

Dorothee Bär

- (A) Da wir aber als christlich-liberale Koalition weiterhin an sachorientierter Politik interessiert sind, gehen wir heute einen ganz neuen Weg, um Theaterregisseure und Menschen im FSJ zu entlasten. Deswegen haben wir unser Vorhaben erneut in den Bundestag eingebracht, diesmal im Rahmen des Gesetzes für die Verkürzung von Aufbewahrungsfristen.

(Ingrid Arndt-Brauer [SPD]: Hätten Sie es mal beim Verkehrswegeplan mit eingebracht!)

Deswegen heißt es im Gesetzentwurf schlicht und einfach:

Zu den weiteren entlastenden Maßnahmen gehören z. B. die Umsatzsteuerbefreiungen für rechtliche Betreuer, Bühnenregisseure und -choreographen sowie die Steuerbefreiung des Taschengeldes bei zivilen Freiwilligendiensten.

Lassen Sie uns also gemeinsam für die Kulturschaffenden und die im Kulturbereich Engagierten heute einmal ein Zeichen setzen, indem wir gemeinsam für den Gesetzentwurf stimmen. Sollten Sie das nicht tun, weiß ich genau, was auf den Bühnen dieser Welt los sein wird.

(Manfred Zöllmer [SPD]: Das ist ja toll! Wenigstens einer, der das weiß!)

Dann wird nämlich jedem klar, das Sie hier auch nur Theater machen. Schade!

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

- (B) **Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:**
Ich schließe die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung über den von den Fraktionen von CDU/CSU und FDP eingebrachten Gesetzentwurf zur Verkürzung der Aufbewahrungsfristen sowie zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften. Der Finanzausschuss empfiehlt in seiner Empfehlung auf Drucksache 17/13259, den Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU/CSU und FDP auf Drucksache 17/13082 anzunehmen. Ich bitte diejenigen, die dem Gesetzentwurf zustimmen wollen, um das Handzeichen. – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Der Gesetzentwurf ist damit in zweiter Beratung mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen von SPD und Grünen bei Enthaltung der Linken angenommen.

Wir kommen zur

dritten Beratung

und Schlussabstimmung. Ich bitte diejenigen, die dem Gesetzentwurf zustimmen, sich zu erheben. – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Der Gesetzentwurf ist mit den gleichen Mehrheitsverhältnissen wie in der zweiten Lesung angenommen.

Ich rufe nun den Tagesordnungspunkt 14 auf:

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

- zu dem Antrag der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD (C)

Schutz vor Schiffsunfällen beim Bau der Fehmarnbelt-Querung sicherstellen

- zu dem Antrag der Abgeordneten Herbert Behrens, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE

Feste Fehmarnbeltquerung auf den Prüfstand – Ausstieg aus dem Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark verhandeln

- zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Konstantin von Notz, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Chancen und Risiken ergebnisoffen bewerten – Verhandlungen mit dem Königreich Dänemark über den Ausstieg aus dem Staatsvertrag über den Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung aufnehmen

- Drucksachen 17/11365, 17/8912, 17/9407, 17/13154 –

Berichterstattung:
Abgeordneter Gero Storjohann

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung ist für die Aussprache eine halbe Stunde vorgesehen. – Ich höre dazu keinen Widerspruch. Dann ist so beschlossen.

Ich eröffne die Aussprache und erteile dem Kollegen Gero Storjohann für die CDU/CSU-Fraktion das Wort. (D)

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Gero Storjohann (CDU/CSU):

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die feste Fehmarnbelt-Querung ist wieder einmal Gegenstand einer hochspannenden Debatte; darüber freuen wir uns alle.

Die SPD hat einen Antrag vorgelegt, der im Wesentlichen darauf abzielt, eine Reihe von Sicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf die Sicherheit des Verkehrs im Umfeld der zukünftigen Baustelle auf See zu veranlassen. Die Beratungen im Ausschuss haben gezeigt, dass viele Forderungen der SPD sich bereits in der Umsetzung befinden und die Seesicherheit bei den Bauarbeiten gewährleistet ist. Die Betonung liegt auf: Bauarbeiten. Ich freue mich, dass die SPD weiterhin zu diesem Projekt steht.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Das ist doch kein Wunder!)

– Herr Hacker, Sie kennen doch die Vorgeschichte. Es war nicht einfach, Minister Tiefensee überhaupt dazu zu bewegen, diese Nummer mitzumachen,

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Die CDU-Abgeordneten aus Mecklenburg-Vorpommern haben nicht zugestimmt!)

die für uns im Norden sehr wichtig ist.

Gero Storjohann

(A) (Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Ich komme zu den beiden Anträgen der Linken und der Grünen und möchte betonen, dass es im Bundestag eine breite Mehrheit für die Realisierung des Projektes „feste Fehmarnbelt-Querung“ gibt. Das hat bereits die Debatte zu den Anträgen gezeigt. Ich halte es auch nicht für hilfreich, diese Ausstiegsforderung immer wieder zu erheben. Deutschland und Dänemark wollen die feste Fehmarnbelt-Querung realisieren, und die Bundesrepublik Deutschland wird sich auch an die eingegangene Verpflichtung halten, die deutsche Hinterlandanbindung zeitgerecht fertigzustellen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Die Hinweise von Linken und Grünen auf Art. 22 des 2008 abgeschlossenen Staatsvertrages über eine feste Fehmarnbelt-Querung laufen ins Leere. Es ist auf dänischer Seite kein Wille erkennbar, nicht einmal ansatzweise, auf dieses Bauvorhaben zu verzichten. Nur bei übereinstimmender Willenserklärung auf dänischer und deutscher Seite wäre über einen Ausstieg zu verhandeln; das ist unter angesehenen Juristen völlig unstrittig.

Was mir bei Ihrer Betrachtungsweise fehlt, ist der Ertrag, der Mehrwert dieser Baumaßnahme. Das meine ich sowohl wirtschaftlich als auch kulturell.

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

(B) Es geht beim Bau des Absenktunnels um ein großes europäisches Projekt, das wir von der Union ausdrücklich begrüßen. Mit der Fehmarnbelt-Querung schaffen wir eine feste Direktverbindung zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa,

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die haben wir doch jetzt schon durch die Jütland-Route! Das haben wir alles schon!)

und zwar als Straßen- und Schienenverbindung.

Die Zukunft wird von der Elektromobilität bestimmt sein. Eine neue Schienenverbindung zwischen Dänemark und Deutschland ist somit nur zu begrüßen. Die wirtschaftlichen, wissenschaftlichen und kulturellen Chancen dieses Verkehrsprojektes sind immens.

(Beifall des Abg. Bernhard Kaster [CDU/CSU])

Der 17,6 Kilometer lange Absenktunnel durch den Fehmarnbelt wird Nordeuropa und Zentraleuropa enger zusammenwachsen lassen. Das ist auch ein großer Wunsch unserer Nachbarn aus Schweden und aus Dänemark.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Die Linken und die Grünen stellen sich gegen dieses Projekt, ein Projekt mit europäischen Dimensionen. Sie präsentieren uns Anträge, in denen sie uns auffordern, aus dem Staatsvertrag quasi auszusteigen.

(Herbert Behrens [DIE LINKE]: Richtig!)

Aber wie weit sind wir denn jetzt schon?

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Noch ist gar nichts gebaut!)

(C)

Die Beratungen haben Folgendes ergeben: Die technischen Planungen sind praktisch abgeschlossen.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wir sind noch mittendrin, Herr Kollege!)

Die Umweltuntersuchungen sind abgeschlossen. 2015 ist mit dem Baubeginn beim Tunnel zu rechnen. Für die CDU/CSU-Fraktion bestätige ich Ihnen gerne: Wir stehen uneingeschränkt zu diesem Projekt.

(Dr. Kirsten Tackmann [DIE LINKE]: Vorwärts immer, rückwärts nimmer!)

Deshalb können Sie sich schon ausmalen, was mit Ihren Anträgen passieren wird.

Wir wollen dieses Projekt. Wir wollen die 4 000 Arbeitsplätze, mit denen bei diesem Projekt Jahr für Jahr zu rechnen ist, generieren.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU sowie des Abg. Torsten Staffeldt [FDP])

500 dieser Arbeitsplätze werden auf deutscher Seite in der Region von Puttgarden entstehen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP – Herbert Behrens [DIE LINKE]: Donnerwetter! Für 2 Milliarden kann man schon etwas verlangen!)

(D) Wir wollen die hierdurch entstehenden Arbeitsplätze für die Menschen im Großraum Hamburg und Ostholstein. Die Dänen haben ihre Tunnelprojekte in Krisenzeiten konzipiert und waren nachher, als die Wirtschaft boomte, rechtzeitig mit den Projekten fertig. Das war genau die richtige Entscheidung für das dänische Staatswesen. Das ist ein Vorbild, wie man Geld sinnvoll einsetzen kann.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Linke und Grüne wollen jetzigen und zukünftigen Generationen diese großartigen Chancen verwehren. Sie verweigern sich der Zukunftsgestaltung. Das machen wir nicht mit. Wir sind inzwischen so weit, dass wir über die konkrete Ausgestaltung der Hinterlandanbindung auch auf deutscher Seite des Tunnels sprechen. Wir nehmen die Anregungen der Menschen vor Ort auf. Deshalb wird aktuell über den Bau einer sogenannten 2 + 1-Trasse im Schienenverkehr diskutiert. Sie könnte festgeschrieben werden, sobald ein entsprechendes Raumordnungsverfahren abgeschlossen wird. 2 + 1 bedeutet: Der Nahverkehr würde weiter über die Bäderorte an der Ostsee verlaufen. Zwei neue Trassen würden parallel zur A 1 für den Fern- und Güterverkehr gebaut werden.

(Herbert Behrens [DIE LINKE]: Und Kostenpunkt?)

Diese neue Trasse muss natürlich noch im Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt werden und muss dazu

Gero Storjohann

- (A) von Schleswig-Holstein angemeldet werden. Das ist aber schon angegangen worden. Insofern können wir sehr zuversichtlich sein, dass die Landesregierung das mitmacht.

Ein wesentlicher Kritikpunkt ist der Schienenlärm durch die Zunahme des Güter- und Fernverkehrs. Hier haben wir uns in der Koalition und auch parteiübergreifend geeinigt, den Schienenbonus ab 2015 abzuschaffen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP – Torsten Staffeldt [FDP]: Das haben wir gemacht!)

So. Das ist ein gutes Signal für Schleswig-Holstein, auch, Ingo Gädechens, für Ostholstein. Es muss jetzt ein bisschen neu geplant werden. Aber das macht, wie ich glaube, die Sache ein bisschen einfacher.

Meine Damen und Herren, das, was die Grünen und die Linken hier vorgelegt haben, ist ein Armutszeugnis. Wir werden der Beschlussempfehlung des Ausschusses unsere Zustimmung geben und damit die Anträge versenken.

Danke schön.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Sören Bartol [SPD]: Und unser Antrag? Was ist mit unserem Antrag?)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat Hans-Joachim Hacker für die SPD-Fraktion.

- (B) (Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Vielen Dank, Herr Präsident! – Liebe Kolleginnen und Kollegen! Einen herzlichen, schönen Abend zu später Stunde! Die späte Stunde ist wohl auch der Grund dafür, Herr Kollege Storjohann, dass Sie sich mit dem SPD-Antrag überhaupt nicht auseinandergesetzt haben.

(Hans-Werner Kammer [CDU/CSU]: Das kommt gleich noch!)

Der SPD-Antrag geht nämlich auf ganz wichtige Fragen ein, über die wir bereits in Verbindung mit der Ratifizierung des Vertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark vom 3. September 2008 hier in diesem Hause am 18. Juni 2009 diskutiert haben. Ich will in Erinnerung rufen: Herr Storjohann, damals waren Abgeordnete der CDU aus Mecklenburg-Vorpommern dabei, die gegen den Staatsvertrag gestimmt haben. Nicht, dass Sie versuchen, hier ein falsches Bild zu malen. So verlief die damalige Abstimmung.

(Ingrid Arndt-Brauer [SPD]: Hört! Hört!)

Heute sind wir einen Schritt weiter. Die SPD hat mit ihrem Verkehrsminister Tiefensee den Vertrag vom Ergebnis her gut ausverhandelt. Ob man für das Projekt ist oder nicht, darüber kann man lange diskutieren; diese Debatten führen wir auch. Aber der Vertrag ist hinsichtlich der finanziellen Belastung für Deutschland vorteil-

- haft. Deshalb hat am Ende der Deutsche Bundestag diesen Vertrag ratifiziert. (C)

Wir waren uns aber schon vor der Debatte am 18. Juni einig, dass die Planungsphase mit gründlichen Untersuchungen verbunden werden muss. Ich nenne als Beispiele nur Fragen der Schiffssicherheit, Fragen nach Auswirkungen auf Flora und Fauna – in dem infrage stehenden Bereich der Ostsee gibt es Schweinswale –

(Zuruf von der LINKEN: Noch!)

sowie die Fragen nach Auswirkungen auf Wirtschaft und Tourismus. All diese Fragen werden im Moment von der Planungsgesellschaft Femern A/S untersucht. Damit wird im Grunde genommen ein Auftrag erfüllt, den der Deutsche Bundestag mit der Ratifizierung des Vertrags verbunden hatte.

Genau hier, meine sehr verehrten Damen und Herren, setzt der SPD-Antrag an. Wir wollen, dass der Schutz vor Schiffsunfällen beim Bau der Fehmarnbelt-Querung sichergestellt wird. Dazu hat die SPD-Bundestagsfraktion einen ganzen Katalog vorgelegt, der den Inhalt der damaligen Debatte sinngemäß aufgreift. In diesem Zusammenhang soll sich die Bundesregierung für verschiedene Maßnahmen der IMO, der EU, der Ostseeanrainer und der zuständigen Bundesländer einsetzen. Am Ende geht es der SPD-Bundestagsfraktion darum, mit diesem Antrag die Akzeptanz des Staatsvertrags in der Region zu erhöhen. Wir möchten, dass Unsicherheiten, die in einigen Teilen der Bevölkerung noch vorhanden sind, ausgeräumt werden. Wir möchten Fragen der Sicherheit im Bereich der Baustelle nicht nur stellen, sondern auch von der Bundesregierung ganz klare Antworten darauf haben. (D)

(Beifall bei der SPD)

Ich finde, das liegt nicht nur im legitimen Interesse der Bürgerinnen und Bürger in Ostholstein. Vielmehr kommen wir damit auch einer Verantwortung nach, die wir als Bundestagsabgeordnete, insbesondere als Verkehrspolitiker, tragen.

(Hans-Michael Goldmann [FDP]: Das verstehe ich nicht! Das ist doch Bestandteil des Verfahrens!)

Die Planungsfirma Femern A/S hat im Januar dieses Jahres berichtet, dass sie selber einen Vertrag mit den Organisationen RINA und SINTEF geschlossen hat, der die Beurteilung der Sicherheit der Eisenbahnverbindung zum Gegenstand hat und die Konformität mit EU-Vorschriften prüfen soll. Ich finde, das ist genau der richtige Weg, den auch die Bundesregierung gehen muss. Die Bundesregierung hat Verantwortung dafür, dass die Sicherheitsbelange geprüft und dass die Bürgerinnen und Bürger in diesem Prüfungsprozess mitgenommen werden. Die Menschen in Schleswig-Holstein dürfen nicht den Eindruck gewinnen, dass in Berlin Politik über ihre Köpfe hinweg gemacht wird.

Meine lieben Kolleginnen und Kollegen, Schleswig-Holstein hat zu Beginn des Jahres 2013 das Raumordnungsverfahren eingeleitet. Hier werden die notwendigen Untersuchungen vor Ort angestellt. Herr Ferlemann,

Hans-Joachim Hacker

- (A) noch ein Appell an Sie: Herr Storjohann hat ja die rückwärtigen Bahnverbindungen angesprochen. Es ist ja jetzt nicht mehr klar, was aus der Sundbrücke werden soll. Die Frage, die ich Ihnen dazu gestellt habe, hat zwar Ihr Haus beantwortet. Aber auch Fragestellungen wie Auslastung der Sundbrücke und Sanierungsmaßnahmen müssen in die weiteren Untersuchungen einbezogen werden. Diese werden wir in den nächsten Jahren noch zu behandeln haben.

Kollege Storjohann, vor diesem Hintergrund ist nicht nachvollziehbar, dass Sie sich der Beschäftigung mit einer Thematik widersetzen, über die wir hier bereits 2009 diskutiert haben. Dass man sich damit beschäftigt, dass umfangreiche Untersuchungen durchgeführt werden, und zwar auch im Sicherheitsbereich, war jedenfalls für die zustimmenden Fraktionen essenziell für ihr Abstimmungsverhalten. Das erinnert mich ein wenig daran, dass Sie bestimmte Verkehrssicherheitsfragen nicht ernst nehmen. Das hier ist in etwa vergleichbar mit den Sicherheitsfragen betreffend die Kabinenluft in Flugzeugen, Herr Staffeldt. Dafür sind Sie als Freizeitpilot ja Spezialist. Sie gehen mit diesem Thema, mit dem sich ja unser Antrag beschäftigt, ähnlich oberflächlich um wie mit dem Thema der – –

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Kollege Hacker, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Ja.

- (B) **Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:**
Bitte schön.

Ingo Gädechens (CDU/CSU):

Herr Kollege Hacker, ich habe den Antrag der SPD sehr genau gelesen.

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Das ist schön.

Ingo Gädechens (CDU/CSU):

Er stammt vom November. Wenn man ihn liest, könnte man meinen, die SPD glaube immer noch, dass die feste Fehmarnbelt-Querung in Form einer Brücke ausgeführt werden soll; nur dann spielt das große Thema der Schiffskollisionen und der Schiffssicherheit im Fehmarnbelt eine Rolle. Nun soll es aber ein Tunnel werden. Gleichwohl ist uns die Schiffssicherheit in der Ostsee genauso wichtig wie in der Deutschen Bucht oder in der Nordsee.

An dieser Stelle möchte ich gerne einhaken, weil Sie gerade den Staatssekretär Ferlemann erwähnt und behauptet haben, dass die Regierung die Schiffssicherheit nicht ernst nehme. Ist Ihnen bekannt, dass so wie auf Helgoland bereits ein Radar installiert wurde, um die Deutsche Bucht zu überwachen, die Regierung mittlerweile veranlasst hat, dass auch ein Radar auf Fehmarn installiert wird, um nicht nur den Fehmarnbelt, sondern auch die Kadetrinne zu überwachen und damit eine er-

höhte Schiffssicherheit zu gewährleisten? Das alles geschah im Vorgriff auf die beginnenden Bautätigkeiten. Deshalb ist Ihr Antrag, Kollege Hacker, eigentlich obsolet, aber vielleicht wissen Sie nicht, was ich eben erwähnt habe. (C)

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Herr Gädechens, diese Maßnahme der Bundesregierung ist nur zu unterstützen. Ich habe die Bundesregierung doch nicht dafür kritisiert, dass sie die Verkehrs- und Bausicherheit nicht gewährleisten würde. Dieser Antrag richtet sich doch zuerst einmal an die Fraktionen im Deutschen Bundestag, die gemeinsam die Bundesregierung auffordern sollen, etwas zu unternehmen.

(Torsten Staffeldt [FDP]: Brauchen sie nicht!)

Das ist doch die Zielrichtung.

Wenn Sie der Auffassung sind, die Bundesregierung sei schon auf einem guten Weg, dann stimmen Sie doch unserem Antrag zu. Wir können die Bundesregierung anregen, noch mehr Verkehrssicherheit zu schaffen, und zwar im Bereich der Baustelle, nicht im Bereich der Brücke. Da haben Sie völlig recht. Über die Brücke diskutiert heute keiner.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Doch, das machen wir nachher!)

Wir sprechen über die Baustelle für den Absenktunnel.

(Torsten Staffeldt [FDP]: Über sieben Brücken musst du gehen!)

Da gibt es genug zu tun. Sie, Herr Gädechens, haben die Chance, in einer halben Stunde unserem Antrag zuzustimmen. Für Ihre Frage bedanke ich mich. Ich hoffe, Sie haben ein bisschen was mitgenommen. (D)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, jetzt komme ich aber doch zu den beiden Anträgen vom Bündnis 90/Die Grünen und von der Linken. Darauf ist an dieser Stelle schon mehrfach eingegangen worden. Sie, Herr Storjohann, haben mit Ihrem Einwand ausdrücklich recht. Das will ich Ihnen attestieren. Sie haben hier Art. 22 zitiert. Jeder, der sich mit der Evaluierung des Vertrages und dem Ausstieg aus dem Vertrag beschäftigt, sollte einen Blick in den Vertragstext werfen. In Art. 22 steht ganz klar:

Der Vertrag kann nur im gegenseitigen Einvernehmen zwischen den Vertragsstaaten geändert, ergänzt oder aufgehoben werden.

(Herbert Behrens [DIE LINKE]: Das ist klar!)

Das ist unbestritten. Dann verpflichten sich die Vertragspartner im Weiteren, alles in ihrer Macht Stehende zu unternehmen, um das Projekt gemäß den Annahmen zu verwirklichen.

(Herbert Behrens [DIE LINKE]: Gemäß den Annahmen!)

Mir ist nicht bekannt, dass bei unserem Vertragspartner, der Regierung des Königreichs Dänemark, oder im dänischen Parlament Überlegungen angestellt werden, diesen Vertrag zu ändern oder aufzuheben. Die dänische

Hans-Joachim Hacker

- (A) Seite tut alles, um den Gegenstand des Vertrages, nämlich die Herstellung einer festen Fehmarnbelt-Querung, umzusetzen. Demzufolge sage ich: Das ständige Wiederholen, dass eine Ausstiegsmöglichkeit und Nachverhandlungsmöglichkeit gemäß Art. 22 bestehe, führt nicht zum Ziel. Das streut den Menschen in Ostholstein Sand in die Augen, weckt bei den Bürgerinnen und Bürgern dort, die den Vertrag nicht gelesen haben – es muss nicht jeder Bürger jeden Vertrag lesen, den wir hier im Deutschen Bundestag verabschieden –, möglicherweise Hoffnung. Es gibt diese Möglichkeit im Moment nicht.

Was wir zu tun haben, ist, die Verpflichtungen aus dem Vertrag für die nächsten Jahre zu prüfen. Hierbei geht es zum Beispiel darum, die rückwärtigen Anbindungen zu ertüchtigen. Genau dort setzt das an, was ich angesprochen habe: Die Bundesregierung hat noch eine Bringschuld.

Ich bitte, meine sehr verehrten Damen und Herren, deshalb darum, den Antrag der SPD-Bundestagsfraktion zu unterstützen – es gibt gute Gründe dafür; das hat ja auch die Frage von Herr Gädechens jetzt noch einmal deutlich gemacht –, weil wir genau das aufgreifen und umsetzen, was ein wesentlicher Begleitbestandteil der Ratifizierung des Vertrages war.

Zu den beiden Anträgen vom Bündnis 90/Die Grünen und von der Linken – –

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Herr Kollege, gestatten Sie eine Zwischenfrage der Kollegin Wilms?

(B)

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Aber gerne.

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

Herr Kollege, herzlichen Dank.

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Bitte schön.

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

Herr Kollege, wenn Sie schon auf Art. 22 des Vertrages Bezug nehmen, dann sollten Sie sich diesen Artikel vielleicht einmal genau anschauen. Da steht nämlich durchaus noch etwas mehr drin.

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Ja.

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

Ich zitiere einmal:

Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt.

Insofern wundert es mich, wie Sie zu Ihrer Aussage kommen. Wie können Sie sich das erklären? Also, in dem Vertrag ist – gerade über den Art. 22 – eine eindeutige Möglichkeit vorgesehen, zumindest in Verhandlungen über einen Ausstieg einzusteigen. (C)

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Liebe Frau Wilms, Sie suggerieren erneut, dass es hier Verhandlungsmöglichkeiten und -notwendigkeiten gibt. Die dänische Seite hat eindeutig die Kostenlast für die Errichtung des Bauwerkes übernommen. Wenn sich dort Kostenentwicklungen ergeben, die für die dänische Seite nicht Verhandlungsgegenstand sind, dann wird Dänemark mit uns keine Verhandlungen aufnehmen, weil Dänemark dann in eigener Verantwortung eine Kostenentwicklung bewertet und darüber entscheidet.

Wir sind jetzt genau an dem Punkt, dass in Dänemark – in der Regierung und im Parlament – nicht von einer Fraktion und nicht von einem Regierungsmitglied überhaupt eine Diskussion zu Nachverhandlungen geführt wird.

Wir erwecken hier mit diesen beiden Anträgen offenbar den Eindruck, als stünde es kurz vor Nachverhandlungen. Es gibt diese Grundlage nicht.

(Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Natürlich gibt es die! Das sehen Sie doch!)

Ich bleibe noch einmal dabei – unter Hinweis auf Art. 22 Abs. 1 –:

Der Vertrag kann nur im gegenseitigen Einvernehmen zwischen den Vertragsstaaten geändert, ergänzt oder aufgehoben werden. (D)

Dafür gibt es im Moment, soweit ich das beurteilen kann, keine Grundlage. Im Gegenteil,

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Der will es nicht verstehen!)

die bauvorbereitenden Maßnahmen, die Planungsmaßnahmen, laufen auf Hochtouren. Einiges befindet sich im Zeitverzug – darüber haben wir hier vor einem Jahr schon einmal diskutiert –; das ist offenkundig.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ums Geld geht es auch!)

Es gibt auch hinsichtlich der Kosten keine Grundlage für Nachverhandlungen.

Deswegen, liebe Frau Wilms, haben Sie die Chance, Ihren Antrag zurückzuziehen. Wir können ihm jedenfalls nicht zustimmen, genauso wenig wie dem Antrag der Linken.

An die Koalition der Appell: Sie können aus gutem Grund zustimmen, auch wenn Herr Storjohann das an dieser Stelle noch nicht erklärt hat. Sie haben jetzt noch die Chance, das nachzuschieben oder das nachher im Abstimmungsverhalten deutlich zu machen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD)

(A) Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat nun Torsten Staffeldt für die FDP-Fraktion.

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

Torsten Staffeldt (FDP):

Herr Präsident! Kolleginnen und Kollegen! Was wir gerade hier erlebt haben, war ein wenig das Abbild dessen, wie es in Schleswig-Holstein in Kiel im Moment zugeht. Dort sagt die Landesregierung: Ja, das Projekt ist gut. – Ich zitiere beispielsweise den Ministerpräsidenten Torsten Albig: Ich bin überzeugt, die Feste Fehmarnbelt-Querung bietet neue Perspektiven und große Entwicklungschancen, besonders für Lübeck und Ostholstein. –

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die fahren daran vorbei!)

Die Grünen hingegen, die grüne Fraktion im Landtag von Schleswig-Holstein, versuchen nach wie vor, dieses Projekt zu torpedieren. Das ist doch interessant. Darauf sollte man an der einen oder anderen Stelle immer wieder hinweisen. Die streiten sich immer noch, obwohl sie eigentlich zu dem Projekt stehen müssten.

Die SPD vertritt da klar die Position – wie wir auch –: Die Fehmarnbelt-Querung muss kommen, soll kommen, wird kommen.

Die Grünen sind wie immer, wie auch der heute vorliegende Antrag ausweist, der Meinung: Das soll alles tatsächlich – aktualisiert mit Daten, Informationen, zusätzlichen Prozessen – zu einem Ausstieg führen. So kann man den Antrag der Grünen, der recht voluminös ist, zusammenfassen. Er sagt im Endeffekt aber nur eines: Alle unsere Ziele machen deutlich, dass wir nicht aussteigen wollen; es soll alles so bleiben, wie es ist.

Ähnlich ist es mit dem Antrag der Linken, der einige Punkte anspricht. Da soll das Dialogforum gestärkt werden, da soll der Staatsvertrag neu verhandelt werden. Aber am Ende soll als Ergebnis der Ausstieg stehen, und der Güterverkehr soll nach wie vor über die Jütland-Route rollen.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ja, funktioniert auch gut, Herr Kollege! Funktioniert sehr gut!)

Der einzige vielleicht halbwegs konstruktive Hinweis bei den Linken ist, dass die Bauarbeiten außerhalb der Saison stattfinden sollen.

Der Antrag der SPD, dem ich mich jetzt ein wenig intensiver widmen werde – da haben Sie Glück, Herr Hacker; ich habe das genauso gelesen wie mein Kollege Kammer, der gleich noch an der Reihe sein wird –, ist eigentlich ein Sammelsurium von „Wünsch dir was“, nach der Devise „Jeder darf schreiben, was ihm dazu einfällt“. Er glänzt – das muss ich als jemand, der sich mit Schifffahrt, Häfen und insbesondere Schiffssicherheit ein bisschen auskennt, ganz klar und eindeutig sagen – durch völlige Ahnungslosigkeit. Das ist so. Da redet der Blinde von der Farbe.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Sie sind doch Flieger!)

– Ich bin auch Seemann; da haben Sie Pech gehabt. Ich kann beides.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Sie können doch nicht alles sein! Wer alles macht, macht nichts richtig!)

– Nein, ich bin nicht alles, aber ich bin gelernter Seemann, Herr Hacker. Im Gegensatz zu Ihnen und zur SPD weiß ich, dass AIS zum Beispiel längst Standard ist. Da gibt es eine Vorschrift. Gemäß SOLAS – Safety of Life at Sea – sind alle Schiffe ab einer Größenordnung von 500 Bruttoregistertonnen heutzutage ohnehin verpflichtet, diese AIS, diese Automatic Identification Systems, an Bord zu haben.

(Beifall bei Abgeordneten der FDP und der CDU/CSU – Dirk Fischer [Hamburg] [CDU/CSU]: Endlich hat mal einer Ahnung!)

Wenn Sie so etwas noch fordern, kann ich nur sagen – tut mir leid –: Da besteht völlige Unkenntnis. Sie haben keine Ahnung von dem, was Sie da schreiben.

Auch die Überwachung, die Sicherheit auf den 19 Kilometern zwischen Puttgarden und Rodbyhavn gibt es schon längst. Es wurden eben schon die Radarketten angesprochen. Wir haben in dem Fall sogar noch eine schwierigere Situation, weil wir eine Staatsgrenze dazwischen haben. Aber das funktioniert seit Jahren und Jahrzehnten glücklicherweise sehr gut, sowohl auf deutscher als auch auf dänischer Seite.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Es geht doch nicht um den Fährverkehr, es geht um den Ostseeverkehr!)

Denn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dort ist gewährleistet.

In Ihrem Antrag finde ich, dass insbesondere die Bauphase unter erhöhter Aufmerksamkeit und unter Geltung zusätzlicher Sicherheitskriterien erfolgen soll. Da fallen Ihnen solch geniale Ideen ein wie: Jedes Schiff soll von einem Escort-Schlepper begleitet werden. Hallo?! Wissen Sie, was das bedeutet? Ob man da über 66 000 oder 35 000 Schiffsbewegungen redet: Wenn Sie jedem Schiff, das durch den Bereich fährt, einen Escort-Schlepper zur Seite stellen wollen, brauchen Sie da keine Schifffahrt mehr.

Die Bergungsschlepper gibt es schon jetzt,

(Hans-Michael Goldmann [FDP]: Ja!)

und die werden während der Bauphase – da bin ich sicher – auch garantiert da sein. Es gibt da Verantwortliche. Zum Beispiel die deutsch-dänische maritime Koordinierungsgruppe kümmert sich schon jetzt darum, Herr Hacker. Die Bergungsschlepper werden also da sein. Die werden Stand-by sein, wie sich das gehört, wie das ganz normal ist.

Insofern sind Ihre Forderungen – so kann ich nur sagen – völlig absurd. Sie gehen ja noch weiter. Sie schreiben, dass die Havariekommission mit mehr Personal

(C)

(D)

Torsten Staffeldt

- (A) ausgestattet werden soll, dass die Berufsfeuerwehren an Land speziell für den Fall ausgebildet werden sollen, dass auf der Baustelle einmal etwas passiert. Herr Hacker, grundsätzlich ist es erst einmal die Verantwortung des bauenden Unternehmens, für Sicherheit zu sorgen, und nicht unsere Verantwortung als Staat, zumal wir nur bis zur Hälfte der Strecke zuständig sind. Nicht wir als Staat haben dort einen Sicherheits- und Rettungsapparat aufzubauen, den wir an anderer Stelle auch nicht haben.

Wir haben jetzt eine ähnliche Diskussion bei den Offshoreanlagen in der Nordsee und in der Ostsee. Da wird auch immer verlangt, der Staat müsse alles machen. Es ist aber die originäre Aufgabe der Unternehmen, sich darum zu kümmern, dass es funktioniert und dass entsprechende Rettungsketten vorhanden sind. Ich gehe auch fest davon aus, dass es funktioniert, dass es so gemacht wird wie an anderer Stelle auch.

(Beifall der Abg. Hans-Michael Goldmann [FDP] und Hans-Werner Kammer [CDU/CSU])

Dann haben Sie noch darauf hingewiesen, Herr Hacker, dass angeblich der Vertrag mit Dänemark von Tiefensee so gut verhandelt worden sei. Ich habe durchaus auch andere Meinungen dazu gehört. Man kann auch in den Anträgen lesen, dass es dazu eine unterschiedliche Wahrnehmung gibt. Sei es drum!

- (B) Ich bin sicher, dass Ihr Antrag so überflüssig ist wie ein Kropf, weil wir die notwendigen Sicherungssysteme längst haben. Ich habe das an einigen Beispielen beleuchtet.

Ich bin sicher, dass die Fehmarnbelt-Querung kommt. Ich bin genauso sicher, dass wir unseren Part leisten, dass wir die Hinterlandanbindungen, die natürlich notwendig sind, zeitgerecht, elektrifiziert, zweigleisig, idealerweise, wie vom Kollegen Storjohann schon dargestellt wurde, parallel zur Autobahn realisieren, um die Belastung der Bürgerinnen und Bürger durch Schienenlärm zu reduzieren.

Ich bin froh und dankbar, dass wir es in dieser Koalition geschafft haben – das wurde schon gesagt –, den Schienenbonus abzuschaffen. Das heißt, solche Neubauprojekte müssen im Endeffekt leise sein.

Insofern ist alles auf dem richtigen Weg. Weil alles auf dem richtigen Weg ist und weil die beiden Ausstiegsvarianten der Grünen und der Linken für uns keine Alternative darstellen, werden wir Ihre Anträge ablehnen. Ich bin froh, dass wir in den vier Jahren hier Gutes für Deutschland leisten konnten; wir werden das auch weiterhin so machen.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Aber nicht im Sicherheitsbereich!)

Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

(C) Das Wort hat Herbert Behrens für die Fraktion Die Linke.

(Beifall bei der LINKEN)

Herbert Behrens (DIE LINKE):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Viele Arbeitnehmer und auch Unternehmer in Ostholstein bangen um ihre berufliche Existenz. Sie leben nämlich davon, dass über 1 Million Touristen die landschaftliche Schönheit und das gute Klima an Schleswig-Holsteins Ostseeküste schätzen.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Genau das ist es!)

Kommt die Feste Fehmarnbelt-Querung, droht ihnen Tag und Nacht der Lärm von 80 Güterzügen, und zwar jeden Tag und jede Nacht, entlang der Ostseeküste über die Insel Fehmarn und durch die Tourismusregionen hinauf nach Dänemark. Und diese Lärmbelastung kostet auch noch unendlich viel Geld. Über 10 Milliarden Euro für ein Tunnelprojekt mit Hinterlandanbindung, das den Lärm überhaupt erst nach Ostholstein bringen soll. Wir wollen eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung in Ostholstein mit guten touristischen Angeboten und einer guten Verkehrsinfrastruktur. Das geht nicht mit einem Milliardenprojekt, das diesen Teil des Landes zu einer reinen Transitstrecke für Gütertransporte zwischen Schweden und Kontinentaleuropa macht.

(Beifall bei der LINKEN – Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die fahren nämlich in Ostholstein alle durch!)

(D)

Fast 2 Milliarden Euro kostet allein Deutschland der Bau der Hinterlandanbindung. Bei diesen Riesenbeträgen könnte man denken, in der Region gäbe es keine Verkehrswege. Das stimmt aber nicht. Die Fährverbindung als schwimmende Brücke zwischen Lolland und Fehmarn bringt schon heute viele Güter und viele Menschen sicher und schnell über den Belt, egal ob mit dem Auto, dem Lkw, dem Personenzug oder dem Güterzug transportiert wird.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Der Personenzug funktioniert hervorragend!)

Die Verkehrspolitik der Mammutprojekte vernichtet das Geld, das wir für Instandhaltung, Lärmschutz und gute Eisenbahnverbindungen zu den Ostseebädern brauchen. Darum fordern wir den Ausstieg aus dem Projekt, bevor Fakten geschaffen werden.

(Beifall bei der LINKEN – Hans-Joachim Hacker [SPD]: Das geht doch gar nicht!)

Das fordern auch viele Betroffene vor Ort.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Das geht doch gar nicht!)

Bereits vor 15 Jahren gab es große Zweifel, ob die Fehmarnbelt-Querung überhaupt sinnvoll ist. Die Bürgerinnen und Bürger hatten gute Argumente, um die Pla-

Herbert Behrens

- (A) nungen schon damals zu stoppen. Da ist zum Beispiel das Nutzen-Kosten-Verhältnis. Das bedeutet, jeder investierte Euro muss mindestens das wieder hereinbringen, was investiert worden ist. Aber von vielen anderen Großprojekten wissen wir, dass schöngerechnet wird, dass zweifelhafte Annahmen von Planern dafür sorgen, dass diese Bauprojekte überhaupt durchgedrückt werden können. So ist es auch bei der Fehmarnbelt-Querung.

Die Bürgerinitiativen sind beharrlich geblieben. Der Bund und das Land Schleswig-Holstein sahen sich gezwungen, das Dialogforum einzurichten. Aber sie wollten die Bürgerinnen und Bürger damit eigentlich dazu bringen, endlich einzulenken. Das ist nicht gelungen. Ihr Verständnis von Bürgerbeteiligung ist, dass Bürgerinnen und Bürger ihren Widerstand aufgeben sollen. Dieses Konzept von nachgelagerter Bürgerbeteiligung ist eindeutig gescheitert.

Die Bundesregierung steckt natürlich in der Klemme. Sie hat ein Projekt der letzten Bundesregierung geerbt. Aber heute haben wir die Große Koalition wieder aufstehen sehen. Beteiligt waren alle, die dafür sprechen. Heute behaupten Sie immer wieder, der Staatsvertrag sei nicht veränderbar. Auch das stimmt nicht. Es gibt eine Verständigungsklausel in dem Vertrag, die schon angesprochen wurde, nach der die Vertragspartner Deutschland und Dänemark bei gravierenden Veränderungen neu verhandeln können. Es gibt sogar einen gemeinsamen Ausschuss, der regelmäßig tagt und in dem solche Fragen verhandelt werden können. Da muss nichts aufgekündigt werden.

- (B) Es ist nicht hinnehmbar, dass Sie sehenden Auges Milliarden Euro versenken und zusätzlich auch noch die Wirtschaftskraft Schleswig-Holsteins nachhaltig schwächen. Schluss damit!

(Beifall bei der LINKEN)

Nach gravierenden Planungsänderungen – von der Brücke zum Tunnel –, der Halbierung der Verkehrsprognosen, einer gravierenden Kostenexplosion, tausendfachen Einwendungen, großen Bürgerprotesten ist die Zeit reif, den Sinn oder den Unsinn dieses Projektes festzustellen. Eine ergebnisoffene Neubewertung des Projektes muss her. Noch ließe sich das Projekt stoppen. Noch sind keine Baufahrzeuge angerollt. Die Linke fordert Neuverhandlungen, nicht gegen den Staatsvertrag, sondern mit den Mitteln, die dieser Staatsvertrag bietet. Sollten Sie heute dazu nicht den Mut aufbringen – das ist zu erwarten –, muss die neue Bundesregierung ran. Diejenigen, die sich schon heute als Regierungsalternative anbieten, sollten wissen: Die Bürger sind beharrlich. Aber auch die Linke wird den Auftrag, Verkehrspolitik für die Bürger und mit den Bürgern zu machen, in die neue Fraktion mitnehmen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN – Sören Bartol [SPD]: Ihr habt in Schleswig-Holstein etwas über 1 Prozent!)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

- (C) Das Wort hat nun Valerie Wilms für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

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

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Auch zu dieser späten Stunde: Schön, dass noch Besucher anwesend sind. Werte Kolleginnen und Kollegen! Ja, es ist eine erstaunliche Debatte. Manche lernen aus Fehlern, manche nicht. Zu Letzteren gehören leider

(Torsten Staffeldt [FDP]: Die Grünen!)

diese Bundesregierung und scheinbar auch einige aus der Fraktion der SPD.

Seit Jahren diskutieren wir über die Risiken von Großprojekten.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Lesen!)

Wir streiten über Stuttgart 21. Wir erleben im ganzen Land, dass Bürger mehr Mitsprache verlangen. Die Menschen wollen umfassend eingebunden werden, wenn die Politik ihr Lebensumfeld umgestalten will.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Das passiert doch vor Ort!)

– Herr Hacker, genau das ist entscheidend. Das tun wir so nicht.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Was erzählen Sie denn für einen Unsinn?)

- (D) Große Verkehrsprojekte greifen oft massiv in das Leben der Menschen vor Ort ein. Deswegen müssen wir die Menschen beteiligen und es ihnen erklären. Aber das reicht nicht. Es muss auch echte Möglichkeiten zur Änderung der Pläne geben,

(Sören Bartol [SPD]: Aber man muss Entscheidungen auch mal akzeptieren!)

sonst fühlen sich die Menschen nicht ernst genommen. Pseudobeteiligung ist schlimmer als gar keine Beteiligung; denn da weiß man von Anfang an, dass man nichts ändern kann.

(Torsten Staffeldt [FDP]: Stuttgart 21!)

So etwas möchte ja scheinbar eine große Koalition hier in diesem Hause. Durch den Staatsvertrag hat man all die Erfahrungen mit Großprojekten in den letzten Jahren offensichtlich wieder komplett vergessen. Der Vertrag wurde geschlossen, das Projekt festgelegt. Erst dann wurden die Bürgerinnen und Bürger als Alibi beteiligt. Deswegen ist unsere Forderung eine tatsächliche Abwägung des Nutzens und der Risiken. Wir brauchen endlich einmal einen wirklich ergebnisoffenen Dialog. Ergebnisoffen bedeutet auch die Möglichkeit, aus dem Projekt auszusteigen.

(Torsten Staffeldt [FDP]: Bei euch ist ergebnisoffen nur, dass ein Ergebnis dabei herauskommt!)

Nur wenn wir diese Möglichkeit schaffen und in den Prozess ernsthaft einbeziehen, können wir auch die Menschen vor Ort endlich einbinden. Andernfalls können wir es bleiben lassen.

Dr. Valerie Wilms

- (A) (Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Torsten Staffeldt [FDP]: Sie wollen sie einwickeln, nicht einbinden!)

Denn, werter Herr Storjohann, das ist unser Weg: mit den Menschen, für die Menschen und nicht nur für die hauptamtlichen Politikerinnen und Politiker.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Oh! – Sören Bartol [SPD]: Politikverdrossenheit mitten im Parlament! Hervorragend! Jeder kann sein Mandat niederlegen, jederzeit!)

Wir dürfen aber nicht nur über einzelne Projekte diskutieren. Das haben wir viel zu lange getan. Die Zukunft der Mobilität muss im Gesamtzusammenhang gedacht werden. Wir müssen erst festlegen, was wir mit unserer Mobilität wirklich erreichen wollen. Wir müssen uns Ziele setzen, was unser Verkehrsnetz zukünftig leisten muss und wie wir das so günstig und umweltschonend wie möglich schaffen. Erst dann dürfen wir uns um die einzelnen Projekte und deren Verbindung kümmern. Derzeit machen wir es genau umgekehrt. In der nächsten Legislatur läuft der jetzige, völlig überholte Bundesverkehrswegeplan aus. Diesen müssen wir endlich zu einem Bundesmobilitätsplan weiterentwickeln,

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und zwar mit klaren Zielen und eindeutigen Prioritäten. Wenn wir dazu ein Grundkonzept haben, können wir auch wieder darüber reden, auf welchen Wegen wir zukünftig nach Dänemark kommen.

- (B) (Torsten Staffeldt [FDP]: Wenn das 30 Jahre dauert, gibt es dazwischen Stillstand in der Infrastruktur!)

Die Bundesregierung hat das leider überhaupt nicht verstanden. Stattdessen wurstelt sie weiter herum und benutzt die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn, um Gelder für die Hinterlandanbindung der Fehmarnbelt-Querung zu parken.

Das müssen Sie sich einmal auf der Zunge zergehen lassen. Es gibt kein vernünftiges Gesamtkonzept für unseren Verkehr. Es gibt auch keine klaren Vorgaben für die Deutsche Bahn, wie sie das Netz mit Steuergeldern erhalten soll. Stattdessen werden ein unfertiges Verkehrsprojekt, Fehmarnbelt-Querung genannt, und eine halbgare Vereinbarung mit der Bahn zusammengeworfen. Es geht zu wie auf dem Jahrmarkt. Das versteht kein Mensch mehr.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Torsten Staffeldt [FDP]: Auf dem Jahrmarkt ist mehr los als in Ihrer Rede!)

Dieser Regierung fehlt eine Grundrichtung. Sie können nicht einfach alles so zusammenwerfen, wie es gerade auf Ihrem Schreibtisch landet. Die Leute in unserem Land wollen endlich einmal wissen, ob die Regierung weiß, wo sie hinwill. Aber das ist von dieser Bundesregierung ganz offensichtlich nicht mehr zu erwarten. Abgewirtschaftet hat sie.

Herzlichen Dank.

- (Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Torsten Staffeldt [FDP]: Das war jetzt Valeries Sandmännchenstunde!)

(C)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat nun Hans-Werner Kammer für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Hans-Werner Kammer (CDU/CSU):

Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Der Kollege Gero Storjohann hat vor knapp einem Jahr und auch heute wieder zu den Anträgen der Linken und der Grünen ausführlich Stellung genommen. Insofern, Herr Kollege Hacker, werde ich mich im Wesentlichen mit Ihrem Antrag beschäftigen, weil er ja doch einige interessante Perspektiven aufweist.

Herr Behrens, vorab noch einige Worte. Sie sprechen von einer nachhaltigen Entwicklung, die in Schleswig-Holstein einsetzen muss, und von der Wirtschaftskraft, die dahinterstehen muss. Ich habe Ihren Antrag von vor zwei Jahren bezüglich der Weser-Vertiefung gelesen. Wirtschaftskraft besteht bei Ihnen offenbar darin, dass Sie Container mit Kajaks befördern wollen. Das ist das Verständnis der Linken von Wirtschaftspolitik.

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

Ihnen, Frau Dr. Wilms, muss ich eines sagen. Sie haben hier ja vehement für Bürgerbeteiligung geworben und dafür, dass wir das einfordern müssen, dass wir mit den Bürgern etwas machen.

(D)

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Und zwar nicht nur anhören, sondern mitmachen!)

Das finde ich prima. Aber wenn die Ergebnisse nicht so sind, wie Sie das erwartet haben, Beispiel Stuttgart 21, dann zählt für Sie der Bürgerentscheid auf einmal nicht mehr. Da müssten Sie dann konsequent sein.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Torsten Staffeldt [FDP]: Dann muss das Thema offen diskutiert werden! So sieht es aus!)

Nun zum Antrag der SPD-Fraktion, der zwei gute Ansätze enthält. Erstens haben Sie erkannt, dass diese Bundesregierung auch nach dem Wahltag an der Entwicklung weiterarbeiten wird. Sie haben richtig erkannt, dass diese Bundesregierung weitermachen wird.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Überhaupt nicht!)

Zweitens enthält Ihr Antrag ausnahmsweise einmal einen wahren Satz, nämlich dass die Feste Fehmarnbelt-Querung eine große Herausforderung darstellt. Das haben Sie richtig erkannt.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Natürlich! Da gibt es doch keinen Zweifel!)

Hans-Werner Kammer

- (A) Ich möchte in diesem Zusammenhang lobend erwähnen, dass die Sozialdemokraten sehr verlässlich sind. Man kann sich darauf verlassen, dass sie auf Veränderungen reagieren, und zwar mit Angstmacherei. Sie wollen Angst schüren, Angst verbreiten. Genau so ist das hier.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP – Hans-Joachim Hacker [SPD]: Lächerlich!)

Der Staatsvertrag über den Bau der Fehmarnbelt-Querung wurde am 3. September 2008 unter Mitwirkung eines sozialdemokratischen Ministers geschlossen, der – das habe ich hier noch stehen – wie kaum einer für Pleiten, Pech und Pannen steht; aber das verkneife ich mir jetzt einmal. Er hat den Vertrag damals geschlossen. Da konnte einem schon angst und bange werden.

(Sören Bartol [SPD]: Wer war denn der Koalitionspartner? Das ist die Frage!)

– Sie hatten den schwachen Minister zu verantworten.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Herr Kammer, ein bisschen mehr Niveau!)

Gott sei Dank tragen jetzt Bundeskanzlerin Merkel und Peter Ramsauer die Verantwortung für dieses Projekt, sodass Ihre Angst, meine Damen und Herren von der Opposition, völlig unbegründet ist. Die Fehmarnbelt-Querung ist nicht der BER; das muss man deutlich sagen.

- (B) Diese Bundesregierung wird alles dafür tun, die Beinträchtigungen für den Schiffsverkehr so gering wie möglich zu halten.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Da wollen wir helfen!)

Die CDU/CSU-Fraktion und die FDP-Fraktion werden sie dabei unterstützen.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Ja, wir wollen doch dabei helfen!)

Diese Bundesregierung wird alles tun, um Gefahr für Leib und Leben der Menschen und für die Natur abzuwenden. Die Regierungskoalition wird dabei helfen. Wir brauchen keine Nachhilfe von den Sozialdemokraten.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Doch! Dringend, Herr Kammer!)

Das können wir auch so. Wir können es sogar besser.

Muss man Angst vor der Fehmarnbelt-Querung haben? Aus meiner Sicht lautet die Antwort: Ja, wenn man ein roter Berufspessimist ist.

(Lachen des Abg. Hans-Joachim Hacker [SPD])

Für normal denkende Menschen sieht die Sache ganz anders aus. Diese Menschen sehen die Chance, die dieses Projekt mit sich bringt. Bei der Planung des Tunnels zwischen Lolland und Fehmarn ist nichts von Dilettantismus, Gigantonomie oder möglichen Luxustrends zu verspüren. Das ist übrigens keine Einschätzung der

CDU-Pressestelle, sondern dem *Hamburger Abendblatt* vom 20. April dieses Jahres entnommen. Die Zeitung hat recht: Hier geht es nicht um Prunk und Prestige, sondern um dringend benötigte Infrastruktur, Herr Behrens: Infrastruktur gegen Stau und Stillstand, Infrastruktur für Handel und Wandel in Europa, Infrastruktur für den Fortschritt.

Uns ist auch klar, Herr Behrens und Frau Wilms, dass es den Fortschritt nur mit den Anwohnern geben darf, nicht gegen sie. Es ist nachvollziehbar, dass sich die Menschen auf Fehmarn Gedanken über die Auswirkungen der Fehmarnbelt-Querung auf ihre Insel, ihr Umfeld und ihre berufliche Existenz machen. Das sind berechtigte Fragen. Das verstehen wir. Diesen Fragen haben wir uns gestellt und werden wir uns auch weiterhin stellen.

(Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Dann handeln Sie endlich!)

Ich glaube, dass gewisse Bedenken ausgeräumt sind. Die guten Gespräche im Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung haben sicherlich einen Teil dazu beigetragen. Ein sachlicher Dialog kann einiges bewegen.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer wird sich für eine zweite Bahntrasse an der Autobahn A 1 abseits der Ferienorte einsetzen, damit die schweren Güterzüge nicht durch die Zentren der Ortschaften auf der Insel rollen müssen. Die neue Trasse nimmt den Güterverkehr auf, die alte Trasse bleibt zum Wohle der Anwohner und Touristen erhalten. Das ist ein vernünftiger Kompromiss. Das ist die Politik der Union. Das ist Verantwortung für die Menschen. So müssen die großen Herausforderungen dieses Jahrhundertprojekts gemeistert werden: mit den Menschen für die Menschen. Seien Sie mit uns optimistisch: Wir werden das gemeinsam hinbekommen. Ihre Anträge werden wir selbstverständlich ablehnen.

Danke.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Hans-Joachim Hacker [SPD]: Sie haben zur Sicherheit nichts gesagt!)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Ich schließe die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung über die Empfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Drucksache 17/13154. Der Ausschuss empfiehlt unter Buchstabe a seiner Empfehlung die Ablehnung des Antrags der Fraktion der SPD auf Drucksache 17/11365 mit dem Titel „Schutz vor Schiffsunfällen beim Bau der Fehmarnbelt-Querung sicherstellen“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Die Beschlussempfehlung ist mit den Stimmen der beiden Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der SPD bei Enthaltung von Linken und Grünen angenommen.

Unter Buchstabe b empfiehlt der Ausschuss die Ablehnung des Antrags der Fraktion Die Linke auf Drucksache 17/8912 mit dem Titel „Feste Fehmarnbeltquerung auf den Prüfstand – Ausstieg aus dem Staatsvertrag mit

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms

- (A) dem Königreich Dänemark verhandeln“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Die Beschlussempfehlung ist mit den Stimmen der beiden Koalitionsfraktionen und der SPD gegen die Stimmen der Linken bei Enthaltung der Grünen angenommen.

Schließlich empfiehlt der Ausschuss unter Buchstabe c seiner Empfehlung die Ablehnung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Drucksache 17/9407 mit dem Titel „Chancen und Risiken ergebnisoffen bewerten – Verhandlungen mit dem Königreich Dänemark über den Ausstieg aus dem Staatsvertrag über den Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung aufnehmen“. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Die Beschlussempfehlung ist mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der SPD gegen die Stimmen der Linken und Grünen angenommen.

Ich rufe die Tagesordnungspunkte 15 a bis 15 c auf:

- a) Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2011/89/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 zur Änderung der Richtlinie 98/78/EG, 2002/87/EG, 2006/48/EG und 2009/138/EG hinsichtlich der zusätzlichen Aufsichtigung der Finanzunternehmen eines Finanzkonglomerats**

– Drucksachen 17/12602, 17/12997 –

Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

– Drucksache 17/13245 –

Berichterstattung:
Abgeordnete Ralph Brinkhaus
Manfred Zöllmer
Björn Sänger

- b) Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Förderung und Regulierung einer Honorarberatung über Finanzinstrumente (Honoraranlageberatungsgesetz)**

– Drucksache 17/12295 –

Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

– Drucksache 17/13131 –

Berichterstattung:
Abgeordnete Patricia Lips
Dr. Carsten Sieling
Björn Sänger

- c) Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Finanzausschusses (7. Ausschuss) zu dem Antrag der Abgeordneten Kerstin Tack, Dr. Carsten Sieling, Willi Brase, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Verbraucherschutz stärken – Honorarberatung etablieren

– Drucksachen 17/8182, 17/13131 –

Berichterstattung:
Abgeordnete Patricia Lips
Dr. Carsten Sieling
Björn Sänger

(C)

Zum Entwurf eines Honoraranlageberatungsgesetzes liegt je ein Entschließungsantrag der Fraktionen der SPD, der Linken und von Bündnis 90/Die Grünen vor.

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung ist für die Aussprache eine halbe Stunde vorgesehen. – Ich höre keinen Widerspruch. Dann verfahren wir so.

Ich eröffne die Aussprache und erteile Kollegin Patricia Lips für die CDU/CSU-Fraktion das Wort.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Patricia Lips (CDU/CSU):

Herr Präsident! Kolleginnen und Kollegen! Wir diskutieren in der aktuellen Debatte unter den Stichworten „Honoraranlageberatung“ sowie „Finanzkonglomerate“ und im weiteren Sinne dann auch hinsichtlich der Besteuerung von Erlöspools in der deutschen Seeschifffahrt gleich mehrere Maßnahmen. Lassen Sie mich zu zwei Punkten Stellung nehmen.

Mit dem Gesetz zur Anlageberatung schaffen wir Rahmenbedingungen und stärken damit die Finanzberatung auf Honorarbasis. Zu oft war im Zuge der Finanzkrise zu beobachten, dass Menschen in diesem Land einen Schaden davongetragen haben, weil sie unzureichend – im schlimmsten Falle sogar falsch – beraten wurden, wenn das Provisionsinteresse des Beraters stärker war als das eigentliche Anliegen des Kunden. Aus den genannten Gründen haben wir die provisionsgestützte Beratung bereits reguliert, unter anderem im Anlegerschutz- und Funktionsverbesserungsgesetz sowie im Finanzanlagenvermittlergesetz.

(D)

Nun wollen wir zusätzlich die Honorarberatung aus ihrem Nischendasein herauslösen, um den Kunden eine transparentere Wahlfreiheit als bisher zu geben. Hierfür gehen wir heute einen ersten Schritt. Es ist ein erster Schritt, weil wir uns, erstens, auf den auch für die Krise maßgeblichen Finanzbereich konzentrieren. Der Versicherungsbereich bleibt in der Tat ausgeklammert. Das hat neben den erforderlichen sehr umfangreichen Vorarbeiten auch einen anderen sehr guten Grund: Denn, zweitens, wir nehmen bei diesem Gesetz erneut parallele Verhandlungen auf europäischer Ebene zu einem vergleichbaren Thema vorweg. Bis zum Ende dieser Verhandlungen dauert es uns nicht zum ersten Mal zu lange.

Deshalb lösen wir einen Bereich heraus, bei dem bestimmte Inhalte absehbar sind, um wenigstens an einer sehr wichtigen Stelle bereits den sprichwörtlichen Fuß in die Tür zu bekommen. Wir schaffen damit eine gute Grundlage. Diese Regulierung ist uns wichtig. Wir wollen damit ein weiteres Signal setzen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Absehbar ist bereits, dass es am Ende keine komplette Abschaffung der provisionsgestützten Beratung geben