

# Deutscher Bundestag

## Stenografischer Bericht

### 192. Sitzung

Berlin, Mittwoch, den 3. Dezember 2008

#### Inhalt:

#### Tagesordnungspunkt 1:

#### Fragestunde (2 Stunden)

(Drucksache 16/11124) ..... 20655 A

#### Mündliche Frage 4

**Dr. Christel Happach-Kasan (FDP)**

**Bürokratieaufwand insbesondere für mittelständische Familienbetriebe in der Land- und Forstwirtschaft infolge des vom Bundestag verabschiedeten Erbschaftsteuerreformgesetzes**

#### Antwort

Nicolette Kressl, Parl. Staatssekretärin

BMF ..... 20655 B

#### Zusatzfragen

Dr. Christel Happach-Kasan (FDP) ..... 20655 D

#### Mündliche Frage 3

**Wolfgang Wieland (BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN)**

**Pläne der Bundesregierung zu Vorschlägen eines veränderten Abstimmungsverfahrens oder Entscheidungsquorums im Bundesrat**

#### Antwort

Peter Altmaier, Parl. Staatssekretär

BMI ..... 20656 D

#### Zusatzfragen

Wolfgang Wieland (BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN) ..... 20657 A

#### Mündliche Frage 8

**Christian Lange (Backnang) (SPD)**

**Möglichkeit einer fehlerhaften Datenbasis in den Angaben über die Entwicklung der Unternehmenskonzentration in der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 2005 angesichts gravierender Unterschiede zum Berichtsjahr 2003**

#### Antwort

Dagmar Wöhrl, Parl. Staatssekretärin

BMWi ..... 20658 A

#### Zusatzfragen

Christian Lange (Backnang) (SPD) ..... 20658 B

#### Mündliche Frage 9

**Christian Lange (Backnang) (SPD)**

**Glaubwürdigkeit der empirischen Ergebnisse im Konzentrationsbericht 2005 nach Ansicht der Bundesregierung**

#### Antwort

Dagmar Wöhrl, Parl. Staatssekretärin

BMWi ..... 20658 D

#### Mündliche Frage 12

**Sylvia Kotting-Uhl (BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN)**

**Umgang der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe mit der Information über die radioaktive Kontamination von Laugen in der Schachanlage Asse II**

#### Antwort

Dagmar Wöhrl, Parl. Staatssekretärin

BMWi ..... 20659 B

Zusatzfragen		Nächste Sitzung .....	20673 C
Rainer Steenblock (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN) .....	20667 B	<b>Anlage 1</b>	
Lutz Heilmann (DIE LINKE) .....	20668 D	Liste der entschuldigten Abgeordneten .....	20675 A
Mündliche Fragen 29 und 30		<b>Anlage 2</b>	
<b>Manfred Kolbe (CDU/CSU)</b>		Mündliche Frage 1	
<b>Fahrplaneinschränkungen auf der Strecke Berlin–Leipzig–München infolge von Rad- achsenkontrollen an ICE-Zügen; Kenntnis der Bundesregierung über sicherheitstech- nische Gründe für Fahrplanänderungen auf ICE-Verbindungen</b>		<b>Cornelia Hirsch (DIE LINKE)</b>	
Antwort		<b>Von der Finanzkrise betroffene durch das Bundesministerium für Bildung und For- schung geförderte Studienstiftungen</b>	
Achim Großmann, Parl. Staatssekretär		Antwort	
BMVBS .....	20669 A	Andreas Storm, Parl. Staatssekretär	
Zusatzfragen		BMBF .....	20675 D
Manfred Kolbe (CDU/CSU) .....	20669 B	<b>Anlage 3</b>	
Dr. Heinrich L. Kolb (FDP) .....	20670 A	Mündliche Frage 2	
Katharina Landgraf (CDU/CSU) .....	20670 B	<b>Cornelia Hirsch (DIE LINKE)</b>	
Dr. Axel Troost (DIE LINKE) .....	20670 C	<b>Inkraftsetzen einer reformierten Ausbil- der-Eignungsverordnung</b>	
Mündliche Frage 33		Antwort	
<b>Bärbel Höhn (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)</b>		Andreas Storm, Parl. Staatssekretär	
<b>Schlussfolgerungen aus der Studie des Öko-Instituts bezüglich einer Ausweitung der Anerkennung von Klimaschutzprojek- ten im Ausland im Rahmen des europäi- schen Emissionshandels</b>		BMBF .....	20676 A
Antwort		<b>Anlage 4</b>	
Astrid Klug, Parl. Staatssekretärin		Mündliche Frage 5	
BMU .....	20670 D	<b>Axel E. Fischer (Karlsruhe-Land) (CDU/ CSU)</b>	
Zusatzfragen		<b>Menschenrechtsverletzungen durch Aus- schreitungen von Hindus gegen Christen im indischen Bundesstaat Orissa im Herbst 2008</b>	
Bärbel Höhn (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN) .....	20671 A	Antwort	
Undine Kurth (Quedlinburg) (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN) .....	20671 C	Dr. h. c. Gernot Erler, Staatsminister	
Carl-Ludwig Thiele (FDP) .....	20672 A	AA .....	20676 B
Mündliche Frage 34		<b>Anlage 5</b>	
<b>Bärbel Höhn (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)</b>		Mündliche Frage 6	
<b>Position der Bundesregierung bei den Ver- handlungen über die Ausgestaltung des eu- ropäischen Emissionshandels in Bezug auf die kostenlose Zuteilung von Emissionszer- tifikaten</b>		<b>Omid Nouripour (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)</b>	
Antwort		<b>Beobachtung des in Kabul stattfindenden Gerichtsverfahrens gegen den Hauptbetei- ligten am Überfall auf die aus dem Exil zu- rückgekehrte Familie Z. durch die Bundes- regierung</b>	
Astrid Klug, Parl. Staatssekretärin		Antwort	
BMU .....	20672 B	Dr. h. c. Gernot Erler, Staatsminister	
Zusatzfragen		AA .....	20676 D
Bärbel Höhn (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN) .....	20672 B		
Carl-Ludwig Thiele (FDP) .....	20673 A		

Parl. Staatssekretär Achim Großmann

- (A) Im Zusammenhang mit der ökonomischen Seite haben wir im Vorfeld mit unseren dänischen Freunden darüber gesprochen, welche Risikobehaftung dieses Projekt haben könnte. In der Risikoeinschätzung waren die Dänen mutiger und entschlossener als wir. Wir haben etwas mehr Risiken gesehen als die Dänen. Die Dänen haben viele Erfahrungen mit solchen Brücken und sagen uns: Selbst da, wo wir negativ gestartet sind, liegen die Zahlen inzwischen weit über denen, die zunächst in der Planung angesetzt worden sind.

Deshalb haben wir uns im Staatsvertrag darauf geeinigt, dass die Kosten für den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung konsequent von den Dänen übernommen werden – und damit alle Risiken. Im Staatsvertrag ist festgelegt, dass die finanziellen Verpflichtungen der Bundesrepublik nur die deutschen Hinterlandbindungen betreffen. Ich finde, wenn eine Seite sagt: „Wir sind in der Risikobewertung deutlich positiver eingestellt; wir beurteilen das Ganze so wirtschaftlich, dass wir das Risiko sogar komplett übernehmen wollen“, dann kann man uns nicht die Frage stellen, ob wir uns nicht mit den ökonomischen Auswirkungen beschäftigen sollten.

Sie haben recht, wenn Sie sagen, dass diese nach wie vor eine Rolle spielen. Deshalb ist im Vertrag auch festgelegt, dass beide Seiten, wenn sich die Grundlagen deutlich verändern würden, eine Exitstrategie haben. So sehen Staatsverträge aus. Das ist erst ein Entwurf. Der Staatsvertrag muss ratifiziert werden. Wir haben alle Zeit, um uns in den nächsten Monaten im Parlament sehr ausgiebig mit diesen strittigen Fragen zu beschäftigen.

- (B) Ich hoffe, dass es zu einer guten Lösung kommt.

**Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:**

Herr Steenblock, Sie können noch eine Zusatzfrage stellen.

**Rainer Steenblock (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Herr Staatssekretär, ist es aus Ihrer Sicht dem gesunden Menschenverstand nicht deutlich näher, dass man einen Staatsvertrag zum Bau einer Brücke – das ist ja der Inhalt des Staatsvertrages – nur dann schließt, wenn man weiß, was man will? Für die Planung aber – wie Planung funktioniert, weiß auch ich so in etwa – brauchen wir keinen Staatsvertrag. Das kann man weit unterhalb dieser Ebene handhaben und sagen: Wir schaffen erst einmal durch Untersuchungen Klarheit – da bin ich immer dabei –, was eigentlich gemacht werden muss und wie teuer es wird, und dann schließen wir einen Vertrag, um das Geplante zu bauen. Dann ist auch klar, wie viel jeder dazu beiträgt. Wir sind immerhin mit knapp 1 Milliarde Euro dabei. Es ist nicht so, dass die Dänen das ganze Risiko tragen. Vielmehr sind auch wir mit sehr viel Geld dabei.

Deshalb noch einmal die Frage: Wäre die Reihenfolge der Entscheidungen andersherum nicht sinnvoller, nämlich dass man zunächst einmal alle notwendigen Untersuchungen durchführt, sodass man weiß, was auf einen zukommt, und dann über das konkrete Projekt einen Staatsvertrag schließt?

**Achim Großmann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:** (C)

Nein, da bin ich nach wie vor anderer Auffassung. Das gilt für kleine, mittlere und große Projekte. Es gibt einen vernünftigen Verfahrensablauf. Er ist vorgeschrieben. Sie werden eine Untersuchung im Hinblick auf die notwendige Tiefenschärfe, eine UVP, all das, was im Gesetz vorgeschrieben ist, unter der Beteiligung der öffentlichen Träger nicht in der gewünschten Qualität bekommen, wenn Sie diesen vorgesehenen Prozess nicht durchlaufen.

Außerdem, Herr Steenblock, haben wir festgestellt, dass all das, was uns jetzt bewegt, sehr volatil ist. Wir haben in diesem Jahr schon sehr hohe und dann abstürzende Ölpreise erlebt. Dasselbe gilt für Stahl- und Baupreise. Auf dem Logistikmarkt wird gesagt: Natürlich spüren wir jetzt eine Delle. – Aber alle sagen uns: Das ist eine Delle, und es geht auch wieder in die andere Richtung.

Ich glaube, wir wären schlecht beraten, wenn wir bei Projekten sozusagen alle drei Wochen zusammenkommen, uns ein paar Zahlen anschauen und dann auf die Bremse oder das Gas treten würden. So kann man internationale Beziehungen im Verkehr nicht organisieren und auch keine Verkehrsinfrastruktur entwickeln.

**Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:**

Eine Zusatzfrage des Kollegen Heilmann.

**Lutz Heilmann (DIE LINKE):**

Herr Staatssekretär, ich sehe mich gezwungen, doch noch einmal eine Frage zu stellen. Seit Monaten greift die Finanzkrise in der Welt um sich. Es wird deutlich, wie wir alle miteinander verwoben bzw. globalisiert sind, wie es häufig formuliert wird. Nun haben Sie gesagt, dass Dänemark das alleinige Risiko trägt. Sind Sie der Meinung, dass das in der jetzigen Situation überhaupt noch haltbar ist? (D)

Es mag sein, dass Dänemark sagt: Wir bezahlen das. – Sollte aber der böse Fall eintreten – wir leben alle gemeinsam in der EU –, sehe ich die Bundesrepublik Deutschland dann doch wieder in der Verantwortung, auch für dieses Projekt und seine Finanzierung.

Sind Sie der Meinung, dass wir unter diesen Gesichtspunkten eine solche Argumentation noch aufrechterhalten können?

**Achim Großmann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:**

Ich bin der Meinung, dass wir bei Investitionen in internationale Verkehrsinfrastrukturen gut beraten sind, das zu tun, was wir bis jetzt überall bei grenzüberschreitenden Projekten gemacht haben: Wir haben Staatsverträge geschlossen und uns dann an die Arbeit gemacht, diese umzusetzen.

**Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:**

Ich rufe die Frage 29 des Kollegen Manfred Kolbe auf:

**Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner**

- (A) Ist der Bundesregierung bekannt, welche sicherheitstechnischen Gründe dazu geführt haben – ausgelöst durch die Radachsenkontrollen an ICE-Zügen –, dass der Fahrplan so geändert wurde, dass es bei der ehemals einheitlichen Fahrstrecke Hamburg–Berlin–Leipzig–München jetzt zu einer Zweiteilung in der Art gekommen ist, dass die Fernverkehrsstrecke Hamburg–Berlin nach wie vor im Stundentakt und größtenteils mit ICE bedient wird, während die Strecke Berlin–Leipzig–München nur noch grundsätzlich im Zweistundentakt und mit Ersatzzügen bedient wird?

Bitte schön, Herr Staatssekretär.

**Achim Großmann**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Vielen Dank. – Herr Kolbe, auch Ihre Fragen möchte ich wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantworten.

**Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:**

Dann rufe ich auch die Frage 30 des Abgeordneten Kolbe auf:

Falls die Bundesregierung entsprechende Kenntnisse hat, welche Gründe waren dies?

**Achim Großmann**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Nach § 4 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz sind die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten.

- (B) Die Änderungen des Angebots aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit von Fahrzeugen, deren Radsätze häufiger geprüft werden als bisher vorgesehen, liegt in der unternehmerischen Verantwortung des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

**Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:**

Ihre Zusatzfrage, bitte.

**Manfred Kolbe (CDU/CSU):**

Herr Staatssekretär, jetzt haben Sie den Kern der Frage ignoriert. Als regelmäßigem Benutzer dieser Strecke ist mir aufgefallen, dass die Strecke Berlin–Hamburg – das habe ich mir auch ausdrücken lassen – im Einstundentakt mit dem ICE befahren wird, während die Strecke Berlin–Leipzig–München lediglich im Zweistundentakt mit Ersatzzügen befahren wird. Früher wurden beide Strecken einheitlich im Einstundentakt mit dem ICE befahren. Warum diese Ungleichbehandlung?

**Achim Großmann**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Ich versuche, Ihnen im zweiten Teil meiner Antwort noch etwas Genaueres dazu zu sagen. Ich möchte zunächst noch einmal den letzten Teil meiner ersten Antwort vorlesen: Die Änderungen des Angebotes – damit ist gemeint, wie oft man wo fährt – aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit von Fahrzeugen, deren Radsätze häufiger geprüft werden als bisher vorgesehen, liegen in der

unternehmerischen Verantwortung des Eisenbahnverkehrsunternehmens. (C)

Das heißt, ich habe nicht nur über die Sicherheit gesprochen, sondern damit zusammenhängend auch darüber, dass das Unternehmen zu entscheiden hat, wo es mit welchen Fahrzeugen in welchem Takt fährt, wenn ihm weniger Züge zur Verfügung stehen. Das ist eine unternehmerische Entscheidung. Deshalb kann ich Ihnen diese Frage im Namen der Bundesregierung nicht beantworten.

Jetzt möchte ich Ihnen eine Brücke bauen, wie Sie möglichst schnell zu einer Antwort kommen können; so habe ich es bei vielen anderen Kolleginnen und Kollegen, die mich angerufen oder angeschrieben haben, auch gemacht. Sie richten Ihre Frage an die Deutsche Bahn AG. Ich weiß, dass diese versuchen wird, all diese Fragen zeitnah zu beantworten. Ich denke, das ist der richtige Weg. Die unternehmerische Verantwortung kann die Bundesregierung der Bahn in der Fragestunde nicht abnehmen. Die Bahn ist verpflichtet und auch gut beraten, Ihnen zu erklären, warum sich das Angebot auf einigen Strecken trotz eingeschränkter Anzahl von Zügen vom Angebot anderer Strecken unterscheidet.

**Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:**

Sie haben noch eine Zusatzfrage.

**Manfred Kolbe (CDU/CSU):**

Nimmt die Bundesregierung es denn irgendwie zur Kenntnis, oder interessiert sie das überhaupt nicht? Ich verstehe, dass dies in der unternehmerischen Verantwortung der Bahn liegt. Meine Frage ist aber: Interessiert Sie das überhaupt nicht? Wie befassen Sie sich damit? (D)

**Achim Großmann**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Mich interessiert das sehr. Mich treibt das auch um. Deshalb ist es ganz wichtig, die Bahn darin zu unterstützen. Die Bahn hat die Züge nicht gebaut; das darf man auch einmal erwähnen. Deshalb ist es wichtig, eine Verantwortungskaskade herzustellen, die klarmacht, wer in diesem Bereich Verantwortung hat und wer in eigener Verantwortung sagt: Diese Radwellen müssen nach so- und so vielen Kilometern geprüft werden.

Was wir jetzt machen, ist eine Reaktion auf einen Unfall. Dabei geht es um die mangelnde Transparenz im Hinblick auf diejenigen, die im industriellen Betrieb dieser Anlagen Verantwortung übernehmen müssten. Das Eisenbahn-Bundesamt hat angesichts seiner Verantwortung für die Kundinnen und Kunden der Deutschen Bahn durch Sicherheitsauflagen dafür zu sorgen, dass diese Radwellen in regelmäßigen Abständen überprüft werden, sodass es nicht zu weiteren Unfällen kommt.

In anderen europäischen Ländern, wo ähnliche Radwellen im Einsatz sind, gibt es längere Untersuchungsintervalle. Wir versuchen, in gemeinsamer Verantwortung relativ schnell dazu zu kommen, dass diese Regelung auch bei uns wieder greifen kann und wir eine größere Kundenzufriedenheit bei gleichzeitig ordentlicher Si-

Parl. Staatssekretär Achim Großmann

- (A) cherheit im Bahnverkehr gewährleisten können. Sie können sicher sein, dass ich einen großen Teil meiner Zeit darauf verwende, darüber nachzudenken, wie man das gewährleisten kann, und entsprechende Gespräche zu führen.

Man kann die Deutsche Bahn aus ihrer unternehmerischen Verpflichtung aber nicht entlassen. Das wäre eine Rückgängigmachung des Privatisierungsprozesses, den wir 1993 im Bundestag beschlossen haben, und zwar in großer Übereinstimmung, da nicht nur die damaligen Koalitionsfraktionen zugestimmt haben, sondern auch die SPD.

**Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:**

Sie haben keine weitere Zusatzfrage, Herr Kolbe? – Bitte.

**Manfred Kolbe (CDU/CSU):**

Sind der Bundesregierung die wirklich chaotischen Verhältnisse auf der Strecke Berlin–Leipzig bekannt? Ist der Bundesregierung bekannt, dass es regelmäßig zu Verspätungen kommt und die Züge regelmäßig so überfüllt sind, dass die Hälfte der Fahrgäste nur noch Stehplätze bekommt?

**Achim Großmann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:**

Gehen Sie einmal davon aus, dass wir reichlich Mails und Briefe bekommen.

(B)

**Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:**

Eine Zusatzfrage der Kollegin Landgraf.

**Katharina Landgraf (CDU/CSU):**

Herr Staatssekretär, ist es möglich, dass die Bundesregierung Einfluss nimmt und die Bahn auffordert, Kulanzregelungen vorzunehmen? Insbesondere auf der gerade genannten Strecke ist die Situation für die Fahrgäste unzumutbar. Aufgrund der längeren, unberechenbaren Fahrzeiten und der überfüllten Züge sind die hohen Preise nicht mehr angemessen.

**Achim Großmann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:**

Ich muss jetzt ein bisschen aufpassen, weil ich das aus dem Kopf sagen muss; dabei kann man Fehler machen. Später findet man sich dann mit einer Aussage im Protokoll wieder und bekommt böse Briefe, in denen steht, dass man etwas gesagt hat, was gar nicht stimmen würde. Deshalb sage ich das jetzt einmal im Konjunktiv: Ich meine, gelesen zu haben – ist das Konjunktiv?; auf jeden Fall führe ich konditional ein –, dass sich die Bahn hinsichtlich der Kulanz gegenüber den Kunden sehr stark bewegt hat. Ich meine auch, gelesen zu haben und von Kundinnen und Kunden in Gesprächen erfahren zu haben, dass durch Fahrplanänderungen die notwendige Transparenz wiederhergestellt worden ist. Das heißt, es fallen zwar Züge aus, aber das ist im Fahrplan eingeplant, sodass man sich orientieren kann und sieht, wel-

che Züge fahren und welche Züge nicht fahren, auch wenn das Angebot reduziert wurde. (C)

**Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:**

Eine weitere Zusatzfrage des Kollegen Troost.

**Dr. Axel Troost (DIE LINKE):**

Als ebenfalls ständiger Nutzer dieser Strecke sage ich: Die Frage bezog sich nicht darauf, dass es wesentlich weniger Züge gibt. Das verstehen wir. Das muss so sein. Die Frage bezog sich vielmehr darauf, dass es eine Ungleichbehandlung zwischen der Strecke Hamburg–Berlin – man sieht diesen ICE ankommen, wenn man in einen anderen Zug einsteigt – und der Strecke Berlin–Leipzig gibt. Bei der Ungleichbehandlung dieser Bahnstrecken könnte man schon den Eindruck gewinnen, dass die Lobby in Hamburg stärker ist als die Lobby in Sachsen.

**Achim Großmann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:**

Damit sich dieser Eindruck nicht verfestigt, schlage ich Ihnen vor, das zu tun, was ich auch Herrn Kolbe geraten habe: Schreiben Sie die Bahn an und äußern Sie diesen Verdacht, und geben Sie der Bahn Gelegenheit, diesen Eindruck auch auszuräumen.

(Dr. Axel Troost [DIE LINKE]: Gut!)

**Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:**

Wir sind damit am Ende dieses Geschäftsbereichs. – Herr Staatssekretär, vielen Dank für die Beantwortung der Fragen. (D)

Ich rufe den Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit auf. Die Fragen beantwortet Frau Parlamentarische Staatssekretärin Astrid Klug.

Die Fragen 31 und 32 des Kollegen Hans-Josef Fell werden schriftlich beantwortet.

Ich rufe die Frage 33 der Kollegin Bärbel Höhn auf:

Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der aktuellen Studie des Öko-Instituts im Auftrag des WWF, derzufolge die von der Bundesregierung geforderte Ausweitung der Anerkennung von Klimaschutzprojekten im Ausland – sogenannte CDM-/JI-Projekte – im Rahmen des europäischen Emissionshandels dazu führen kann, dass weniger als ein Fünftel der nominellen deutschen Emissionsreduktionen tatsächlich im Inland erbracht wird?

Bitte schön, Frau Staatssekretärin.

**Astrid Klug, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:**

Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Sehr verehrte Frau Kollegin Höhn, ich beantworte Ihre Frage wie folgt:

Das in der Studie des Öko-Instituts verwendete Mengengerüst bildet die Position der Bundesregierung zur Nutzung von Klimaschutzprojekten im Ausland nicht richtig ab. In einem EU-weiten Emissionshandelssystem ist allein die EU-weite Gesamtmenge nutzbarer Zertifikate maßgeblich. Daher ist eine isolierte Betrachtung der Situation in Deutschland nicht möglich.