

## **Beschlussempfehlung und Bericht** **des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung  
- Drucksache 16/6865 Nr. 1.19 -

### **Grünbuch**

**Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt (inkl. 13278/ 07 ADD 1)**  
**KOM (2007) 551 endg.; Ratsdok 13278/07**

### **A. Problem**

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat ein Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ vorgelegt, mit dem sie eine weitere Anhörung zu dieser Thematik einleitet, welche bis zum 15. März 2008 laufen soll, um im Frühherbst 2008 einen Aktionsplan vorlegen zu können. Der Deutsche Bundestag kann zu dem Grünbuch im Rahmen des Konsultationsverfahrens Stellung beziehen.

### **B. Lösung**

Annahme einer Entschließung, mit der der Deutsche Bundestag zu dem Grünbuch der Europäischen Kommission Stellung nimmt und seinen Präsidenten bittet, den Beschluss als Beitrag des Deutschen Bundestages zum Konsultationsverfahren an den Präsidenten der Europäischen Kommission zu übermitteln.

**Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP**

### **C. Alternativen**

Annahme abweichender Entschließungen bzw. bloße Kenntnisnahme.

### **D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtungen durch die Bundesregierung auf Drucksache 16/6865 Nr. 1.19 folgende Entschließung anzunehmen:

„Der Deutsche Bundestag nimmt zum Grünbuch der Europäischen Kommission „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ wie folgt Stellung und bittet seinen Präsidenten, den Beschluss als Beitrag des Deutschen Bundestages zum Konsultationsverfahren an den Präsidenten der Europäischen Kommission zu übermitteln:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Europäische Kommission hat im September 2007 ein Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ vorgelegt. Der Deutsche Bundestag bringt sich mit dieser Stellungnahme aktiv in den Konsultationsprozess ein.

Städtische Mobilität ist ein Thema, dem nach Auffassung des Deutschen Bundestages hohe und weiter wachsende Bedeutung zukommt. Besonders die Städte und Ballungsräume sind Kernzellen für Wirtschaftswachstum und damit Erhalt und Ausbau der Beschäftigung. Die Vitalität der Innenstädte, die Lebensqualität, die Chance zur Teilhabe am öffentlichen Leben sowie die Funktionsfähigkeit wirtschaftlicher Prozesse in unseren Städten und Regionen sind unmittelbar mit der Qualität der Verkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Nahverkehrs, aber auch mit der Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit öffentlicher Räume und einer hochwertigen Baukultur verbunden.

Ein effizienter, sozial- und umweltverträglicher Stadtverkehr ist von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung von Städten und Ballungsräumen. Die Gewährleistung einer nachhaltigen, barrierefrei zugänglichen Mobilität für alle ist eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Mit dem zunehmenden Personen- und Güterverkehr wächst auch der Verkehrsdruck durch Lärm, Luftverschmutzung, Unfallgefahr und Staus. Er beeinträchtigt Umwelt, Gesundheit, Lebensqualität und damit auch Attraktivität der Städte für Menschen und Unternehmen. Verkehrsbelastungen müssen gesenkt werden, ohne aber die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger und die Qualität der Städte als Wirtschaftsstandorte und Wissenszentren zu beeinträchtigen. Diese Herausforderungen erfordern die gemeinsame Suche nach Lösungen auf verschiedenen Ebenen.

Städtische Verkehrsprobleme lassen sich nur durch eine integrierte Politik lösen, die die Leistungsfähigkeit einzelner Verkehrsmittel und ihr Zusammenspiel optimiert und dabei auch Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Personenverkehr attraktiver, sicherer und zugänglicher gestaltet, sowie die Mög-

lichkeiten moderner Informations- und Kommunikationstechnologien nutzt. Zugleich gilt es die Innenentwicklung von Städten zu stärken und ihre funktionale Durchmischung zu fördern. Eine solche Siedlungs-, Wirtschafts- und Infrastrukturentwicklung kann nur in regionaler Kooperation von Städten und Umland und unter Beachtung der regional unterschiedlichen demografischen und wirtschaftsstrukturellen Entwicklungen gelingen.

Die Städte in Europa sind sehr vielfältig. Sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer geografischen Lage, ihrer räumlichen und demografischen Struktur, ihrer politischen Konstellationen und institutionellen Rahmenbedingungen, ihrer Historie und Kultur. Es kann deshalb keine einheitlichen europäischen Vorgaben für die Stadtverkehrspolitik geben. Die lokalen Akteure sind am besten mit den jeweiligen Gegebenheiten vertraut, sie können lokal angepasste Strategien entwickeln, die die örtlichen Besonderheiten berücksichtigen und bei den Betroffenen Akzeptanz finden.

Eine klare Zuordnung und Beachtung von Kompetenzen insbesondere der lokalen Ebene ist aus Sicht des Deutschen Bundestages von zentraler Bedeutung. Sie dient der Rechtssicherheit, der Transparenz und nicht zuletzt der Akzeptanz der europäischen Politik. Der Deutsche Bundestag wird daher gemeinsam mit dem Bundesrat darauf achten, dass die EU bei der Behandlung der städtischen Mobilitätsthemen nicht in die innerstaatliche Kompetenzverteilung und die kommunale Planungshoheit eingreift.

Den europäischen Mehrwert eines Aktionsplans zur städtischen Mobilität sieht der Deutsche Bundestag vor allem in der Förderung des Austauschs von Daten und Erfahrungen, der Evaluierung der Umsetzung geltender Rechtsakte und Förderinstrumente, der Überprüfung und ggf. Vereinfachung bestehender Rechtsvorschriften - insbesondere im Bereich der staatlichen Beihilfen - sowie in der Selbstbindung der Europäischen Union an einen integrativen Ansatz, der in allen relevanten sektoralen Politikfeldern das Ziel eines nachhaltigen Stadtverkehrs im Blick hat.

Viele der im Grünbuch aufgeführten Instrumente sind in Deutschland schon in die Praxis umgesetzt. Deutsche Städte können einen reichen Erfahrungsschatz erfolgreicher Stadtverkehrskonzepte wie Tempo-30- und Fußgängerzonen über Parkraumbewirtschaftung, Busspuren, Ampelvorrangschaltungen, Radwegenetze bis hin zu Verkehrsmanagement vorweisen, den sie in einen europäischen Erfahrungsaustausch einbringen können. Im Gegenzug können sie von den Erfahrungen in anderen europäischen Städten mit innovativen Stadtverkehrskonzepten profitieren.

Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- dass die Kommission mit dem Grünbuch das Thema städtische Mobilität aufgreift, Diskussionsanstöße gibt und in einem offenen und breit angelegten Konsultationsprozess prüft, welchen Beitrag die EU-Ebene – unter strikter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips - zur Verbesserung der Mobilität auf lokaler Ebene leisten kann;

- ausdrücklich die im Grünbuch mehrmals betonte Absicht der Kommission, nach Abschluss der Konsultation eine mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbare Gesamtstrategie vorschlagen zu wollen;
- den von der Kommission vertretenen - und in Deutschland praktizierten - integrierten Ansatz, der wirtschaftlichen Wohlstand, sozialen Ausgleich und gesunde Umwelt als gleichgewichtige Ziele der Stadtentwicklungs- und Stadtverkehrspolitik verfolgt. Hierdurch kann ein wesentlicher Beitrag für die Lebens- sowie für die Standort- und Umweltqualität im Sinne der „Leipzig Charta zur nachhaltigen Stadt“ geleistet werden;
- die im Grünbuch genannten Maßnahmen zur Nutzung vorhandener Netzwerke (z. B. CIVITAS, europäische Geodateninfrastruktur gem. INSPIRE -Richtlinie), um einen europaweiten Austausch von Daten und vorbildlichen Praktiken im Bereich umweltfreundlicher, integrierter Konzepte für die städtische Mobilität zu gewährleisten. Die Dokumentation, Verbreitung und Vermittlung von „Good Practice“ bietet nicht nur die Chance eines europaweiten Erfahrungsaustausches, sondern eröffnet auch Exportchancen für die einheimische und europäische Industrie;
- die im Grünbuch angekündigte Überprüfung und Vereinfachung der europäischen Politik im Bereich der staatlichen Beihilfen; insbesondere die angekündigte Gruppenfreistellungsverordnung, mit der Investitionen der Mitgliedstaaten in Verkehrsmittel, Verkehrsausrüstung und in innovative und intelligente Vertriebs- und Informationssysteme sowie Technologien wie Fahrgastinformation, integrierte Fahrscheinausstellung, elektronisches Fahrgeldmanagement, Verkehrsmanagement zugelassen werden;
- die Anregungen des Grünbuchs, den motorisierten Individualverkehr auch durch Ansätze wie Parkraumbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement und alternative Autonutzungskonzepte zu optimieren und gleichzeitig den öffentlichen Nahverkehr und den Fußgänger- und Fahrradverkehr als sichere, gut zugängliche und attraktive Alternativen zu stärken;
- die Vorschläge zur Förderung und den Einsatz von Intelligenten Verkehrssystemen (IVS). Intelligente Verkehrssysteme erhöhen nicht nur die Kapazität, Effizienz und Sicherheit einzelner Verkehrsträger, sondern erleichtern auch intermodale Nutzungen und können zur Verlagerung von Verkehr auf den öffentlichen Nahverkehr, Fußweg oder Fahrrad beitragen. In Deutschland existiert ein flächendeckendes, leistungsstarkes Netz für Informationsdienste für Fahrgäste. Es bietet sich hier ein Austausch von vorbildlichen Praktiken zwischen den Mitgliedstaaten und eine verbesserte grenzüberschreitende Verknüpfung von Reiseinformationssystemen und Fahrscheinausstellung an;
- die im Grünbuch formulierten hohen Ansprüche an die Zugänglichkeit und Barrierefreiheit des öffentlichen Nahverkehrs, die im weiteren Sinn als die Qualität des Zugangs zu den Mobilitätssystemen der Stadt für Menschen und Unternehmen allgemein und nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen verstanden wird.

Der Deutsche Bundestag fordert:

- das Subsidiaritätsprinzip bei der Erarbeitung des Aktionsplan zur städtischen Mobilität strikt zu beachten. Die kommunale Planungshoheit muss nach Auffassung des Deutschen Bundestages uneingeschränkt gewahrt bleiben. Die mit dem städtischen Verkehr zusammenhängenden Probleme sind vorrangig von den kommunalen Verantwortungsträgern unter Einbeziehung auch von Bürgerinnen und Bürgern und Wirtschaft vor Ort zu entscheiden. In diesem Zusammenhang betont der Deutsche Bundestag das dauerhafte Anliegen des Bürokratieabbaus und der consequenten Verwaltungsvereinfachung;
- das Hauptaugenmerk darauf zu legen, wie die Europäische Union die Städte bei der Umsetzung nachhaltiger Stadtverkehrskonzepte etwa durch einen strukturierten „Good Practice“- Austausch und die Ausbildung von Experten unterstützen und wie sie durch Überprüfung und Vereinfachung bestehender Rechtsvorschriften die Kommunen entlasten kann;
- zunächst bestehende EG-Vorschriften und die Mittelverwendung der im Grünbuch aufgezeigten EU-Finanzinstrumente gründlich hinsichtlich ihrer Konsistenz und ihrer mittelbaren oder unmittelbaren Wirkungen auf die städtische Verkehrspolitik zu prüfen. Eine Abstimmung der unterschiedlichen teilträumlichen, sektoralen und technischen Pläne und politischen Maßnahmen und Investitionen, die eine ausgeglichene Entwicklung des städtischen Raums fördert, ist auch im Sinne der „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“;
- auf eine Festlegung auf konkrete Legislativ- und Harmonisierungsvorschläge zu verzichten. Insbesondere die im Grünbuch angedachten Rechtsakte und Harmonisierungsvorschläge für City-Maut-Systeme, die Förderung sauberer Fahrzeuge und zur Parkraumbewirtschaftung widersprechen dem Subsidiaritätsprinzip und werden vom Deutschen Bundestag deshalb abgelehnt;
- auf die angedachte Einrichtung einer Beobachtungsstelle für die Mobilität in der Stadt im Sinne eines consequenten Bürokratieabbaus und effizienter Mittelverwendung zu verzichten;
- zu prüfen, wie durch Harmonisierung technischer Leitlinien standardisierte Telematik-Anwendungen insbesondere im öffentlichen Personenverkehr gefördert werden können, etwa durch Definition von Schnittstellen beim Fahrgeldmanagement oder Vereinheitlichung von Sicherheitsanforderungen an Systeme und Komponenten;
- den integrierten Ansatz des Grünbuchs durch eine explizite Verknüpfung von Stadtverkehrspolitik mit regional eingebundener Stadt- und Raumentwicklungspolitik zu verbreitern und auch die regional unterschiedlichen Auswirkungen des demografischen Wandels stärker zu berücksichtigen sowie die Entwicklung nachhaltiger Stadtverkehrskonzepte nicht nur für wachsende, sondern auch für schrumpfende Stadtregionen zu fördern;
- das Ziel einer Entkoppelung von Energie- und Ressourcenverbrauch sowie Verkehrs- vom Wirtschaftswachstum, das im Verkehrsweißbuch von 2001 formuliert ist, weiter zu verfolgen, um

den Verkehr umwelt- und sozialverträglich zu gestalten und zugleich Mobilität von Menschen, Gütern und Dienstleistungen zu gewährleisten.“

Berlin, den 3. März 2008

**Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Dr. Klaus W. Lippold**  
Vorsitzender

**Klaus Hofbauer**  
Berichtersteller

elektronische Vorab-Fassung\*

## Bericht des Abgeordneten Klaus Hofbauer

### I. Überweisung

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung - **Drucksache 16/6865 Nr. 1.19** - wurde am 26. Oktober 2007 an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung, den Ausschuss für Tourismus und den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Das Grünbuch der Kommission soll Anregungen für eine europäische Stadtverkehrsdebatte geben und eine Debatte dazu anregen. Es werden die Ziele verfolgt, den Verkehr in der Stadt flüssiger zu machen, die Städte sauberer werden zu lassen sowie den Nahverkehr „intelligenter“, besser zugänglich und sicherer zu machen. Das Grünbuch beinhaltet eine Darstellung von Optionen sowie Fragen zum Thema Mobilität in der Stadt. Mit den Betroffenen soll ein Dialog geführt werden und dann ein Aktionsplan vorgelegt werden, in dem konkrete Maßnahmen und Initiativen für eine bessere und nachhaltigere Mobilität in der Stadt aufgezeigt werden sollen.

### III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend** hat die Vorlage in seiner 50. Sitzung am 20. Februar 2008 beraten und empfiehlt die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD auf Ausschussdrucksache 16(13)314 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat die Vorlage in seiner 55. Sitzung am 20. Februar 2008 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat die Vorlage in seiner 52. Sitzung am 20. Februar 2008 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme. Weiterhin empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des **Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD** auf Ausschussdrucksache 16(18)334. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP empfiehlt er die Ablehnung des **Entschließungsantrags der Fraktion der FDP** auf Ausschussdrucksache 16(18)332. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er die Ablehnung des **Entschließungsantrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** auf Ausschussdrucksache 16(18)333.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Vorlage in seiner 51. Sitzung am 20. Februar 2008 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme. Weiterhin empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. die Annahme des **Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD** auf Ausschussdrucksache 16(15)1179. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP empfiehlt er die Ablehnung des **Entschließungsantrags**

**der Fraktion der FDP** auf Ausschussdrucksache 16(15)1177. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimme der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE empfiehlt er die Ablehnung des **Entschließungsantrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** auf Ausschussdrucksache 16(15)1178.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat die Vorlage in seiner 52. Sitzung am 20. Februar 2008 beraten und empfiehlt die Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

#### **IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss**

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat die Vorlage in seiner 56. Sitzung am 20. Februar 2008 beraten.

Zu dieser Sitzung haben die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD einen Entschließungsantrag (**Ausschussdrucksache 16(15)1179**) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die Fraktion der FDP hat folgenden Entschließungsantrag (**Ausschussdrucksache 16(15)1177**) eingebracht:

*„Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wolle beschließen:*

*I. Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellt fest:*

*Stadtverkehr ist ein sehr bedeutender Verkehr. 80 Prozent aller Bürger der Europäischen Union bewegen sich in Städten. Die Mobilität in der Stadt ist die Grundlage für Arbeit und Wirtschaft, für Wohnen und Leben. Sowohl die Einwohner in der Stadt, als*

*auch die ländliche Bevölkerung sind darauf angewiesen, sich in der Stadt fortzubewegen. Auf städtischen Verkehr gehen aber auch 40 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs und 70 Prozent anderer verkehrsbedingter Schadstoffe zurück.*

*Die Probleme, die durch städtischen Verkehr entstehen, besonders Umweltbelastung und Ineffizienz im Verkehr, aber auch Unfälle und die Abhängigkeit im Energiebereich, haben immer wieder auch höhere politische Ebenen dazu veranlasst, Denkanstöße für städtischen Verkehr zu geben oder Rahmenregelungen zu schaffen, die es Städten und Gemeinden ermöglichen, bestimmte Regelungen zu treffen. Das Grünbuch der Europäischen Kommission zum städtischen Verkehr ist ein weiterer Beitrag in der Diskussion über Stadtverkehr.*

*Zuvorderst sind es aber die Kommunen, die im Rahmen ihres in Artikel 28 Absatz 2 des Grundgesetzes garantierten Selbstverwaltungsrechts ihre eigenen Angelegenheiten und damit auch den städtischen Verkehr bestimmen. Das gebietet nicht zuletzt auch der Grundsatz der Subsidiarität.*

*Die Politik der Verbote wird heute als allzu einfache Lösung für vielerlei Probleme angesehen, auch und gerade im Verkehr. Dabei wird – auch im Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ – eine Unterteilung in „guten“ und „schlechten“ Verkehr vorgenommen. „Guter“ Verkehr soll gefördert „schlechter“ Verkehr be- oder verhindert werden. Vorgeschlagene Instrumente dafür sind unter anderem höhere Parkgebühren, die City-Maut und Fahrverbote.*

*Außerdem schlägt die Kommission ein Europäisches Register aller Fahrzeuge vor und beabsichtigt die Einrichtung einer Europäischen Beobachtungsstelle für städtischen Verkehr. Zur Verbesserung der Sicherheit im Nah- und Straßenverkehr wird die Ausdehnung der Videoüberwachung empfohlen.*

*Aufgabe des Staates ist es nicht, Einwohnern vorzuschreiben, mit welchen Verkehrsmitteln sie sich fortzubewegen haben. Die Bürgerinnen und Bürger wissen selbst viel besser, welches Verkehrsmittel ihren Bedürfnissen in der konkreten Situation entspricht. Sie müssen frei sein, in eigener Verantwortung zu entscheiden, auf welche Weise sie mobil sind – auch in der Stadt.*

*Die Behinderung des städtischen Verkehrs führt zu einer Verlagerung von Kundenströmen auf die „Grüne Wiese“. Der Einzelhandel in den Innenstädten kämpft bereits heute gegen die Anziehungskraft von Einkaufsparks vor den Toren der Stadt. Eine Verkehrsbehinderungspolitik konterkariert alle Bemühungen der Stadtentwicklungspolitik, Ladenlokalleerstand zu beheben sowie die Innenstädte zu stärken und deren Attraktivität zu steigern. Ein freier Stadtverkehr trägt mehr zum Umweltschutz bei als wenn die städtische Bevölkerung auf die „Grüne Wiese“ gedrängt wird, die nur mit dem Auto zu erreichen ist und weitere Wege verursacht als der Weg in die Innenstadt.*

*Die Instrumente sind überdies unsozial, weil sie Menschen mit einem geringen Einkommen vom motorisierten Individualverkehr ausschließen.*

*Die Errichtung eines neben den nationalen Registern bestehenden europäischen Registers aller Fahrzeuge ist nicht erforderlich und verursacht zusätzlichen bürokratischen Aufwand. Die Errichtung einer Beobachtungsstelle für den städtischen Verkehr darf nicht dazu dienen, die kommunale Selbstverwaltungsgarantie durch künftige Initiativen auszuhöhlen.*

*Die Videoüberwachung öffentlicher Verkehrsmittel, Wege und Plätze greift in die Persönlichkeitsrechte ein, ohne ein Mehr an Sicherheit für Bürgerinnen und Bürger zu schaffen. Sie kann Straftaten nicht verhindern, sondern höchstens verlagern und schafft ein falsches Sicherheitsgefühl bei den Menschen. Die Verstärkung der Polizeipräsenz ist daher vorzuziehen.*

*Anstatt bestimmte Verkehre zu behindern oder zu verbieten, muss der Staat Angebote schaffen und verbessern, die es den Menschen ermöglichen, sich möglichst umweltfreundlich und frei in der Stadt zu bewegen. Dabei spielen die Verflüssigung des Verkehrs und die Bereitstellung der Infrastruktur für umweltfreundliche Mobilität eine entscheidende Rolle. Verkehr, der stillsteht anstatt zu fließen, ist teuer und umweltschädlich. Der dem Bedarf angepasste Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist daher z.B. ebenso wichtig, wie die Einrichtung von Grünen Wellen, „intelligenten“ Grünen Wellen sowie von Parkleit- und Verkehrsinformationssystemen. Der Einsatz von verkehrsabhängigen Anlagen (dynamic traffic lights) und der bevorzugte Bau von Kreisverkehren statt Ampeln helfen bei der Verkehrsverflüssigung. Viele Ampeln könnten nachts ausgeschaltet werden.*

*Die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs kann und muss weiter gesteigert werden, damit dieser auch in Zukunft eine wichtige Säule der Stadtverkehrspolitik bleibt und seine Anteile am städtischen Verkehrsaufkommen ausweiten kann. Maßnahmen hierfür sind z.B. bessere Fahrgastinformationen, verbesserte Anschlussmöglichkeiten und eine einfache und sichere Zugänglichkeit der Verkehrsmittel. Ein großes Potential zur Förderung des kombinierten städtischen Personenverkehrs gibt es beim Bau und Ausbau von Park&Ride-Parkplätzen. Die Flexibilisierung der Stadt-Land-Anbindungen im öffentlichen Personennahverkehr durch Anruf-Sammel-Taxis und Anruf-Linien-Busse ist in vielen Fällen attraktiver als die Beförderung nach starren Fahrplänen mit Großraumfahrzeugen.*

*Der Ausbau der städtischen Radwegnetze ist eine Chance, ein Angebot für besonders umweltfreundlichen und gesunden Individualverkehr zu schaffen. Eine gute zusammenhängende Infrastruktur für das Fahrrad macht die Benutzung des Fahrrads attraktiv.*

Dazu zählt nicht nur ein guter Zustand der Fahrradwege und Radfahrstreifen selbst, sondern auch eine gute Beleuchtung der Wege. Wichtig ist es, z.B. an Bahnhöfen und in städtischen Zentren hinreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder anzubieten und die Fahrradmitnahme im ÖPNV zu erleichtern. Leihfahrrad-Angebote können die Attraktivität für Pendler, auf Bahn und Fahrrad umzusteigen, erhöhen.

Neue Verkehrsmittel bieten neue Chancen. Wassertaxis, städtische Seilbahnen und Elektroroller sind umweltfreundliche Alternativen zur Überwindung geographischer Hürden in der Stadt.

Welche dieser vielfältigen Ansätze vor Ort am besten zur Lösung der jeweiligen Verkehrsprobleme beitragen können, muss auf kommunaler Ebene entschieden werden. Von dem Grundsatz, dass städtische Verkehrspolitik in der Stadt gemacht wird, darf daher nicht abgerückt werden.

II. Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung fordert die Bundesregierung auf:

1. das in Artikel 28 Absatz 2 GG garantierte Selbstverwaltungsrecht der Kommunen, insbesondere auch die Planungshoheit, zu stärken und gegen Angriffe auf europäischer Ebene zu verteidigen,
2. den Vorschlägen des Grünbuchs „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“, die die Mobilität der Menschen verschlechtern und verteuern sollen, in den weiteren Beratungen im Rat entschieden entgegenzutreten,
3. der Einrichtung eines europäischen Registers aller Fahrzeuge nicht zuzustimmen,
4. die Errichtung einer europäischen Beobachtungsstelle für städtischen Verkehr abzulehnen,

5. Vorschlägen zur Ausweitung der Videoüberwachung in Verkehrsmitteln sowie auf öffentlichen Straßen und Plätzen nicht zuzustimmen,
6. bürokratische Hürden und Verwaltungsvorschriften bei der Zulassung und beim Betrieb neuer Transportmittel auf das durch die Gewährleistung der Sicherheit geforderte Mindestmaß zu beschränken,
7. das Nebeneinander von Förderprogrammen im Bereich der Stadtentwicklung und des städtischen Verkehrs zu beenden und die verschiedenen Programme miteinander zu verknüpfen.“

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat folgenden Entschließungsantrag (**Ausschussdrucksache 16(15)1178**) eingebracht:

„Der Ausschuss wolle dem Deutschen Bundestag folgenden Beschluss empfehlen:

„Der Deutsche Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die EU-Kommission hat am 25.09.2007 das Grünbuch 'Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt' vorgelegt. Darin wird ausgeführt, dass 60% der EU-Bürgerinnen und Bürger in Städten leben, in denen 85% des EU-Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet werden. 40% der straßenverkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen und 70% der Luftschadstoffe entstünden in Städten, die zudem in hohem Maße von Verkehrslärm betroffen seien. Ein Drittel der tödlichen Verkehrsunfälle ereigne sich in Stadtgebieten. Zumeist seien Fußgänger und Radfahrer betroffen. Dies zeigt, dass es einen Handlungsbedarf gibt, um eine nachhaltigere Mobilität in den Städten zu erreichen.

Die klassische europäische Innenstadt, die in ihren Grundstrukturen meist schon im 19.

Jahrhundert angelegt worden ist, kann den immer noch zunehmenden motorisierten Verkehr kaum noch bewältigen. Zahlreiche Gesundheits- und Umweltprobleme sind die Folge. Die europäische Ebene kann und muss einen Beitrag zur Senkung dieser Probleme leisten, mit denen die Städte allein überfordert sind. Dabei geht es vor allem um die europäische Harmonisierung von Standards und Normen und ihre Weiterentwicklung. Ihre Anwendung ist dabei allein Sache der Kommunen. Das kommunale Selbstbestimmungsrecht und das Subsidiaritätsprinzip müssen bei den europäischen Vorschlägen beachtet werden. Angesichts der Heterogenität der Städte und ihrer jeweiligen Probleme wäre es auch nicht zielführend, gleiche Maßnahmen und Instrumente für alle Städte anzuwenden. Es geht vielmehr darum, die Handlungsoptionen der Städte für eine nachhaltige Mobilität zu erweitern. Es sind Maßnahmen und Instrumente bekannt zu machen, zu entwickeln und zu fördern, mit denen die Verkehrsprobleme wirksam angegangen werden können.

Dies ist gerade vor dem Hintergrund der umweltpolitischen Herausforderungen, z.B. beim Klimaschutz eine dringende Notwendigkeit. Will die Europäische Union ihr Klimaschutzziel einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 20% gegenüber 1990 erreichen, muss sie bei allen Emissionsquellen ansetzen, auch und gerade beim Verkehr. Zahlreiche europäische Städte haben durch eine verstärkte Förderung des Umweltverbunds aus ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr und Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr (z.B. durch Parkraumbewirtschaftung) den Anteil der umweltfreundlich zurückgelegten Wege in den letzten Jahren deutlich steigern können. Wertvolle Anregungen für die Planung von städtischen Verkehrsräumen geben die Kommunen, die nach dem Konzept 'shared space' planen. Auf diesen Erfahrungen gilt es aufzubauen.

Die Vorschläge des Grünbuchs werden bis zum 15.03.2008 in einem Konsultationsverfahren den unterschiedlichen Stakeholdern zur Kommentierung vorgelegt. Im Herbst 2008 will die Europäische Kommission dann einen Aktionsplan vorlegen. Ein solcher Aktionsplan sollte die 2007 unter deutscher Ratspräsidentschaft verabschiedete Leipzig-Charta unterstützen, in der es heißt: „Unsere Städte müssen sich auch den Anforderungen anpassen, die sich aus dem drohenden Klimawandel ergeben.“

London, Stockholm und einige norwegische Städte haben eine Nutzerfinanzierung für die innerstädtischen Verkehrswege in Form einer Citymaut für den motorisierten Individualverkehr eingeführt und gleichzeitig die Alternativen ausgebaut. Der Erfolg ist, dass die Innenstädte um 20 bis 30% vom Autoverkehr entlastet worden sind. Staus, Lärm, Luftverschmutzung und Verkehrsunfälle sind deutlich zurückgegangen. Auch der Wirtschaftsverkehr profitiert von einem flüssigeren Verkehr, indem z.B. Umläufe von Lieferfahrzeugen beschleunigt werden. Allerdings droht ein Flickenteppich an unterschiedlichen Citymaut-Systemen. Die fehlende europäische Harmonisierung für Plaketten, die zur Einfahrt in Umweltzonen berechtigen, führt heute dazu, dass jeder Mitgliedsstaat und teilweise sogar jede Stadt eigene Lösungen verfolgt. Das darf sich nicht wiederholen. Es ist daher dringend notwendig, dass die Europäische Union in dieser Frage und bei der Citymaut auf eine Harmonisierung der Standards drängt. Möglich wäre sogar, einen auf dem europäischen Satellitensystem Galileo basierenden technisch offenen Standard zu schaffen, der die Erhebungskosten für eine Citymaut extrem senken würde. Für welche Städte eine Citymaut geeignet ist und für welche nicht, bleibt der kommunalen Entscheidungshoheit überlassen.

Eine solche technische Harmonisierung ist mittelfristig auch für intermodale intelligente

Verkehrssysteme anzustreben. Schon heute leiten Navigationsdienste den Straßenverkehr in ganz Europa. Noch stärker standardisiert ist die Nutzung des Luftverkehrs weltweit. Wer sich hingegen über den öffentlichen Nahverkehr, Fahrradverleihsysteme oder Car Sharing in einer fremden Stadt informieren möchte, muss dies fast immer neu lernen. Eine Senkung der Transaktionskosten der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, z.B. durch ein europaweites Handy-Ticketing für den öffentlichen Verkehr als 'Euro-Ticket' und vergleichbare Standards bei der Barrierefreiheit und der Ausschilderung würde helfen, das Potenzial des ÖPNV stärker auszuschöpfen.

Neben der Verkehrsverlagerung sind verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen ein erfolgversprechender Weg für einen nachhaltigeren Verkehr. Bauvorhaben, die viel Verkehr erzeugen, sind daher bevorzugt an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs auszuweisen. Städtebauplanungen müssen unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgen und bedürfen immer einer Verkehrsfolgenabschätzung. Polyzentrale und dichte Strukturen sowie die Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitangebote in allen Stadtquartieren schaffen die Voraussetzungen für die 'Stadt der kurzen Wege'. Für die soziale Teilhabe von Menschen, insbesondere denen, die sich kein Auto leisten können, ist die gute Erreichbarkeit von Orten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu allen Tages- und Nachtzeiten erforderlich. Grundsätzlich gilt es, vor Ort ein Leitbild der fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt zu entwickeln. Der klassische liniengebundene ÖPNV ist durch flexiblere bedarfsorientierte Angebote und durch Car Sharing zu ergänzen nach dem Leitbild, den öffentlichen Verkehr privater und den privaten Verkehr öffentlicher zu machen.

Für die verträglichere Gestaltung des motorisierten Verkehrs gilt es insbesondere, die

technischen Anforderungen an schadstoffarme, klimaverträglichere, leisere und sicherere Fahrzeuge zu verbessern. Die Implementierung ambitionierter Grenzwerte für Neufahrzeuge und immissionsbegrenzende EU-Regelungen, z.B. für Lärm und Luftschadstoffe sind hierbei als erfolgreiche Instrumente der Luftreinhaltung und Lärmsanierung voranzutreiben. Es sollte dabei geprüft werden, inwieweit Fahrzeuge, die speziell in Städten eingesetzt werden, wie Taxis, Busse, Entsorgungs- und Lieferfahrzeuge vorgezogene Abgas- und Lärmstandards erfüllen müssen.

Die Fortschritte in der Telematikentwicklung von Kraftfahrzeugen sind auch für das Geschwindigkeitsmanagement in Städten durch europaweite Standards zu setzen. Die Ermöglichung der Einführung intelligenter Geschwindigkeitsbegrenzungen (Intelligent Speed Adaption) in Städten hat solche Fahrzeugstandards zur Voraussetzung. Diese Möglichkeiten sollten in die eSafety-Initiative der Europäischen Union aufgenommen werden. Die Harmonisierung von technischen Anforderungen bietet auch Kostensenkungspotenziale, z.B. bei der öffentlichen Beschaffung von Einsatzfahrzeugen, Bussen, Straßenbahnen und Eisenbahnen.

Die erheblichen Finanzmittel, die im Rahmen von Strukturfonds und Forschungsvorhaben schon heute von der EU ausgereicht werden, müssen stärker gebündelt werden. Zu häufig sind in der Vergangenheit EU-Fördermittel für nachhaltige Mobilität nach Auslaufen der Förderung wirkungslos verpufft, weil die Verkehrspolitik der Städte die Ziele der EU-Projekte konterkarierte. Ihre Bewilligung muss an eine nachgewiesene integrierte kommunale Verkehrspolitik, die die Stärkung des Umweltverbunds zum Ziel hat, geknüpft sein. Ein fester Anteil der Summe von mindestens 10% muss dem Rad- und dem Fußverkehr zu Gute kommen. Das Europäische Parlament hatte zudem beschlossen, dass mindestens 40% Finanzmit-

tel für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur aus dem Kohäsions- und dem Strukturfonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs mit Bus und Bahn zweckgebunden verwendet werden sollen.

Für eine langfristig klimafreundliche Mobilität in den Städten, die zudem die Ölabhängigkeit des Verkehrs reduziert, sollte zudem ein technologisches Leuchtturmprojekt für Nullemissionsmobilität in Städten mit Elektrofahrzeugen, z.B. für Taxis und Lieferfahrzeuge, und eine Initiative „500 europäische Städte mit einem klimaneutralen ÖPNV“ gestartet werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. sich im Europäischen Rat für einen ambitionierten Aktionsplan zur städtischen Mobilität einzusetzen, der die Handlungsoptionen der Städte für nachhaltige Mobilität erweitert und dabei insbesondere auch die Harmonisierungs- und Legislativvorschläge des Grünbuchs ‚Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt‘ aktiv unterstützt,
2. im Einklang mit den europäischen Klimazielen die Reduktion der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Städten um 20% bis 2020 und um 80% bis 2050 zu beschließen,
3. im Einklang mit der europäischen Charta für Verkehrssicherheit die Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2010 anzustreben,
4. sich für die Internalisierung externer Kosten auch im Stadtverkehr einzusetzen,
5. sich für eine Stärkung des Rad- und des Fußverkehrs in Städten einzusetzen und bei von der EU geförderten Projekten mindestens 10% der För-

derung für diese Verkehrsarten festzuschreiben,

6. dem Beschluss des Europäischen Parlaments folgend, mindestens 40% der für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehenden Kohäsions- und Strukturfondsmittel für die Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verwenden,
7. harmonisierte technische Standards für die Erhebung einer Citymaut anzustreben und diesen Standard mit europäischen Forschungsmitteln als Open-Source-Projekt zu entwickeln,
8. harmonisierte technische Standards für intermodale intelligente Verkehrssysteme unter Einschluss der Angebote des öffentlichen Verkehrs, Fahrradverleihsystemen und Car Sharing („Euro-Ticket“) zu fördern,
9. harmonisierte Höchstgeschwindigkeiten auf Straßen in Europa, insbesondere innerorts, zu beschließen und intelligente Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme in die europäische eSafety-Initiative aufzunehmen,
10. die Städte in ihren Bemühungen zu unterstützen, die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen zu senken, insbesondere durch Beschränkungen für Kraftfahrzeuge mit hohen Emissionen,
11. die Städte in ihren Bemühungen zu unterstützen, mit Verkehrlenkungsmaßnahmen die verkehrsbedingten Belastungen zu senken, beispielsweise durch Parkraumbewirtschaftung,
12. CO<sub>2</sub>-Grenzwerte von 120 g/km ab 2012 und 80 g/km ab 2020 für Pkw ohne Anrechnung sonstiger Maßnahmen zu beschließen, um die Treibhausgasemissionen auch des städtischen Verkehrs zu senken,
13. sich schnell auf ambitionierte neue europäische Euro-Schadstoffnormen

(Euro 6) zu einigen, um die Luftschadstoffemissionen auch des städtischen Verkehrs zu senken,

14. zu prüfen, ob für Stadtverkehrsfahrzeuge (Taxis, Busse, Entsorgungs- und Lieferfahrzeuge) vorgezogene Abgas- und Lärmstandards eingeführt werden können,
15. den Austausch guter Beispiele zwischen europäischen Städten zu unterstützen und dafür ein Netzwerk zu bilden,
16. die Bedingungen für eine umweltbewusste Beschaffung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge zu verbessern und damit Kostensenkungspotenziale für die Kommunen zu heben,
17. ein europäisches technologisches Leuchtturmprojekt mit Modellversuchen mit elektrisch betriebene Nullmissionsfahrzeugen in Städten und einer Initiative „500 europäische Städte mit einem klimaneutralen ÖPNV“ zu starten.““

Die **Fraktion der CDU/CSU** wies auf die herausragende Bedeutung des Verkehrs in den Städten hin. Sie betonte, dass es wichtig sei, zu der Thematik einen umfassenden Erfahrungsaustausch in die Wege zu leiten und vor allem gute Erfahrungen mit bereits umgesetzten Projekten weiterzugeben und eine umfassende Diskussion in der Öffentlichkeit zu führen. Man dürfe aber mit Initiativen auf der Grundlage des Grünbuchs nicht in die Gestaltungsfreiheit der Kommunen eingreifen. Daher müsse bei der Erarbeitung des vorgesehenen Aktionsplanes strikt auf die Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips geachtet werden. Dies sei das zentrale Anliegen des Antrags der Koalitionsfraktionen. Wichtig sei es, die Impulse, welche hier von der Europäischen Union ausgingen, vor Ort nach Maßgabe der örtlichen Gegebenheiten umzusetzen.

Die **Fraktion der SPD** betonte, es sei wichtig, dass der Deutsche Bundestag seine Auffassung in die Diskussion über das Grünbuch unmittelbar und nicht lediglich auf dem Weg über die Bundesregierung einbringe. Bei dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD sei vor allem der Hinweis auf den Grundsatz der Subsidiarität wesentlich. Hervorzuheben sei aber auch, dass er keine pauschale Ablehnung der Vorschläge der Kommission beinhalte. In dem Grünbuch würden tatsächliche Problemlagen angesprochen. Daher habe man versucht, eine Balance zwischen dem Subsidiaritätsprinzip und den gegebenen Verbesserungsmöglichkeiten zu finden. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN enthalte zwar Punkte, die zu begrüßen seien, er würdige aber das Subsidiaritätsprinzip nicht ausreichend. Die in dem Antrag der FDP geäußerte Kritik an dem Grünbuch gehe zu weit.

Die **Fraktion DIE LINKE.** vertrat die Auffassung, das Grünbuch biete zwar eine Vielzahl von Anregungen. Diese seien aber durchweg zu kurz gegriffen. Die Betrachtung des Grünbuchs lege zu großes Gewicht auf den Verkehrssektor, biete aber zu wenig in der Frage, was Stadtentwicklung unterstützend tun könne. Was die Nutzung des ÖPNV anbelange, werde man die Menschen nicht zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel bewegen, wenn man die Angebote immer weiter einschränke. Die vorgelegten Entschließungsanträge beinhalteten jeweils Punkte, die von ihr sehr skeptisch gesehen würden. So könne etwa elektronisches Ticketing im ÖPNV bestimmte Nutzergruppen von der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ausschließen, weil sie beispielsweise nicht über EC-Karte oder Girokonto verfügten.

Die **Fraktion der FDP** stellte fest, die Stoßrichtung des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD sei die gleiche, wie die in ihrem Antrag. Sie wies auf die Gefahr

hin, dass sich Initiativen, wie sie in dem Grünbuch beschrieben seien, sehr schnell verselbständigen könnten und dann rechtliche Regulierungen folgten. Man müsse daher Grenzen aufzeigen und gewährleisten, dass für das, was vor Ort geregelt werden müsse, auch die Regelungskompetenz vor Ort verbleibe. Dass sich Kommission überhaupt mit solchen Fragen befasse, betrachte sie ebenso wie den Inhalt des Grünbuchs mit großer Skepsis. Sie kritisierte, dass der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Subsidiaritätsprinzip verkenne.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** äußerte, der Verkehr in den Städten entwickle sich immer mehr in Richtung motorisierten Individualverkehr und die Tendenzen zur Suburbanisierung seien ungebrochen. Der Verkehr sei ein Problem für die Attraktivität der Städte, vor allem durch Lärm und die Gefahren für die Verkehrsteilnehmer. Man sei dagegen, die kommunale Planungshoheit anzutasten; sie entbinde aber nicht von der Pflicht, sich einem kritischen Diskurs zu stellen. Zudem sei Verkehr auch nicht nur eine lokale Angelegenheit. In bestimmten Bereichen müsse man im Interesse der Interoperabilität einen europäischen Rahmen schaffen, damit sich auch Verkehrsteilnehmer zurechtfinden, die nicht aus der jeweils betroffenen Stadt kämen. Das Grünbuch solle man nicht von vornherein kritisch beurteilen, zumal es in erster Linie Fragen stelle.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD auf **Ausschussdrucksache 16(15)1179** mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP angenommen.

Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE

GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP empfiehlt er die Ablehnung des Entschließungsantrags der Fraktion der FDP auf **Ausschussdrucksache 16(15)1177**.

Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er die Ablehnung des Entschließungsantrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf **Ausschussdrucksache 16(15)1178**.

Die Unterrichtung hat er zur Kenntnis genommen.

Berlin, den 3. März 2008

**Klaus Hofbauer**  
Berichterstatter