei Jahren noch die Hälfte wert. Kaufe ich mir ein Auto für 80.000 Euro, dann kann ich es vielleicht noch für 40.000 oder 35.000 verkaufen. Aber die bekommen Sie auch nicht, wenn Sie eine Kaufprämie einführen. Es sind Fragezeichen über der ganzen Transformation. Wir müssen gemeinsam versuchen, diese Fragezeichen irgendwie abzufedern, wo immer wir können. Da finde ich als Beispiel das Dienstwagen-Thema, da ist das Risiko nicht so groß. Wenn man die Fahrzeuge als Dienstwagen und Leasing-Fahrzeuge übernimmt, dann ist dieses Wertverfallrisiko nicht so stark.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Ich lasse jetzt mal weitere Fragen zu.

BM Dr. Volker Wissing (Bundesminister der Justiz und Bundesminister für Digitales und Verkehr): Entschuldigung.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Kein Problem. Vielen Dank. Ich habe jetzt auf der Redeliste Herrn Mayer-Lay, Frau Menge und Herrn Wagner. Ich schaue mal in die Runde, ob ich weitere Wortmeldungen sehe. Das ist im Moment nicht der Fall. Dann Herr Mayer-Lay, anschließend Frau Menge. Bitte schön.

Abg. **Volker Mayer-Lay** (CDU/CSU): Lieber Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Minister, vielen herzlichen Dank. Ich habe tatsächlich eine sehr spezifische Frage. Ich bin Mitglied im Verteidigungsausschuss und sage immer, und da sind die Menschen erst einmal überrascht, eine gute Verteidigungsfähigkeit ist eigentlich Nachhaltigkeit im eigenen Sinne. Denn dadurch wird im besten Fall der Frieden gewahrt. SDG 16. Wir wissen, in einem Spannungsfall wäre Deutschland Drehscheibe für alle möglichen alliierten Kräfte, die hier durchgeschleust werden müssten Richtung Osten. Ich habe jetzt gehört, dass unsere Verkehrswege, in der Regel die Straßen, ausgelastet sind bis zu 42 Tonnen. Und es ist davon auszugehen, dass deutlich schwerere Fahrzeuge, also moderne Panzer haben rund 60 Tonnen, da drüber geführt werden müssten. Ist denn dieses ein Thema in Ihrem Hause und gibt es da irgendwelche Pläne, dort Korridore zu schaffen?

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): In der Tat eine sehr spezifische Frage.

Leo Schulz (Bundesministerium für Digitales und Verkehr): Mein Name ist Leo Schulz, ich bin mit Nachhaltigkeit im Bundesministerium für Digitales und Verkehr beauftragt. Wir haben die Unterabteilung KS, Krisen und Sicherheit. Da geht es auch darum, ein Netz zu entwickeln, was für militärische Zwecke geeignet ist. Wir sind uns schon bewusst, dass Sie nicht über jede Brücke einen Panzer fahren lassen können, das ist nun mal so. Aber wie gesagt, dafür haben wir eine Unterabteilung, bestehend aus drei Referaten. Da wird die Sache bearbeitet.

BM Dr. Volker Wissing (Bundesminister der Justiz und Bundesminister für Digitales und Verkehr): Genau, ich glaube, detaillierter dürfen wir hier gar nicht sprechen. Natürlich ist das für uns ein



großes Thema. Ohne Infrastruktur keine äußere und innere Sicherheit. Vor allen Dingen die Brücken in Westdeutschland sind ein großes Problem, was die Traglastfähigkeit angeht. Auch deswegen ist es für uns wichtig, unser Brückensanierungsprogramm zügig voranzubringen. Und auch die Schiene ist im Übrigen historisch immer ein wesentlicher Faktor für äußere und innere Sicherheit gewesen. Wir haben beispielsweise im Frühjahr 2022 Tausende Flüchtlinge von der polnisch-ukrainischen Grenze nach Deutschland transportiert. Das wäre in dieser Größenordnung mit dem Bus oder so unmöglich gewesen. Das ging nur mit der Schiene. Insofern ist die Eisenbahn auch Teil unserer Sicherheitsarchitektur.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Vielen Dank. Gibt es eine Nachfrage, Herr Mayer-Lay? Wunderbar. Dann haben wir jetzt Frau Menge, anschließend Herr Wagner.

Abg. **Susanne Menge (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Dankeschön, Herr Vorsitzender. Auch Dankeschön, Herr Dr. Wissing, dass Sie sich heute Abend die Zeit nehmen und die Fragen beantworten. In der umfassenderen deutschen Nachhaltigkeitsstrategie Weiterentwicklung 2024 vom März 2024 liegt der Fokus stark auf den Bereichen, die unter das deutsche Klimaschutzgesetz fallen. Im Bereich Luftverkehr umfasst das Klimaschutzgesetz nur die innerdeutschen Flüge, die aber für lediglich knapp 4 % der Emissionen des von deutschen Städten ausgehenden Luftverkehrs verantwortlich sind. Im Kabinettsbeschluss von August 2024 zu den SDGs im Bereich Verkehr wird der Luftverkehr leider gar nicht mehr erwähnt. Den Löwenanteil der Emissionen verursachen vor allem die internationalen Flüge. Gleichzeitig gehört Deutschland auch europaweit zu den größten Luftverkehrsemitenten. Welche Vorschläge haben Sie dafür, dass Deutschland Verantwortung für diese Emissionen seiner internationalen Flüge übernimmt und möglicherweise auch hierfür nationale verbindliche Reduktionspfade beschließt?

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Ja, spannender Bereich, Herr Minister.

BM Dr. Volker Wissing (Bundesminister der Justiz und Bundesminister für Digitales und Verkehr):

Der Luftverkehr ist in der Tat ein spannender Bereich und der Luftverkehr ist ein globales Geschäft und das macht das Ganze sehr herausfordernd. Das heißt, wir können, wir müssen hier, wenn wir ehrgeizige Klimaschutzziele verfolgen, eng international abstimmen, weil wir ansonsten massive Wettbewerbsnachteile für deutsche oder europäische Luftverkehrsgesellschaften befürchten müssen, die nicht kompensiert werden können. Das heißt also, wir brauchen ehrgeizige Beimischungsquoten für Sustainable Aviation Fuels (SAF). Das ist das Erste. Dann brauchen wir eine Antwort auf die Frage, wie können wir die Wettbewerbsnachteile europäischer Luftverkehrsgesellschaften ausgleichen, die dadurch entstehen, dass beispielsweise eine nicht-europäische Luftverkehrsgesellschaft in Frankfurt losfliegt, dort die europäische Beimischungsquote erfüllt, dann nach Dubai fliegt, dort nachtankt und die längere Strecke dann nach Lateinamerika quasi ohne Beimischungsquote fliegt und das Ticket 100 Euro billiger anbietet. Das würde bei der Preissensibilität im Interkontinentalverkehr dazu führen, dass massiv Kunden abwandern oder Fluggäste in dem Fall abwandern zu der Fluggesellschaft, die ich beispielhaft genannt habe mit einem Hub außerhalb der Europäischen Union. Das Problem muss man irgendwie lösen. Der Vorschlag, den ich dazu habe, ist die Einführung einer streckenbezogenen Luftverkehrsabgabe. Das heißt also, dass die Strecke besteuert wird und man mit diesen Einnahmen einen Ausgleich schafft für diejenigen, die die gesamte Strecke mit klimafreundlichem Kraftstoff fliegen. Das ist ein Modell, das man gehen kann. Dafür müsste man die Kerosinbesteuerung abschaffen und sie durch die Luftverkehrsabgabe europaweit ersetzen. Die Kerosinbesteuerung erfasst immer nur die in Europa getankte Kraftstoffmenge, während die Luftverkehrsabgabe die tatsächlich geflogene Strecke umfasst. Sie können ja nicht verhindern, dass angegeben wird, wo das Flugzeug sein Endziel hat. Ansonsten haben Sie keine Fluggäste, die wissen, wo es hingehet. Und dann muss man aber noch etwas weiteres tun. Man muss sich mit der Frage beschäftigen, wo die Kraftstoffe herkommen. Das tut die Bundesregierung, indem sie sich intensiv mit diesen E-Fuels



auseinandersetzt. Ich habe einen internationalen E-Fuels-Dialog ins Leben gerufen und wir sind dabei, in diesem Dialogformat die Hürden zu identifizieren und an deren Abbau zu arbeiten, die heute dort vorhanden sind und dazu führen, dass die Produktion von Sustainable Aviation Fuels weltweit nicht in Gang kommt. Was sind das für Hürden? Beispielsweise regulatorische Inkompatibilitäten, die den Aufbau von Produktionsanlagen erschweren. Ein Beispiel: Es gibt in Marokko eine Pilotanlage, die die Produktion von SAF im Blick hat. Und die dürfen jetzt kein marokkanisches CO₂ verwenden, wenn sie die Kraftstoffe auf den europäischen Markt bringen wollen. Also was machen sie jetzt? Sie importieren CO₂ aus Spanien nach Marokko, um dann europäisches CO₂ bei der Produktion der Kraftstoffe zu verwenden. Das kann man im Pilotbereich mal machen bei einer Versuchsanlage, aber mit dieser Regulierung lässt sich eine industrielle Produktion, also ein Hochskalieren, nicht darstellen. Warum ist das so? Weil wir auf europäischer Ebene Vorgaben haben, welchen Ursprung das CO₂ für die Anerkennung solcher Kraftstoffe als klimaneutral oder klimafreundlich haben muss. Der Gedanke dahinter ist sicherlich richtig. Wir wollen ja nicht nur den Luftverkehr dekarbonisieren, sondern wir wollen auch die Industrieproduktion dekarbonisieren. Deswegen sagt man auf europäischer Ebene, es kann jetzt nicht sein, dass man CO₂ aus dem [außereuropäischen] Zementwerk nimmt, um SAF zu produzieren. Auf der anderen Seite muss man erkennen, dass es in der jetzigen Situation, wo wir erst mal jemanden brauchen, der überhaupt SAF produziert, eigentlich egal ist, ob das da oder dort herkommt. CO₂ ist chemisch erst mal CO₂. Wir müssten es den Leuten durch den Abbau der Regulierung an dieser Stelle einfach machen. Wir müssten den Marokkanern beispielsweise erlauben, marokkanisches CO₂ zu verwenden und dürfen ihnen nicht die Auflage machen, auf regulatorischen Umwegen europäisches nach Marokko exportieren zu müssen.

Das sind so Dinge, an denen wir arbeiten und die wir identifizieren, um dann am Ende ein Produkt zu bekommen, das wir einsetzen können. Natürlich investieren wir selbst auch in Forschungsanlagen. Wir haben in Leuna, glaube ich, 30 Millionen Fördermittel ausgekehrt oder

noch mehr. Die Zahlen jedenfalls habe ich jetzt nicht so parat, aber jedenfalls haben wir erhebliche Summen ausgekehrt an Fördermitteln, um dort eine Produktionsanlage aufzubauen für Sustainable Aviation Fuels. In Freiberg in Sachsen gibt es eine Pilotanlage, die sich mit der wissenschaftlichen Erarbeitung der Voraussetzungen für eine Hochskalierung der Produktion dieser Kraftstoffe beschäftigt.

Jetzt will ich aber, wenn Sie mir erlauben, noch eine Sache sagen, die mir ganz wichtig ist. Diese Debatte um E-Fuels und die Verwendung von E-Fuels nur in Flugzeugen oder nur in Schiffen und nicht in Autos usw. schadet auch der Produktion von SAF. Denn es ist so, wenn Sie Sustainable Aviation Fuels, also synthetisches Kerosin, produzieren, dann produzieren Sie 70 % synthetisches Kerosin und 30 % synthetisches Benzin und Diesel, das Sie in Flugzeugen nicht verwenden können. Diese Zahlen können Sie auch nicht variieren. Sie können nicht sagen, dann produziere ich 100 % synthetisches Kerosin. Das geht nicht. Und jetzt stellt sich natürlich die Frage für jeden Hersteller dieser Kraftstoffe: Was mache ich dann mit diesen 30 % meiner Produktion? Für die brauche ich einen Markt. Deswegen ist diese Debatte, aber im Auto darf es nicht sein, für die schon der erste Schock. Das ist ein Problem. Deswegen wäre es hilfreich, um diesen Markt – also die Produktion synthetischer Flugkraftstoffe – anzureizen, wenn man die Verwendung der Nebenprodukte, die immerhin 30 % ausmachen, möglichst uneingeschränkt zuließe. Das ist ein Anreiz für die Investition. Denn jeder, der in Milliardenhöhe investiert, beschäftigt sich natürlich mit der Frage, darf ich das überhaupt verkaufen? Habe ich Kunden hinterher für dieses Produkt? Dieser Gedanke findet leider in der politischen Debatte so gut wie gar nicht statt. Aber alle Wissenschaftler, mit denen ich rede, bestätigen mir, dass es genauso ist. Deswegen wäre es wirklich hilfreich, wenn die EU-Kommission dem Vorschlag der Bundesregierung folgen würde, E-Fuels-only-Fahrzeuge zeitlich unbefristet dauerhaft zulassen. Das wäre ein gutes Signal.

Ich will Ihnen noch ein Beispiel nennen. Ich habe neulich mit dem Kollegen Hermann aus Baden-Württemberg die Mineralö Raffinerie Oberrhein in Karlsruhe besucht. Das ist die größte in



Deutschland. Die erzählten mir so beiläufig, wissen Sie, wir beschäftigen uns auch mit der Frage, wie können wir umstellen von der fossilen Mineralölindustrie auf die Sustainable-Fuels-Industry. Deren Idee war es, in genau diese Produktion von E-Fuels zu investieren. Die hatten SAF im Blick, sehen aber, dass es im Augenblick gar keinen großen Markt dafür gibt, weil keine Fluggesellschaft freiwillig mehr beimischen kann. Das lässt sich am Markt nicht machen wegen der Preissensibilität bei Flugtickets. Deswegen war deren Idee, zu investieren und mit der Produktion von Benzin und Diesel anzufangen, und auf der Grundlage dann eine Anlage aufzubauen, die skaliert werden kann mit dem Ziel, SAF zu produzieren. Am Ende war die Fahrzeugregulierung auf europäischer Ebene der Grund, warum sie es nicht gemacht haben. Das ist etwas, worüber wir reden müssen. Es ist wichtig, dass man diejenigen, die darüber nachdenken, in nachhaltige Kraftstoffe zu investieren, nicht mit Anwendungsverbots für diese Produkte abschreckt. Unter diesem Gesichtspunkt muss man schauen, was wir da machen können. Und natürlich bleiben beim Verbrennungsmotor immer noch die sonstigen problematischen Emissionen. Deswegen wird die Elektromobilität auch eine sehr große Rolle spielen, aber gleichwohl ist diese Option natürlich klug. Man kann diese Kraftstoffe auch für die Bestandsflotte sehr gut verwenden und CO₂-Emissionen reduzieren. Aber es wird auch niemanden geben, der nur für eine Bestandsflotte, die ja quasi ein zukünftig dahinsinkendes Kundensegment ist, Milliardeninvestitionen tätigt. Deswegen muss man eine offene Anwendung dieser Kraftstoffe in der Regulierung anstreben, weil das ein wichtiger Investitionsanreiz ist. Tut mir leid, wenn ich es so weit ausführe.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Es sind ja auch komplexe Themen. Also insofern finde ich das völlig in Ordnung.

Ich habe jetzt als letzte Wortmeldung Herrn Wagner. Gibt es noch eine weitere? Das sehe ich nicht. Dann schließe ich hiermit die Redeliste.

Abg. **Johannes Wagner** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, und vielen Dank, Herr Minister, dass Sie heute hier sind in diesen turbulenten Zeiten und sich die Zeit nehmen, Rede und Antwort zu stehen. Ich

bin leider auch selbst ein bisschen spät gekommen nach einem anderen Termin. Da ging die Debatte um E-Fahrzeuge und Autos. Verkehr ist ja viel, viel mehr. Ich habe meinen Helm jetzt dahinten hingelegt, ich bin heute mit dem Fahrrad angereist. Und natürlich ist ein Fahrrad nicht nur ein Sportmittel, sondern auch ein Fortbewegungsmittel, also ein Verkehrsmittel. Ich weiß nicht, vielleicht haben Sie was dazu gesagt in Ihrem Impuls zum Radverkehr. Wenn Sie jetzt die letzten drei Jahre bundespolitisch Revue passieren lassen, was waren Ihre größten Erfolge im Bereich Radverkehr? Womit haben wir den Radverkehr gemeinsam vorangebracht? Und wenn Sie jetzt einen Wunschzettel kurz vor Weihnachten aufmachen, was wären im Radverkehr im verkehrspolitischen Bereich die Dinge, von denen Sie sagen, da müsste eine nächste Bundesregierung sehr schnell an Ihre Erfolge anknüpfen?

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Vielen Dank, Herr Wagner. Herr Minister.

BM Dr. Volker Wissing (Bundesminister der Justiz und Bundesminister für Digitales und Verkehr): Ich will gerade noch mal die Zahl ansprechen, wo mir nicht ganz klar war, wie hoch die Fördermittel sind. Es waren 130 Millionen, also nicht 30, sondern 130 Millionen für die E-Fuels-Anlage.

Zum Radverkehr: Also es liegt in der Natur der Sache, dass der Radverkehr im Schwerpunkt keine Bundesangelegenheit sein kann, da der Bund für Fernverkehr zuständig ist, während die Länder die Zuständigkeit für regionalen und lokalen Verkehr haben. Das ergibt sich einfach aus dieser Grundverteilung. Das ist auch der Grund, warum ich nicht immer zuerst über Radverkehr spreche, weil ein für Fernverkehr zuständiger Bundesminister dort nicht seinen Schwerpunkt sehen kann.

Gleichwohl haben wir im Bundesministerium für Digitales und Verkehr Radweg-Förderprogramme, um die Länder zu unterstützen. Wir haben auch einen nationalen Radverkehrsplan, der sehr gut ist. Wir haben dort viele Dinge gemacht, an die es sich lohnt anzuknüpfen, beispielsweise die Unterstützung der Kommunen, um Radverkehrsplanung vorzunehmen und Kompetenzen aufzubauen. Wir stellen auch Fördermittel zur Verfügung. Allerdings muss man



sagen, der Abfluss dieser Fördermittel ist ausbaufähig. Daran sieht man auch, wo das Problem ist. Nämlich, dass die Zuständigen nicht die aktivsten sind in diesem Bereich. Das ist leider ein Problem, das man immer wieder beobachtet in Deutschland. Die im föderalen Staat bei subsidiärer Zuständigkeit Verantwortlichen werden ihrer Aufgabe nicht ausreichend gerecht und zeigen dann nach oben und erheben Vorwürfe. Das sehe ich in vielen Bereichen. Wenn es den Ländern wichtig ist, den Radverkehr voranzubringen, warum tun sie es dann nicht? Sie sagen immer, der Bund soll mehr Fördermittel zur Verfügung stellen. Tun wir das, fließen sie aber nicht ab. Dann reduziert sie mir das Finanzministerium wieder, weil sie sagen, Haushaltsreste produzieren ist zwar auch nett, aber bei dieser Haushaltslage kein wirklich gutes Konzept. Also wir bekommen die Fördermittel reduziert, weil die Länder sie nicht abrufen. Gleichzeitig zeigen die Länder auf uns und sagen, ihr müsst mehr für den Radverkehr tun, obwohl wir gar nicht zuständig sind. Das ist ein bisschen so mein Erleben in diesem Bereich.

Wir haben Förderprogramme für Fahrradparkhäuser, wir haben auch Förderprogramme für Radwege. Wir beschäftigen uns immer sehr stark mit der Frage, wie können wir die Mittel, die wir haben, so einsetzen, dass sie einen möglichst großen Effekt erzielen? Und da empfehle ich allen, sich immer noch mal den Radwegelückenschluss anzuschauen. Das sind zwar kleine Baumaßnahmen, die nicht so attraktiv sind, aber man kann eine Riesenpressekonferenz machen, wenn man so einen Radweglückenschluss frei gibt. Es gibt Radwege, die sind zehn Kilometer lang und haben eine Lücke und werden dann nicht genutzt, weil die Eltern sagen, ich schicke mein Kind nicht über den Radweg mit dem Fahrrad in die Schule, wenn es eine Bundesstraße überqueren muss, weil es da eine Lücke gibt. An dieser Stelle ist mir das zu gefährlich. Dann fahre ich lieber mit dem Auto. Das kann ich aus eigener Erfahrung als Vater sagen. Und solche Sachen muss man in den Blick nehmen. Eine kleine Lücke reicht, dass Eltern das so machen. Und das ist natürlich schade.

Abg. **Johannes Wagner** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das war mir gar nicht so bewusst, dass die Fördermittel bundesweit von den Ländern

nicht genügend abgerufen werden, gerade beim Thema Radverkehr und Radwegeausbau.

BM Dr. Volker Wissing (Bundesminister der Justiz und Bundesminister für Digitales und Verkehr): Ja. Das ist so.

Der Mittelabfluss ist in diesem Bereich sehr zäh und wir würden uns da mehr Aktivitäten wünschen. Ich motiviere da auch immer. Das Fahrrad ist ganz wichtig. In dem Punkt würde ich auch jedem empfehlen, sich damit weiter zu beschäftigen.

Ich hatte vorhin über die Multimodalität gesprochen und das Deutschland-Ticket und sogenannte Umstiegshubs. Die Leute sind im ländlichen Raum gut darin, sich die erste und letzte Meile selbst und individuell zu organisieren. Wenn ich jetzt eine längere Strecke habe, dann wird es halt schwierig. Wenn man solche Umstiegshubs baut, bei denen die Leute umsteigen können vom Individualverkehr auf die Schiene beispielsweise, dann braucht man Parkplätze für diejenigen, die mit dem Auto ihre first and last mile organisieren. Aber für diejenigen, die das Fahrrad nutzen, braucht man dann Fahrradparkhäuser an den Umstiegshubs. Denn wer mit dem E-Bike unterwegs ist, möchte beispielsweise sein Fahrrad nicht irgendwie vielleicht wieder haben, wenn er abends zurückkommt, sondern das muss sicher abgeschlossen sein. Und da reicht keine Fahrradkette, sondern man braucht ein Parkhaus. Man muss natürlich auch die Radwegeplanung auf solche Hubs ausrichten, damit diese Multimodalität gut organisiert werden kann.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Wir hatten für unsere Aussprache eine runde Stunde verabredet und ich stelle fest, wir haben eine Punktlandung. Gleichwohl ist deutlich geworden, wie komplex dieses Thema ist und nach den Ausführungen von Herrn Wagner haben wir jetzt alle einen Auftrag, den wir in unsere Wahlkreise, Kommunen und Bundesländer mitnehmen, mal zu schauen, wie denn Radwegfördermittel des Bundes ausgeschöpft worden sind und ob da nicht was Besseres geht als das, was bisher passiert. Deswegen einen herzlichen Dank für Ihre Unterrichtung. Vielen Dank, dass Sie Rede und Antwort gestanden haben, Herr Minister. Wir wünschen heute noch einen guten Ausklang des



Tages und ja, man wird sich politisch weiter begegnen, denke ich, auf irgendeine Art und Weise. In diesem Sinne alles Gute und ein herzliches Dankeschön.

BM Dr. Volker Wissing (Bundesminister der Justiz und Bundesminister für Digitales und Verkehr):
Danke an Sie. Vielen Dank.

Tagesordnungspunkt 2

Beschlussfassung über die Durchführung öffentlicher Fachgespräche

a) zum Thema „Nachhaltiger Konsum: Schlüsselfaktor effektive Verbraucherkommunikation“ am 4. Dezember 2024

b) zum Thema „Nachhaltigkeitslabel für Lebensmittel“ am 18. Dezember 2024

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, wir setzen unsere Tagesordnung fort. Sie haben im Tagesordnungspunkt Nummer zwei die Beschlussfassung über die Durchführung von zwei Fachgesprächen. Wir sind in der Obleuterunde übereingekommen, diesen Tagesordnungspunkt abzusetzen. Ich werde unter Verschiedenes noch ein paar Sätze dazu sagen.

Tagesordnungspunkt 3

Nachhaltigkeitsprüfungsbewertung - Beschlussfassung über die Votenliste

Ausschussdrucksache: 20(26)137
Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD):

Damit sind wir beim Tagesordnungspunkt Nummer drei – Nachhaltigkeitsprüfungsbewertung, Beschluss über die Votenliste. Es liegen keine Prüfbitten vor. Wir haben Beschlussfassung ohne Aussprache verabredet. Deswegen kommen wir sofort zur Abstimmung. Wer stimmt für diese Votenliste? Die bitte ich um das Handzeichen. Das sind alle Fraktionen. Dankeschön. Gegenprobe. Gibt es Gegenstimmen? Das ist nicht der Fall. Enthaltungen? Ebenfalls nicht. Damit ist die Votenliste angenommen.

Eine Mitteilung in diesem Zusammenhang rund um die Nachhaltigkeitsprüfungsbewertung. Wir sind in der Obleuterunde übereingekommen, dass

wir die Nachhaltigkeitsprüfungsbewertung fortsetzen werden, obwohl es ja nur noch wenige Gesetzesvorhaben geben wird. In diesem Zusammenhang bleibt die Zuordnung der Berichterstatterinnen und Berichterstatter erhalten. Und wir sind übereingekommen, dass wegen der Auflösungserscheinungen in der Koalition die FDP-Seite ihr Votum zur Nachhaltigkeitsprüfungsbewertung mit der noch vorhandenen Regierungsseite kommunizieren wird, sodass wir da hoffentlich keine Verdrückung oder irgendwas haben werden, sondern das vernünftig im Rahmen des Möglichen werden weiter leisten können.

Tagesordnungspunkt 4

Berichte aus den Berichterstattergruppen und zu zentralen Nachhaltigkeitsthemen in den Ausschüssen

hier: u.a. Bericht aus dem Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union
Ralph Brinkhaus, MdB

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Damit sind wir beim Tagesordnungspunkt Nummer 4. Berichte aus den Berichterstattergruppen und zu zentralen Nachhaltigkeitsthemen in den Ausschüssen. Wir haben für heute planmäßig vorgesehen einen Bericht aus dem Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union, Berichterstattung durch Herrn Kollegen Ralph Brinkhaus, CDU/CSU-Fraktion. Sehr geehrter Herr Brinkhaus, Sie haben das Wort.

Abg. **Ralph Brinkhaus** (CDU/CSU): Ja, ganz herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. Für die meisten europäischen Nachhaltigkeitsthemen sind ja primär die Fachausschüsse zuständig. Deswegen möchte ich auf eine Sache hinweisen, die ich auch schon mal hier erwähnt hatte. Das ist der Net Zero Industry Act. Das ist die europäische Antwort auf den Inflation Reduction Act, der eigentlich national noch rechtmäßig auszubilden ist. Das wird diese Bundesregierung nicht mehr hinkriegen, aber es wäre gut, wenn es die nächste Bundesregierung schafft. Es geht darum, dass man Net Zero Projekte aber auch Net Zero Valleys identifiziert. Das sind ganze Regionen, in denen man beispielsweise über beschleunigte Genehmigungsverfahren Produktionskapazitäten aufbauen kann für Net Zero-Technologien. Ich



halte das immer noch für sehr sehr spannend. Es ist beispielsweise so, dass die Region Lausitz als Braunkohlenachfolgeregion da sehr intensiv unterwegs ist und auch gerne Net Zero-Region werden möchte, aber dass auf Bundesebene noch die gesetzliche Grundlage fehlt. Also wie gesagt, die Europäische Kommission oder die Europäische Legislative gibt uns da relativ viele Möglichkeiten. Und das wäre auch so die herzliche Bitte an die Kolleginnen und Kollegen aus den anderen Fraktionen, sich dieses Themas nochmal anzunehmen. Ansonsten möchte ich dieses Mal den Fokus auf einen Punkt setzen, der natürlich im Ausschuss für Europäische Angelegenheiten eine große Rolle spielt und der auch Nachhaltigkeitsaspekte hat. Das ist die Erweiterung der EU. Es geht um die Westbalkan-Staaten. Es geht aber jetzt mittlerweile auch um Moldawien und die Ukraine, weniger um Georgien seit einigen Wochen und das gibt natürlich für die Nachhaltigkeit ziemlich viele Herausforderungen. Also einmal für den ganzen Bereich Klima/Umwelt. Skopje beispielsweise, die Hauptstadt von Nordmazedonien, ist eine der dreckigsten Städte der Welt, also zumindest im Winter ist es sehr schwierig, dort mal tief einzuatmen, was man so sagt. Ich bin im Winter noch nicht da gewesen. Das heißt also, wir haben eine Menge Herausforderungen auch im Umweltbereich. Wir haben aber auch eine Menge Chancen durch die Neuaufnahme von Mitgliedern, weil dort die Bereitschaft, mit erneuerbaren Energien als Geschäftsmodell zu arbeiten, wesentlich größer ist als beispielsweise in Frankreich, wo es ein ganz großes Problem ist, Windräder, Solarparks und andere Sachen auszubauen. Das heißt, wie gesagt, als Generator für den Rest von Europa ist das durchaus auch ein Geschäftsmodell für diese Länder. Es gibt neben den Herausforderungen auch Chancen im Klima- und Umweltbereich.

Im sozialen Bereich, der auch zur Nachhaltigkeit gehört, stehen wir vor erheblichen Herausforderungen. Wir haben einen sehr großen sozialen Unterschied. Wenn man jetzt mal die Ukraine nimmt, die vor dem Krieg ein geringeres Bruttoinlandsprodukt pro Kopf hatte als beispielsweise Russland. Also es war wirklich das Armenhaus, wie auch Moldawien. Das heißt, wir stehen in der Kohäsion, auch im Bereich der sozialen Nachhaltigkeitskriterien vor ganz, ganz

großen Herausforderungen. Ich nenne da jetzt noch nicht mal den Bereich Armut, sondern beispielsweise den Bereich Gesundheit. Da lohnt es sich auch, einen Blick drauf zu werfen. Und wir haben natürlich auch im Bereich Finanzen und Wirtschaft, das sind ja auch Nachhaltigkeitsaspekte, auch sehr große Herausforderungen. Wir befinden uns da so ein bisschen in einer Situation, wo zwei Herzen in unserer Brust sind. Auf der einen Seite ist es so, dass natürlich die Europäische Union gerne neue Länder aufnehmen möchte, weil das auch unsere europäische Identität ist, aber auch, weil es geopolitisch geboten ist. Wenn wir den Westbalkan nicht besetzen, gehen dort wahlweise Chinesen, Türken, Saudis oder die Russen hin. Stichwort Serbien. Ukraine und Moldawien sind ganz besondere Situationen. Das heißt also, vom europäischen Denken her, auch aus geopolitischer Perspektive, ist das sicherlich toll. Auf der anderen Seite stehen große Herausforderungen, denn neue Länder auch mit instabilen Strukturen, das haben wir bei dem Beitritt beispielsweise von Kroatien, aber auch Bulgarien und Rumänien gesehen, sind große Herausforderungen für die tiefere Integration. Und jetzt komme ich wieder zum Kern-Nachhaltigkeits-Thema. Wir haben auch in Zukunft noch Abstimmungen zu treffen im Europäischen Rat über Dinge beispielsweise des Green Deals. Jetzt muss man auch immer wissen, was kauft man sich und welche Philosophie kauft man sich ein, wenn man die Europäische Union erweitert. Was bedeutet das für Mehrheiten im Rat? Wir haben, da es überwiegend ärmere Länder sind, zum Thema Umwelt und Nachhaltigkeit eine ganz andere Herangehensweise, als das in Industrieländern des Westens der Fall ist. Und insofern möchte ich eigentlich nur das Augenmerk darauf richten. Wir beschäftigten uns sehr viel im Ausschuss für Angelegenheiten der Europäischen Union mit deren Erweiterung, die auch Nachhaltigkeitsgesichtspunkte hat. Ansonsten kann ich auch wirklich nur empfehlen, dass wir vielleicht in der nächsten Legislaturperiode, diese Legislaturperiode wird es wohl nicht mehr passen, die Gelegenheit nutzen, um einfach mal unseren Nachhaltigkeitsblick über unsere Kernaufgabe, nämlich der Nachhaltigkeit hier in Deutschland, auch auf die Nachhaltigkeit in Europa zu lenken. Ich denke, das macht Sinn, sich



da mal eine Sitzung lang mit zu beschäftigen. Das Ausschusssekretariat könnte das vielleicht aufnehmen und das in der nächsten Legislaturperiode auf die Tagesordnung bringen. Das wäre sehr nett. Vielen Dank.

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Vielen Dank, Herr Brinkhaus. Das werden wir genau so machen. Das Sekretariat hat es aufgenommen.

Tagesordnungspunkt 5

Verschiedenes

Vorsitzender Helmut Kleebank (SPD): Damit kann ich den Tagesordnungspunkt 4 abschließen und komme zu „Verschiedenes“. Hier will ich ganz kurz auf die Verabredung aus der Obleute-Runde zum Arbeitsbericht hinweisen. Die Zeitplanung zum Arbeitsbericht ist mit der angekündigten Vertrauensfrage des Bundeskanzlers und der schon avisierten Neuwahl des Deutschen Bundestages nicht mehr einzuhalten. Wir haben deswegen einen neuen Abgabetermin für die entsprechenden Textbausteine verabredet. Der muss so liegen, dass es möglich ist, den Arbeitsbericht im Januar im Rahmen einer Sitzung hier zu beschließen. Das heißt, wir haben als neues Abgabedatum den 13. Dezember verabredet.

Ich bitte also in den Fraktionen bei den Kolleginnen und Kollegen darauf hinzuwirken, dass das möglichst eingehalten wird. Es gibt nur wenig Nachfrist, um bei ausstehenden Berichtsteilen da noch mal nachfassen zu können.

Ansonsten haben wir in der Obleute-Runde verabredet, dass dies heute bis auf die Verabschiedung des Arbeitsberichts unsere letzte Sitzung im Rahmen von Fachgesprächen sein soll. Wir gehen davon aus, dass alle jetzt hektische Zeiten vor sich haben und wir hielten es für angemessen, jetzt nicht neue Fachgespräche anzusetzen. Insofern werden wir uns in dieser Runde dann im neuen Jahr wieder sehen. Wir werden sehen, in welcher Sitzungswoche das gelingt. Ich bitte wie gesagt darum, die Berichtsteile abzuliefern. Wir werden uns ja im Parlament noch über den Weg laufen an verschiedenen Stellen. Insofern wünsche ich noch nicht schöne Weihnachten und noch keinen guten Rutsch ins neue Jahr. In diesem Sinne Ihnen allen einen guten Abend und wir sehen uns noch die Woche. Gutes Gelingen. Vielen Dank. Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss der Sitzung: 18:10 Uhr

Helmut Kleebank, MdB
Vorsitzender



Votenliste

Stand: 12. November 2024

lfd. Nr.	Drs.-Nr.	Art	Titel	Berichterstatter	Nachhaltigkeitsbezug	Aussagen zur Nachhaltigkeit	Aussagen plausibel	Votum der BE
1	20/13636	VO	<u>Erste Verordnung zur Änderung der Versicherungsvermittlungsverordnung</u>	Maik Außendorf, MdB Ralph Brinkhaus, MdB	ja	ja	ja	keine Prüfbitte
2	499/24	GE	<u>Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen Nr. 155 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 22. Juni 1981 über Arbeitsschutz und Arbeitsumwelt sowie zu dem Protokoll von 2002 zum Übereinkommen über den Arbeitsschutz, 1981</u>	Rasha Nasr, MdB Felix Schreiner, MdB	ja	ja	ja	keine Prüfbitte
3	490/24	GE	<u>Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Konsumcannabisgesetzes - Nutzhanfliberalisierung</u>	Rita Hagl-Kehl, MdB Dr. Wolfgang Stefinger, MdB	ja	ja	ja	keine Prüfbitte
4	427/24 20/13634	GE	<u>Entwurf eines Gesetzes über die Einführung einer bundeseinheitlichen Pflegefachassistentenausbildung (Pflegefachassistenteneinführungsgesetz)</u>	Susanne Menge, MdB Maria-Lena Weiss, MdB	ja	ja	ja	keine Prüfbitte