

Recommendation for a decision and report

by the Committee on Transport, Building and Urban Affairs (15th committee)

**on the communication by the Federal Government
– Printed paper 17/7918 No. A.18 –**

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network

COM(2011) 650 final; Council document 15629/11

A. Problem

In its current form, the proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council violates the principles of subsidiarity and proportionality. The proposal for a Regulation contains provisions, that is, lays down detailed rules on areas that fundamentally come under the jurisdiction of the Member States. The objectives stated in the proposal for a Regulation can largely be achieved at the Member State level. The plans for concrete infrastructure measures, including construction and financing plans, come under the jurisdiction of the Member States. Because of their responsibility for finance, only the Member States themselves can decide which infrastructure projects are implemented as a matter of priority and in which time frame this should take place.

The proposal for a Regulation also violates the principle of proportionality. In some aspects, the proposal exceeds what is necessary to achieve its stated objectives. The lack of a planning and budget proviso poses an incalculable risk to the Member States' respective national budgets. The specification of a large number of concrete requirements to be met by the Member States in developing a core network and a comprehensive network constitutes a significant exertion of influence on Germany's transport budget. The investment – and hence the financing – needed to realise the core network by 2030, estimated by the European Commission at €1,500 billion, will place an unaffordable financial burden on the Member States.

The suggestions on core network corridors may affect the investment, implementation and schedule planning on establishing the core network corridors. This would encroach upon the Member States' core competences on planning and implementation procedures, as the major financial burden for transport infrastructure measures remains with the Member States whose budgets are accordingly committed.

It is not necessary to institutionalise the coordination of the core network corridors by establishing corridor platforms, as laid down in the proposal for a Regulation. The suggested corridor development plans are excessive in terms of scope.

The choice of a Regulation as the legal instrument for this proposal must be viewed critically, as its contents will not only be binding for Member States, but also for third parties, such as infrastructure and terminal operators, and possibly for companies.

B. Solution

We call on the Federal Government to undertake the following during further negotiations on the proposal for a Regulation of the European Commission: that it demands a comprehensive and detailed inspection of and explanatory memorandum on the concerns on adherence to the principles of subsidiarity and proportionality, as stated in the recommendation for a resolution; that it works towards establishing a planning and budget proviso, as well as a sustainable financial burden on the Member States; that it checks if the objectives of establishing and developing a trans-European transport network would not be achieved more effectively by a Directive or series of Guidelines rather than a Regulation and if so, that it works towards the adoption of a different legal form for the suggested regulations.

Adoption of a resolution with the votes of the CDU/CSU, SPD, FDP and Left Party parliamentary groups against the votes of the Alliance 90/The Greens parliamentary group.

C. Alternative

Adoption of a different resolution.

D. Costs

Were not discussed.

Recommendation for a decision

Being aware of the communication in printed paper 17/7918, No. A.18, the Bundestag is requested to adopt the following resolution in accordance with Article 23(3) of the Basic Law:

1. “The German Bundestag supports the European Union’s endeavours to link central transport nodes into an interconnected core network as rapidly as possible in order to ensure effective passenger and freight transport in Europe, address critical bottlenecks, and thus increase the efficiency of Europe’s transport infrastructure.

The German Bundestag fundamentally welcomes the promotion of cross-border, trans-European infrastructure projects, particularly the core network project, and thus the possibility of providing investment incentives in order to realise transport infrastructure projects that will not only be of benefit to the individual Member State involved, but also to other European Member States, and have added value for the European Union as a whole.

However, the German Bundestag notes that the current form of the proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, COM(2011) 650 final, Council document 15629/11, violates the principles of subsidiarity and proportionality as laid down in Article 5 of the Treaty on European Union (TEU) in connection with Article 5 of Protocol No. 2 of the Treaty of Lisbon.

The German Bundestag is of the opinion that the proposal for a Regulation does not comply with the principle of subsidiarity. In accordance with TEU, Article 5(3), the European Union shall act only if and in so far as the objectives of the proposed action cannot be sufficiently achieved by the Member States, either at central level or at regional and local level.

In some aspects, the proposal for a Regulation exceeds what is necessary to achieve its stated objectives. The proposal for a Regulation contains provisions, that is, lays down detailed rules on areas that fundamentally come under the jurisdiction of the Member States. The German Bundestag does not regard the grounds stated by the European Commission under point 3.3 of the proposal for a Regulation as sufficient. The same applies to the grounds given for subsidiarity in the current impact assessment on the proposal for a Regulation (SEC(2011) 1212 final, point 2.5).

The suggestions on provisions for infrastructure planning, including construction and financing, as well as on the implementation of measures, are questionable in terms of adherence to the subsidiarity principle.

The objectives stated in the proposal for a Regulation, particularly as regards establishing and developing infrastructure, certainly require agreement at the EU level in order to be achieved. However, they can largely be achieved at the Member State level. The plans for concrete infrastructure measures, including construction and financing plans, come under the jurisdiction of the Member States, which base their planning on transport needs, including cross-border transport. The Federal Republic of Germany itself has a great interest in transport infrastructure being developed in a way that takes such needs into account. Hence, it is coordinating national policies with other Member States in association with the European Commission and in accordance with Article 171(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU).

Because of their responsibility for finance, only the Member States themselves can decide which infrastructure projects are implemented as a matter of priority and in which time frame this should take place.

The Federal Republic has found cooperation with neighbouring states to be effective in developing transnational transport infrastructure projects. Cooperation panels have been used for this task.

However, certain transport infrastructure procedures and responsibilities that have proved effective have not been included in the proposal for a Regulation and are thus jeopardised.

On the whole, the German Bundestag can therefore not perceive that the implementation provisions and the transfer of competences to the EU level (transfer of planning decisions to the European Commission, coordination at the EU level only) laid out in the proposal for a Regulation are necessary or provide added value as compared with the current situation.

Furthermore, the German Bundestag notes that the proposal for a Regulation violates the proportionality principle. In accordance with TEU, Article 5(4), the content and form of Union action shall not exceed what is necessary to achieve the objectives of the Treaties.

In some aspects, the proposal for a Regulation exceeds what is necessary to achieve its stated objectives. The grounds on the principle of proportionality stated under point 3.4 of the proposal for a Regulation have not been sufficiently developed.

The lack of a planning and budget proviso poses an incalculable risk to the Member States' respective national budgets. The specification of a large number of concrete requirements to be met by the Member States in developing a core network and a comprehensive network (e.g., road infrastructure safety management and interoperability requirements) constitutes a significant exertion of influence on Germany's transport budget. The investment – and hence the financing – needed to realise the core network by 2030, estimated by the European Commission at €1,500 billion, will place an unaffordable financial burden on the Member States.

The German Bundestag supports the dual-layer system consisting of a comprehensive network and a core network, as well as the definition of European transport corridors, aimed at improving links between European economic areas and thus promoting their development potential. However, the German Bundestag is concerned about the suggestions on setting up core network corridors in order to realise a core network, by which the European Commission will have the authority to adopt legally binding implementation resolutions on these corridors. Such resolutions could affect the investment, implementation and schedule planning on establishing the core network corridors, thus encroaching upon the Member States' core competences on planning and implementation procedures. It must not be forgotten that the major financial burden for transport infrastructure measures remains with the Member States whose budgets are accordingly committed.

It is not necessary to institutionalise the coordination of the core network corridors by establishing corridor platforms. These will not lead to improvements or efficiency gains in terms of preparation, implementation or acceleration. The suggested corridor development plans are excessive in scope, as they also include detailed implementation plans. The German

Bundestag is convinced that possible corridor platforms should function more as steering committees rather than as organs of implementation.

The appointment of “European Coordinators” to coordinate the core network corridors is to be the sole responsibility of the European Commission and thus not subject to agreement by the Member States. The European Coordinators are to have extensive powers and competences (including management of the coordinated realisation of the core network corridors and chairing of the corridor platforms). These coordination tasks are not compatible with national regulations and planning instruments (Federal Budget Code, planning approval rights and the Federal Transport Infrastructure Plan). In addition to its concern about this reduction of competences, the German Bundestag is of the view that it is essential that the Member States affected have a right to be involved in decision-making.

Furthermore, the choice of a Regulation as the legal instrument for this proposal, which the German Bundestag views critically, means that the contents of the Regulation will not only be binding for Member States, but also for third parties, such as infrastructure and terminal operators, and possibly for companies. This is of concern as regards the fact that the resulting implementation authority of the EU over private individuals cannot be prevented under Member State law. The guidelines to be established in accordance with TFEU, Article 171, are aimed at the Member States, which are responsible for establishing and developing infrastructure. However, this article does not address a wider audience.

2. The German Bundestag calls on the Federal Government to undertake the following during further negotiations on the proposal for a Regulation:
 - demand that the European Commission provides a comprehensive and detailed inspection of and explanatory memorandum on the concerns on adherence to the principles of subsidiarity and proportionality as stated under point 1;
 - work towards establishing a planning and budget proviso, as well as a sustainable financial burden on the Member States;
 - check if the objectives of establishing and developing a trans-European transport network would not be achieved more effectively by a Directive or series of Guidelines rather than a Regulation, and if so, that it works towards the adoption of a different legal form for the suggested regulations.”

Berlin, 25 January 2012

Committee on Transport, Building and Urban Affairs

Dr Anton Hofreiter
Chairperson

Arnold Vaatz
Rapporteur

Bericht des Abgeordneten Arnold Vaatz

I. Überweisung

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf **Drucksache 17/7918 Nr. A.18** (Ratsdok. 15629/11) wurde gemäß § 93 der Geschäftsordnung am 28. November 2011 an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Tourismus und an den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Wesentlicher Inhalt des Vorschlages für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetze ist die Schaffung eines zweilagigen Transeuropäischen Verkehrsnetzes, bestehend aus einem Gesamt- und einem Kernnetz. Das Kernnetz soll bis zum 31. Dezember 2030, das Gesamtnetz bis zum 31. Dezember 2050 realisiert sein. Die vorgeschlagene Verordnung soll den Beschluss Nr. 661/2010/EU vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes aufheben und ersetzen. Durch den Wechsel der rechtlichen Form sollen die Leitlinien allgemein gültiges unmittelbar in den Mitgliedstaaten anzuwendendes Recht werden, dessen Verpflichtungen u. a. auch für Infrastrukturbetreiber und Unternehmen gelten.. Das Gesamtnetz soll durch Karten, Infrastrukturkomponenten, Infrastrukturanforderungen und die Festlegung von Prioritäten für Vorhaben von gemeinsamem Interesse festgelegt werden. Für das Kernnetz sollen besondere Anforderungen festgelegt werden, die zusätzlich zu den für das Gesamtnetz festgelegten Anforderungen gelten sollen. Vorgesehen sind ein Realisierungsmanagement für ausgewählte Korridore unter Leitung von der Kommission eingesetzter Koordinatoren, die Einrichtung von Korridorplattformen, die Festlegung von Korridorentwicklungs- und -finanzierungsplänen sowie deren Überwachung und ggf. Sanktionierung durch die Kommission. Der Vorschlag sieht außerdem vor, dass der Kommission auf unbestimmte Zeit die Befugnis übertragen werden soll, delegierte

Rechtsakte zu erlassen. Diese umfassen neben Anpassungen infolge veränderter Rahmenbedingungen auch Änderungen von Netzkomponenten und Karten.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat die Unterrichtung auf Drucksache 17/7918 Nr. A.18 (Ratsdok. 15629/11) in seiner 58. Sitzung am 18. Januar 2012 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat die Unterrichtung in seiner 62. Sitzung am 18. Januar 2012 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Unterrichtung in seiner 46. Sitzung am 18. Januar 2012 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat die Unterrichtung in seiner 56. Sitzung am 25. Januar 2012 beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN., den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU, der SPD und der FDP auf Ausschussdrucksache 17(21)901 anzunehmen. Weiterhin empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und DIE LINKE., den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 17(15)902 abzulehnen. Die Frist zur Abgabe einer begründeten Stellungnahme gem. Protokoll Nr. 2 des Vertrags von Lissabon (Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit) am 1. Februar 2012 hat er zur Kenntnis genommen.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat die Unterrichtung auf Drucksache 17/7918 Nr. A.18 (Ratsdok. 15629/11) in

seiner 63. Sitzung am 25. Januar 2012 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP haben dazu einen Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 17(15)324), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat dazu folgenden Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 17(15)320):

Der Ausschuss wolle beschließen:

In Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 17/7918 Nr. A.18 wolle der Bundestag folgende Entschließung gemäß Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes annehmen:

1. *Der Deutsche Bundestag begrüßt den Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates für den Auf- und Ausbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), dessen Ziel es ist, ein multimodal verbundenes transeuropäisches Verkehrsnetz zu schaffen, mit dem die ressourceneffiziente Mobilität von Personen und Gütern unter möglichst sozialverträglichen, umweltfreundlichen sowie sicherheitsorientierten Bedingungen gesichert werden kann.*
2. *Der Deutsche Bundestag unterstützt das Ziel einer wirksamen Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich und bekräftigt damit das klimapolitische Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2050 die CO₂-Emissionen um 80% gegenüber 1990 zu senken. Der Ausbau der Transeuropäischen Netze zu einer nachhaltigen europäischen Verkehrsinfrastruktur muss mit der klimapolitischen Zielsetzung des Weißbuchs verbunden werden.*
3. *Der Deutsche Bundestag teilt die Beurteilung der Kommission, dass die Verkehrsinfrastrukturen der EU noch immer kein vollständiges transeuropäisches Netz bilden, welches die angestrebten Ziele hinsichtlich der geographischen Ausdehnung und Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger angemessen erfüllen könnte. Fehlende grenzübergreifende Verbindungen führen zu erheblichen Engpässen beim Güter- und Personenverkehr auf wichtigen europäischen Verkehrsachsen. Auch hinsichtlich der Verkehrsträger ist das Infrastrukturnetz fragmentiert. Ineffiziente Verkehrsmanagementsysteme führen zu einer mangelhaften grenzüberschreitenden Verknüpfung der Verkehrsträger, insbesondere auf der umweltfreundlichen Schiene. Zudem sind nur 20 größere Flughäfen und 35 größere Seehäfen direkt ans Schienennetz angeschlossen.*
4. *Der Deutsche Bundestag stellt fest, dass die Koordinierungsbereitschaft und der Umsetzungswille der Mitgliedstaaten bisher nicht ausgereicht haben, ein transeuropäisches Netz zu etablieren. Der Ausbau eines gemeinsamen europäischen Verkehrsnetzes wurde den nationalen Interessen der Mitgliedstaaten stetig untergeordnet. So hat Deutschland sich zu 14 grenzüberschreitenden Verkehrsprojekten vertraglich verpflichtet, deren Umsetzung mit Blick auf die Finanzierung und vertragsgemäße Fertigstellung wurde aber nicht vorangetrieben.*
5. *Der Deutsche Bundestag unterstützt die Einteilung in ein Gesamtnetz und ein Kernnetz, um bis 2030 ein vollständiges und integriertes TEN-V-Netz aufzubauen. Er lehnt jedoch die Schaffung neuer Korridore und Koordinatoren parallel zu bereits bestehenden Korridorstrukturen (Prioritäre Projekte der bisherigen TEN-V, Schienengüterverkehrskorridore, ERTMS-Korridore, Grüne Korridore) ab. Die Schaffung von Doppelstrukturen muss vermieden und eine Harmonisierung der Trassenverläufe und technischen Anforderungen erreicht werden.*
6. *Der Deutsche Bundestag begrüßt es, dass nach dem Vorschlag der Kommission nachhaltige Verkehrsträger das Rückgrat der TEN-V bilden sollen. Das Ziel der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und, wo sinnvoll, auf das Binnenschiff wird unterstützt. Insbesondere die Tatsache, dass 90% der vorgeschlagenen Projekte den Schienenverkehr betreffen, ist ein wichtiger Schritt zu einem nachhaltigeren transeuropäischen Verkehrsnetz.*
7. *Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass die Kommission weiteren Änderungs- und Verhandlungsbedarf anerkennt. Da das Gesamtnetz im Wesentlichen auf nationalen Planungen beruht, sollte bezüglich der Karten der Hinweis aufgenommen werden, dass es sich um keine abschließende Definition handelt.*
8. *Der Deutsche Bundestag unterstreicht, dass der verkehrliche Nutzen von Projekten im Mittelpunkt der Projektauswahl stehen muss. Kleinere, schnell umsetzbare Maßnahmen mit hohem Nutzen für die Integration der europäischen Verkehrsnetze müssen Vorrang vor Großprojekten mit hohem finanziellen*

Aufwand und sehr langen Realisierungszeiträumen erhalten.

9. *Der Deutsche Bundestag bittet die Bundesregierung, mit dem Anliegen die berechtigten und wichtigen Ziele der TEN-V erreichen zu können, in den weiteren Verhandlungen alle Möglichkeiten der Rechtsformwahl zu prüfen. Es muss ein Gleichgewicht zwischen finanzieller Realisierbarkeit und ausreichender Verbindlichkeit gefunden werden. Einerseits dürfen nationale Haushalte nicht überlastet werden; andererseits müssen beantragte Maßnahmen, für die EU-Gelder reserviert und in Hinblick auf die anderen Mitgliedstaaten Investitionen getätigt werden, auch umgesetzt werden. Das von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Prinzip der Umschichtung von EU-Mitteln bei ausbleibendem Projektfortschritt ("use-it-or-lose-it"-Prinzip) ist hierzu geeignet.*
10. *Der Deutsche Bundestag hält für das Ziel eines auf Dauer tragbaren europaweiten Personen- und Güterverkehrs mit einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur die im Verordnungsentwurf dargelegten Standards beim mittel- und langfristigen Aufbau eines europäischen Verkehrsnetzes für dringend erforderlich. Die maßgeblich unter Mitarbeit Deutschlands entwickelten konkreten Anforderungen an die Mitgliedstaaten beim Ausbau des Kern- und Gesamtnetzes können die Qualität und Sicherheit im europäischen Verkehrsnetz deutlich erhöhen.*

Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte grundsätzlich eine Initiative der Kommission zum Bau neuer Verkehrswege, sprach sich aber für eine detaillierte Prüfung der erheblichen Bedenken gegen den Verordnungsentwurf im Hinblick auf Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit aus. Insbesondere sei ein Haushaltsvorbehalt notwendig. Es dürfe keinen Eingriff in die Haushalts- und Planungshoheit der Mitgliedstaaten geben und es dürfe hier auch kein Präzedenzfall geschaffen werden. Zudem müsse geprüft werden, ob die Ziele nicht auch mit einer Richtlinie anstelle einer Verordnung erreichbar seien. Die Bundesregierung solle auf der Grundlage des Antrags von CDU/CSU, SPD und FDP die Mängel des vorliegenden Verordnungsentwurfs durch Verhandlungen beseitigen.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, eine Verbesserung der europäischen Verkehrswege sei zu begrüßen. Mit dem Wechsel von einer Richtlinie zu einer Verordnung werde aber in die nationalen Haushalte

eingegriffen und es würden unmittelbare Verpflichtungen für Dritte, wie etwa Infrastrukturunternehmen, geschaffen. Mit dem gemeinsamen Antrag von CDU/CSU, SPD und FDP werde der Bundesregierung ein starkes Mandat für Verhandlungen gegeben, um die Mängel des vorliegenden Verordnungsentwurfs zu beseitigen

Die **Fraktion der FDP** begrüßte, dass der Verordnungsentwurf einen Schritt in Richtung auf eine Priorisierung von Projekten beinhalte. Er greife aber tief in die nationale Planungs- und Haushaltshoheit ein. Zudem fehle dort ein Haushaltsvorbehalt. Der bisherige Entwurf beinhalte einen unverhältnismäßigen Eingriff in bewährte nationale Planungsverfahren. Da aber eine transnationale Regelung der Materie sinnvoll sei, wolle man mit dem Antrag anstelle einer Subsidiaritätsrüge eine Prüfung erreichen, denn Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit seien bislang noch nicht ausreichend geprüft.

Die **Fraktion DIE LINKE.** stellte fest, auch für überzeugte Europäer beinhalte der Verordnungsentwurf einen zu weit gehenden Eingriff in nationale Planungsrechte. Die in dem Antrag der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)324 enthaltenen Kritikpunkte würden von ihr geteilt. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beziehe hingegen eine nicht hinreichend klar bestimmte Position. Sie plädierte dafür, bei der Thematik auch mit der Frage der Kosten sorgfältig umzugehen, da hier ein Finanzvolumen von 1,5 Billionen Euro im Raum stehe.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** kritisierte die Orientierung der anderen Fraktionen an einer nationalen Sichtweise, welche europäische Belange vernachlässige. Wenn man die europäischen Belange in den Vordergrund stelle, gehe der Verordnungsentwurf in die richtige Richtung. Einwirkungsmöglichkeiten bestünden für die Mitgliedstaaten sehr wohl bei der Aufstellung der Pläne.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 17(15)320 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD und DIE LINKE. abgelehnt.

Den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU, der SPD und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)324 hat er mit den

Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. angenommen.

Die Unterrichtung auf **Drucksache 17/7918 Nr. A.18** hat er zur Kenntnis genommen.

Berlin, den 25. Januar 2012

Arnold Vaatz
Berichterstatter