AKTUELLES IM BUNDESTAG
Parlamentsarbeit bei einer geschäftsführenden Regierung **SEITE 12-15**

BÜCHER ZUM FEST
Neue politische Literatur zum Jahresende **SEITE 16,17**

Sonderthema: Mobilität
Motor für Veränderungen

Das Parlament

Berlin, Montag 18. Dezember 2017 | www.das-parlament.de | 67. Jahrgang | Nr. 51-1 | Preis 1 € | A 5544

KOPF DER WOCHE

Unerwarteter Karriereschub

Michael Kretschmer Er ist mit 42 Jahren der jüngste der Ministerpräsidenten: Michael Kretschmer (CDU) wurde vergangene Woche im Landtag in Dresden zum neuen sächsischen Regierungschef gewählt. Er folgt seinem Parteifreund Stanislaw Tillich, der nach dem desaströsen Abschneiden der erfolgsverwöhnten Sachsen-CDU bei der Bundestagswahl im September – mit nur 26,9 Prozent noch hinter der AfD – seinen Rücktritt angekündigt hatte. Der bisherige Generalsekretär Kretschmer, jetzt auch Landeschef der CDU, galt schon als Kronprinz Tillichs. Nach dem überraschenden Scheitern des Görlitzers in seinem Heimat-Wahlkreis gegen einen namenlosen AfD-Kandidaten stand Kretschmer („ordentlicher Magenschwinger") plötzlich ohne Job da. Mit konservativen Positionen in der Flüchtlingspolitik und der inneren Sicherheit hofft der Wirtschaftsingenieur, verlorenes Vertrauen im Land wieder zurückzugewinnen. *kru*

© picture-alliance/dpa

ZAHL DER WOCHE

3.766

Soldaten der Bundeswehr sind derzeit bei Auslandseinsätzen eingesetzt. Über sieben dieser Einsätze stimmte vergangene Woche der Bundestag ab: Alle Auslandsmissionen der Bundeswehr wurden um je drei Monate verlängert.

ZITAT DER WOCHE

»Das darf sich nicht wiederholen.«

Kurt Beck (SPD), Opferbeauftragter der Bundesregierung, zur unwürdigen Behandlung der Angehörigen nach dem Terroranschlag im Dezember 2016 auf dem Berliner Breitscheidplatz

IN DIESER WOCHE

THEMA

Interview Grünen-Verkehrsexperte Gastel im Gespräch **Seite 2**

Porträts Ein Autofahrer, ein Radfahrer und ein Bahnnutzer **Seite 3**

Autos Pkws mit Verbrennungsmotoren unter Druck **Seite 4**

Ländliche Regionen Innovative Mobilitätsansätze in der Provinz **Seite 10**

Historie Fernreisen gibt es schon seit Jahrtausenden **Seite 11**

MIT DER BEILAGE

Das Parlament
Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH
60268 Frankfurt am Main

4 194560 401004 10151

Über alle Grenzen

MOBILITÄT Eine Gesellschaft im Wandel verlangt nach neuen Mustern für die Fortbewegung

Größer, schneller, weiter, und vor allem immer mehr: In den vergangenen Jahrzehnten standen die Zeichen bei Mobilitätsfragen ausschließlich auf Wachstum. In den Nachkriegsjahren bediente die Autobranche das Bedürfnis nach Konsum und Freiheit, die Stadtplanung schuf die entsprechenden Grundlagen und passte ihre Leitbilder an. Von der autogerechten Stadt war es nur ein Sprung zum autogerechten Land, bis das Flugzeug mindestens zum Geschäftsreisemittel der bevorzugten Wahl geworden ist. Entsprechend haben sich Dimensionen verschoben: Galt in den Nachkriegsjahren eine Sommerfrische in den Alpen als Luxus, zählt heute die Urlaubsreise nach Neuseeland zum Normalprogramm für den bürgerlichen Mittelstand.

Die Mobilität der Gegenwart scheint jede Grenze eingerissen zu haben; Bewegung und Beweglichkeit sind in unserer Gesellschaft zum Grundbaustein geworden. Längst können wir mobil sein, auch wann und wie wir wollen – zumindest gilt das für die meisten Bevölkerungsgruppen in den meisten Gegenden des Landes. Damit wird Mobilität zum Spiegel einer Zeit, die vom Wunsch nach Individualität, Flexibilität und Digitalisierung durchdrungen ist. Andere Lebensbereiche wie Arbeitswelten, Konsummuster oder Sozialverhalten wandeln sich im gleichen Maße und wirken wiederum auf das Mobilitätsverhalten von Menschen. Wer im Home Office sitzt, steht nicht im Stau. Wer flexible Arbeitszeiten genießt, joggt während der Rush Hour und macht sich danach auf den Weg ins Büro, oder umgekehrt. Selbst wer im Stau steht, muss nicht immobil sein – die Telefonkonferenz lässt sich auch per Mobilschaltung bestreiten.

Möglichkeiten einer zukünftigen Mobilität – nebeneinander, übereinander und dabei vernetzt. Eine Ausstellung in Luzern gibt Impulse. © picture-alliance/ZB

Scheinbar grenzenlose Freiheit Ob Auto auf Abruf, Lastenrad nach Bedarf, die spontane Wochenend-Flugreise oder der Einkauf, der eben an die Wohnungstür gebracht werden soll – spätestens seit all diese Dienst- und Verkehrsleistungen per App und Knopfdruck bestellt werden können, verstärken sich die Trends gegenseitig. Mehr noch: Individualisierung, Flexibilisierung und Digitalisierung beeinflussen Mobilität nicht nur, sondern prägen sie in entscheidendem Maß. Es geht nicht mehr um das Ob, sondern höchstens noch um das spontane Wie. Die so gewonnene Freiheit scheint grenzenlos, und sie eröffnet völlig neue Dimensionen abseits des konkreten Bodens unter den Füßen. Längst sprechen Wissenschaftler vom multimobilen Zeitalter, bewerten die durch digitale Lösungen angestoßenen Prozesse als ähnlich umwälzend wie jene, die die Erfindung des Automobils vor mehr als einem Jahrhundert mit sich brachte.

Es geht nicht mehr um das Ob, sondern nur noch um das spontane Wie.

Es geht selbst im Autoland Deutschland nicht mehr nur um Schlaglöcher in den Straßen, um verspätete Züge und zu schmale Radwege, kurze Ampelschaltzeiten oder um die Diskussion, wie viele Flughäfen eine Hauptstadt braucht. Diese Fragen sind zweifelsohne wichtig, sie berühren quasi das Mobilitäts-Grundgerüst unseres gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Systems. Doch gleichzeitig sind wir schon weiter: Mobilität meint heute auch Datenströme, Energieflüsse und Konzepte abseits von Diesel und Benzin.

Mobilitätsforscher beschäftigen sich auch mit der Vernetzung von Städten, von Verkehrsmitteln, von Kommunikationssystemen. Ein Großteil der Projekte, die um eine „Smart City" kreisen, dreht sich um Mobilitätsfragen weit über den Alltagsverkehr hinaus: Logistik, Güterverkehr, Datenmanagement zwischen persönlichem Schutz und effizienter Mobilitätssteuerung, auch darum geht es. Vieles davon ist schwerer vorstellbar, als es die fühlbaren Schlaglöcher auf der Stadtautobahn sind. Gleichwohl, diese virtuellen Wirklichkeiten existieren längst. Der Wert von Datenautobahnen hat den von Bundesfernstraßen mindestens eingeholt. Damit bringen die Trends unserer Zeit eine Bewegung, die die Schattenseiten ihrer Entwicklung lange ausgeblendet hat, an ihre Grenzen; weil die alte Mobilität jede Mauer überwunden hat, fährt sie mit ihren bisherigen Denkmustern und Lösungsansätzen an die Wand.

Die Städte kollabieren Das zeigt sich nicht zuletzt an der Diesel- und Abgaskrise. Geprägt durch die Autoindustrie hat Deutschland die Folgekosten einer zunehmenden Flächenversiegelung, von Lärm und Abgasen, lange vernachlässigt. Technische Kniffe und ein Vorantreiben elektromobiler Antriebe werden zwar kurzfristig die bisherigen Fahr- und Wirtschaftsmuster erhalten können; eine weitsichtige Lösung ist dies nicht. Wer sieht, wie der Straßenraum in Ballungsräumen permanent aus allen Nähten platzt, begreift ebenfalls die Unmöglichkeit eines schlichten „Weiter so". Straßen, Radwege, Bus- und Lieferspuren, alles ist zu voll, die Stadt kollabiert.

Auf dem Land zeigt sich derweil die Kehrseite der Medaille. Kaum ein öffentlicher Nahverkehr fährt dort noch rentabel, weil die Auslastung zu gering ist. Die Kosten für das Aufrechterhalten einer Infrastruktur schießen für die Verbleibenden ins Unermessliche. Wenn kein Bus mehr fährt, das Internet nicht funktioniert und der Mobilfunkempfang miserabel ist – wer will dann noch auf dem Land bleiben? Und wieder verstärkt sich der Druck auf Städte.

Die bisherigen Reaktionen auf Feinstaubbelastung, Dieselskandal und ähnliche Vorkommnisse deuten darauf hin, dass die Denkstrukturen bei Entscheidungsträgern noch die traditionellen, konventionellen sind. Verbraucher scheinen sich diesen Wandel viel mehr zu eigen gemacht zu haben und stellen längst andere Fragen, als es die Generation vor ihr tat.

Der Besitz eines Autos spielt nurmehr eine untergeordnete Rolle, zumindest bei der jungen, urbanen Bevölkerung. Selbst im ländlichen Raum, wo ein eigenes Auto für junge Menschen in der Regel noch tatsächliche Freiheit bedeutet, genießt das Auto eher den Ruf einer Notwendigkeit denn eines Statussymbols. Ja, es gibt sie noch, die Menschen, die sich mit ihrem SUV in die Innenstädte aufmachen und nach langem Stau eine noch längere Parkplatzsuche in Kauf nehmen, um ihr Auto schließlich für viel Geld abzustellen und trotzdem noch eine Weile zum Zielgeschäft laufen zu müssen. Doch viele überlegen inzwischen: Wie komme ich schnellstmöglich an mein Ziel? Wie kombiniere ich verschiedene Verkehrsmittel so, dass die Übergänge geschmeidig funktionieren? Car Sharing, Park & Ride, Leihfahrräder bieten flexible, kostengünstige und spontan aufeinander abstimmbare Systeme. Nutzen statt besitzen, „Modal split", die kombinierte Verkehrsmittelwahl zum Erreichen eines Ziels, wird zum Zauberwort.

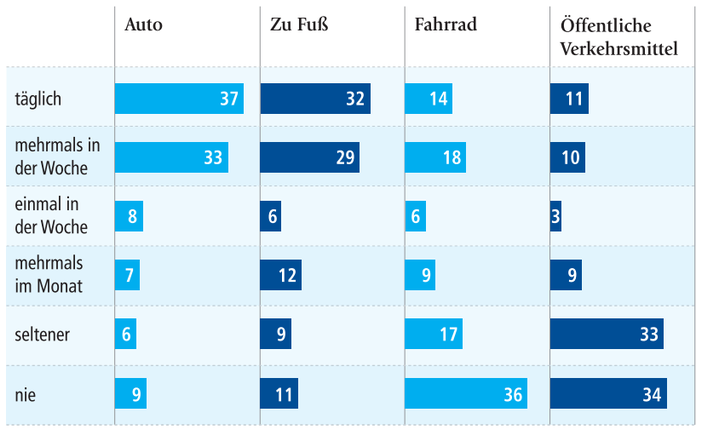
Mentalitätswandel nötig Der wachsende Anteil des Radverkehrs folgt dieser Logik: Wenn ich mit dem Rad schneller bin und günstiger wegkomme, erübrigt sich die Frage nach der Verkehrsmittelwahl. Eine Möglichkeit, bei schlechtem Wetter spontan auf Bus oder Bahn umsteigen zu können, erleichtert vielen die Planung und Organisation. Forscher gehen inzwischen davon aus, dass sich bis 2030 das Verhältnis zwischen den Verkehrsmitteln bei den zurückgelegten Wegen ausgeglichen haben wird; derzeit dominiert bei der Wahl noch das Auto, gefolgt von Bussen und Bahnen sowie dem Fahrrad. Flexibles Arbeiten erübrigt manchen Weg zu Stoßzeiten. Digitale Pfade ersetzen den Verwaltungsgang; darüber hinaus kann ein flächendeckendes Breitband- und Glasfasernetz Wohnstandorte neu attraktiv machen, die bislang eher schrumpften. So könnte der ländliche Raum manche Problematik auffangen, die sich aus dem bisherigen Zulauf in Städte ergibt: Mobilität nicht als Teil des Problems, sondern als Teil einer Lösung.

Voraussetzung für eine neue Mobilität ist ein durchgreifender Mentalitätswandel.

Voraussetzung für eine solche Zukunft ist ein durchgreifender Mentalitätswandel. Er beginnt mit einem neuen Verständnis füreinander auf der Straße, er gipfelt in einer anderen Verteilung von Forschungs- und Fördergeldern sowie Infrastrukturausgaben. Er bringt nicht zuletzt verantwortliche Planer, Behördenvertreter und Politiker dazu, Wohnen, Bauen, Verkehr, Digitales zusammen zu denken, und etwa Raumordnungsgrenzen zu überwinden. Die Mobilität von morgen beginnt im Kopf. *Kristina Pezzei*

Mobilität im Alltag

Von je 100 Befragten* nutzen so viele folgende Verkehrsmittel



*Befragung von 2030 Personen ab 14 Jahren im August 2016 Rest zu 100: weiß nicht

Quelle: Umweltbundesamt Grafikquelle: Globus 11775 (editiert)

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

EDITORIAL

Die Freiheit bewahren

VON CLAUDIA HEINE

Über seine erste Fahrt mit einer Eisenbahn am 10. November 1840 von Magdeburg nach Leipzig berichtet der dänische Schriftsteller Hans Christian Andersen: „Oh, welch großes Werk des Geistes ist doch diese Erfindung! Man fühlt sich ja mächtig wie ein Zauberer der Vorzeit! Wir spannen unser magisches Pferd vor den Wagen, und der Raum verschwindet; wir fliegen wie die Wolken im Sturm, wie der Zugvogel fliegt!"

Der Raum verschwindet? Durch eine gemächlich vor sich hin zuckelnde und ruckelnde Eisenbahn? Es kommt eben immer auf die Perspektive an. Wenn man vorher hoch zu Ross unterwegs war, scheint die Eisenbahn regelrecht zu „fliegen", natürlich. Zwischen 1840 und heute ist in Sachen Geschwindigkeit einiges passiert und dem armen Andersen würde wahrscheinlich übel, müsste er auf einer Autobahn, in noch nicht mal zwei Stunden, von Magdeburg nach Leipzig fahren.

So schnell sind wir heute mit unterschiedlichsten Verkehrsmitteln unterwegs, dass man sich kaum vorstellen kann, dass es noch wesentlich schneller geht. Gut, bei der Bahn ist Potenzial da, das sieht man an der gerade eröffneten Strecke Berlin-München, die die Reisezeit zwischen beiden Städten erheblich verkürzt. Aber mit dem Auto und Tempo 300 durch die Lande rasen, ergibt wenig Sinn. Es sei denn, man räumt alle Hindernisse wie Orte und Menschen aus dem Weg oder legt es nicht darauf an, lebend anzukommen.

Es geht heute beim Thema Mobilität längst nicht nur darum, eine bestimmte Reise- oder Transportdauer zu verkürzen. Zumindest wenn man in Westeuropa lebt, ist das nicht mehr die alles entscheidende Frage. Weil immer mehr Menschen immer häufiger über Städte, Länder und Kontinente hinweg unterwegs sind, verbrauchen Autos, Flugzeuge, Schiffe immer mehr Energie und damit auch teilweise knapper werdende Rohstoffe. Die Zukunftsfragen lauten daher vielmehr: Wie bewegen wir all diese Menschen und Dinge um den Globus, ohne diesen zu ruinieren? Wie erhalten wir natürliche Lebensräume? Wie gestalten wir andererseits unsere Städte so, dass sie nicht in einem dauerhaften Verkehrskollaps versinken? Denn daran hängt, wie lange und in welcher Form uns die grenzenlos erscheinende Freiheit der Mobilität erhalten bleibt.

GASTKOMMENTARE

VERKEHRSEMISSIONEN STÄRKER BESTEUERN?

Sprit ist zu billig

PRO

© Alex Kraus

Joachim Wille, freier Journalist

Der Verkehr ist ein Klimakiller, und zwar ein übler Wiederholungstäter. Es ist ein veritabler Skandal: Seit 1990, dem Basisjahr der CO2-Bilanz, sind seine Emissionen nicht gesunken; zuletzt stiegen sie sogar wieder an. Und das, obwohl Deutschland sich zum Ziel gesetzt hat, den CO2-Ausstoß bis 2020 insgesamt um 40 Prozent zu reduzieren. Die Bundesrepublik droht diese Marke deutlich zu verfehlen, erreicht sind nämlich erst 27 Prozent. Der Verkehrssektor trägt, neben der zu hohen Kohleverstromung und dem Trend zur Intensivlandwirtschaft, maßgeblich zur drohenden Blamage des Klimaschutz-Weltmeisters a. D. bei.

Der Sprit ist zu billig – die allermeisten Autofahrer gehen bei dieser Feststellung auf die Palme. Richtig ist sie trotzdem. So bewirkte der Preisrutsch bei den Kraftstoffen nach den Hausse-Jahren 2011 bis 2014, dass die Verkehrsleistungen deutlich anstiegen und das CO2-Sparen keine Chance hatte. Eine Neuauflage der Ökosteuer auf Sprit, wie sie 1999 bis 2013 stufenweise eingeführt wurde, würde neben mehr Elektromobilität, Verkehrsverlagerung und -vermeidung mithelfen, den Trend wieder zu drehen – genau wie es damals unter der rot-grünen Bundesregierung der Fall war.

Dabei geht es nicht um Abzocke. Der Staat sollte die Ökosteuern wieder an die Bürger zurückgeben – etwa in Form eines jährlichen Schecks in gleicher Höhe für alle. Worauf es ankommt, ist das Signal, dass der Sprit künftig schrittweise teurer wird und es sich lohnt, ein sparsameres Autos zu fahren (und zu bauen). Parallel muss die subventionierte Dieselsteuer, die den Staat mehr als sieben Milliarden Euro jährlich kostet, stufenweise auf Benzin-Niveau angehoben werden. Das Geld ist in der E-Auto-Förderung weit besser angelegt.

Hände weg

CONTRA

© Salome Roessler

‚Rainer Hank, »Frankfurter Allgemeine Zeitung«

Die Forderung ist populär: „Besteuert doch die Kohlenstoffdioxid- und Stickoxid-Emissionen der Autos stärker." Nur so sei wirkungsvoll etwas gegen Klimawandel und Gesundheitsgefährdung im Verkehr zu machen. Unter Ökonomen hat die Idee viele Freunde. Für sie sind Umweltprobleme die Folge externer Kosten, die aus dem Unterschied von privater und kollektiver Rationalität resultieren – ein Marktversagen, das nur zu heilen ist, indem die Verursacher die Kosten der Verschmutzung tragen.

Dafür böte sich der Weg über eine entsprechende Besteuerung an, doch machen solche Lenkungssteuern große Probleme: Die Leute können nämlich trotz Steuern die Lust am Fahren nicht verlieren und den Kostenanstieg in Kauf nehmen. Das führt zwar zu höheren Staatseinnahmen, aber nicht zu umweltfreundlichem Fahrverhalten. Die Autofahrer haben das Gefühl, sie zahlen ja für ihr Laster, das durch die Steuer quasi legalisiert wird.

Das führt zurück zur Grundsatzfrage, ob wirklich ein Marktversagen vorliegt. Die Knappheit fossiler Brennstoffe hat erheblich dazu geführt, dass die Branche selbst an der Vermeidung externer Verschmutzungseffekte interessiert ist. So haben sich die Stickoxid-Emissionen insgesamt seit 1990 mehr als halbiert. Dass man das nicht sieht, liegt an den strengeren Abgasnormen. Zugleich führen höhere Energiepreise dazu, dass die Autobauer nach Alternativen (E-Auto) forschen. Dass dies nur langsam vorangeht, liegt nicht nur an der lahmen Industrie, sondern auch an den zurückhaltenden Autofahrern. Halb so schlimm: So lange die Autobatterien der E-Autos eine miese Ökobilanz vorweisen, ist der Diesel ohnehin überlegen. Fazit: Hände weg von einer stärkeren Emissionsbesteuerung.

Mehr zum Thema der Woche auf den Seiten 1 bis 11.
Kontakt: gastautor.das-parlament@bundestag.de

»Unterwegs mit Bahn und Bus«

MATTHIAS GASTEL Der Grünen-Verkehrspolitiker sieht gute Chancen für eine Fortbewegung »mit weniger Autos«

© gruene-bundestag.de

Herr Gastel, stimmt es, dass sie kein Auto haben?
Das ist richtig. Ich habe noch nie die Notwendigkeit gespürt, selbst ein Auto zu besitzen. Ich bin gerne mit dem Fahrrad und zu Fuß unterwegs, nutze die öffentlichen Verkehrsmittel Bahn und Bus und bin damit sehr gut mobil.

Fühlen Sie sich als Außenseiter, wenn bei uns Autos nicht nur Fortbewegungsmittel, sondern auch Statussymbole sind?
Keineswegs. Ich sehe mich vielmehr als Teil einer immer größer werdenden Gruppe in unserer Gesellschaft, die bewusst auf ein eigenes Autos verzichtet. Bei den jungen Menschen verliert das Auto an Bedeutung. In Baden-Württemberg hat der Anteil der jungen Menschen mit Führerschein seit 2001 um knapp ein Drittel abgenommen. Andere Dinge sind den Menschen offenbar wichtiger als das Auto, das als Statussymbol ausgedient hat.

Die Grünen werden vielfach als autofeindlich wahrgenommen. Stört Sie das?
Mein Verhalten hat nichts mit Autofeindlichkeit zu tun. Eher mit einem rationalen Blick auf das Auto, das für manche Wege das geeignetste Verkehrsmittel sein kann. Es gibt aber sehr viele Wege, für die das Fahrrad, das Zufußgehen, der Bus oder die Bahn das angemessene Verkehrsmittel sind. Wir Grünen sind nicht gegen das Auto, aber für einen vernünftigen Umgang mit ihm. Unser Ziel ist Mobilität mit weniger Autos. Durch den richtigen Einsatz der anderen zur Auswahl stehenden Verkehrsmittel kann das gelingen.

Es gibt aber Regionen, da stehen kaum Alternativen zur Verfügung.
Deswegen betrachten wir die unterschiedlichen Räume auch unterschiedlich. Das Auto in der Stadt hat seinen Zenit deutlich überschritten. Im ländlichen Bereich wird das Auto aber sicherlich auch in Zukunft noch eine größere Rolle spielen. Dennoch gibt es auch dort schon viele positive Ansätze. Es gibt immer mehr Streckenaktivierungen der Bahn, die erfolgreich sind und so Alternativen zum Auto anbieten. Wir haben das Modell des Kombibusses, wo man Personenfahren mit dem Transport von Lasten kombiniert. Die Bildung von Fahrgemeinschaften kommt auch voran.

Dennoch werden viele am Auto festhalten, weil es bequemer ist. Sollte das Autofahren verteuert werden?
Richtig ist, dass wir an ökologisch schädliche Subventionen heran müssen. Es gibt keinen Grund, Diesel niedriger zu besteuern als Benzin. Wir wollen aber nicht Mobilität teurer machen. Es gibt Ideen, wie ÖPNV und Bahn finanziert werden können, ohne dass jedes Jahr die Ticketpreise steigen. Die Verkehrswende, für die wir Grünen eintreten, geht zudem auch in Richtung Elektromobilität und anderer alternativer Antriebssysteme.

Als Hemmnis für Elektroautos wird die zu geringe Zahl an Ladestationen und die mangelnde Reichweite der Batterien genannt. Was tut sich da?
Die Probleme werden größer geredet als sie sind. Wir haben derzeit einen massiven Ausbau der Ladeinfrastruktur. Außerdem könnte im Grunde jeder mit eigener Garage dort sein Auto aufladen. Und was die Reichweite angeht: Ein Auto bewegt sich in Deutschland im Durchschnitt 40 Kilometer pro Tag. Das ist bei einem E-Auto schon jetzt kein Problem.

Welche Anreize für den Kauf von Elektroautos würden Sie setzen?
Wir Grüne schlagen ein Bonus-Malus System vor. Diejenigen, die sich ein Fahrzeug mit einem Verbrennungsmotor kaufen, das einen überdurchschnittlichen Verbrauch hat und entsprechend viele CO2-Emmissionen freisetzt, sollen einen Betrag in einen Fonds einzahlen, aus dem wiederum eine Kaufprämie für emissionsfreie Fahrzeuge finanziert wird.

Nicht nur die Käufer – auch die deutschen Autobauer tun sich schwer beim Thema Elektroauto. Warum?
Die Hersteller sagen, wir haben jetzt so viel in die Entwicklung der Diesel-6-Euronorm investiert, das wir diese Autos erstmal verkaufen wollen, bevor wir so richtig in die Elektromobilität einsteigen. Ausländische Hersteller bieten solche Autos ernsthafter an. Wir müssen aufpassen, technologisch nicht zurückzufallen. Immer mehr Länder setzen Zeichen für den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor. Bei uns wird aber so getan, als könnte die Autoindustrie diese Entwicklung ignorieren und trotzdem erfolgreich bleiben. Dem ist aber nicht so.

Sie wollten ja Druck ausüben mit der Zielmarke: Ab 2030 keine Neuzulassung für Verbrennungsmotoren. Die ist nun im Rahmen der Sondierungsgespräche einkassiert worden. Aus welchem Grund?
Es gibt dafür zwei Gründe. Zum einen waren wir sehr ernsthaft am Zustandekommen des Jamaika-Bündnisses interessiert und wussten, dass man den potenziellen Partnern entgegenkommen muss. Zum Zweiten hat sich der Weltmarkt seit der Fassung des Grünen-Wahlprogramms Ende Juni deutlich in die Richtung entwickelt, in die wir mit dem Ausstiegsbeschluss wollen.

Eine andere Richtung als es die Grünen wollen, nimmt der Ende 2016 beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2030. Was stört sie an den Planungen?
Vor allem, dass Schienenprojekte eindeutig benachteiligt werden. Sie müssen sehen, dass wir in diesem Bereich einen erheblichen Nachholbedarf haben. Das Netz ist unterentwickelt, der Zustand völlig unzureichend. Leider ist und bleibt die Bahn aber ein Stiefkind deutscher Verkehrspolitik. Der Blick richtet sich auf den Stauabbau durch Straßenbau – nicht auf die Attraktivitätssteigerung der Bahn.

Macht der Bund als Eigentümer der Bahn in dieser Hinsicht keine Vorgaben?
Zumindest keine ausreichenden. Es wird zwar immer mehr Geld in die Schieneninfrastruktur investiert, ohne das aber klar gesagt wird, welche konkreten Ziele verfolgt werden. Richtig wäre es, der Bahn zu sagen: Wenn ihr mehr Geld haben wollt, erwarten wir mehr Pünktlichkeit und auch eine Zugewinn an Fahrgästen.

Sie fahren nicht nur viel mit der Bahn sondern auch gern mit dem Rad. Begrüßen Sie es, dass der Bund künftig Radschnellwege mitfinanzieren kann?
Selbstverständlich. Leider kann das Geld aber nicht abfließen, weil es an den entsprechenden Richtlinien fehlt. Und natürlich brauchen wir eine Klärung der Rechtsfragen in Sachen Elektromobilität auf zwei Rädern. Noch sind die schnellen Pedelecs, die 45 km/h schaffen, auf Radwegen nicht zugelassen. Breite, komfortable Radwege sollten für sie aber geöffnet werden.

Ein Dauerbrenner der vergangenen Wahlperiode war die Pkw-Maut. Wenn sie von allen Autofahrern gezahlt werden müsste und nicht mehr Ausländer diskriminieren würde - wären Sie dann dafür?
Zuerst mal sind wir für die Ausweitung der Lkw-Maut. Sie wäre ohne großen technologischen Aufwand ausweitbar auf weitere Straßen und auch auf kleinere Lkw. Damit käme auch richtig Geld in die Kassen, um die Infrastruktur in Schuss halten zu können. Stattdessen gab es in den letzten Jahren Vergünstigungen bei der Lkw-Maut um etwa 15 Prozent. Um den gleichen Anteil sind die Trassenpreise für die Bahn gestiegen. Die Kostenschere zwischen Straße und Schiene ist im Bereich des Güterverkehrs also um 30 Prozent zulasten der Schiene auseinander gegangen.

Und wie steht es mit der Pkw-Maut?
Da bin ich skeptisch. Denn dafür müsste ein komplett neues System eingeführt werden – verbunden mit hohen Kosten und datenschutzrechtlichen Problemen.

Das Gespräch führte Götz Hausding

Matthias Gastel sitzt seit 2013 im Bundestag. Er vertritt den Wahlkreis Nürtingen und war in der vergangenen Wahlperiode verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

PARLAMENTARISCHES PROFIL

Der Autoingenieur: Dirk Spaniel

Gerade zwei Jahre Parteimitglied, jetzt schon im Bundestag. Solche politische Karrieren bietet derzeit wohl nur die AfD. Der Stuttgarter Dirk Spaniel hatte zuletzt zwei Jahrzehnte lang beim Daimler-Konzern als Ingenieur gearbeitet, bevor er sein neues Leben als Politiker startete. Mobilitätsthemen sind sein Steckenpferd geblieben. Spaniel hat im Jahr 2000 über Brennstoffzellenfahrzeuge, eine Spezialform von E-Autos mit Wasserstofftanks, promoviert. Später war er Versuchs- und Entwicklungsingenieur bei Daimler und hatte dort verschiedene Leitungsfunktionen im Triebstrangbereich und bei Fahrdynamikversuchen inne.

In der Debatte über E-Autos hat der 46-Jährige eine klare Meinung: „Die Elektromobilität wird kommen, ob wir wollen oder nicht." In China und den USA würden E-Motoren stark protegiert, das beeinflusse den Weltmarkt. Gleichwohl fordert der Autoingenieur für Deutschland mit seinen Spitzenleistungen bei Verbrennungsmotoren: „Man sollte nichts tun, um bestehende Technologien hierzulande zu benachteiligen. Genauso falsch wäre es, E-Mobilität zu fördern, denn am Ende müssen Industrieprodukte mit Gewinn verkauft werden." Der Umstieg der Autokonzerne auf Elektromobilität solle erleichtert werden. Spaniel: „Das heißt aber nicht, beim Kunden die E-Mobilität zu fördern."

Fahrverbote für Dieselautos in deutschen Innenstädten sind für Spaniel der falsche Weg. „Wir müssen verhindern, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen benachteiligt werden. E-Mobilität wird in den nächsten Jahren ein Privileg für reiche Schichten sein, denn es gibt noch keine billigen Elektroautos." Wenn es allerdings gelinge, E-Autos auf Langstrecken schneller nachzuladen und die technischen Einschränkungen zu reduzieren, werde die Kundenakzeptanz wachsen. Allerdings: „Unter Umweltaspekten ist der Nutzen von E-Autos noch nicht erwiesen", sagt Dirk Spaniel. Es gebe zwar keine lokalen Emissionen der Autos, in der Wirkungskette der Produktion sei der E-Wagen aber nicht besser als ein Kfz mit Verbrennungsmotor.

Bei allem müssten die Arbeitsplätze im Blick bleiben, mahnt Spaniel. „Beim Verzicht auf Verbrennungsmotoren droht die Gefahr, dass wir die Autoindustrie aus Deutschland verbannen. Ein Großteil der Wertschöpfung findet bei E-Autos im Ausland statt." Ganze Verarbeitungsschritte würden beim Verbrennungsmotor-Ende ersatzlos entfallen. Die Autoindustrie sieht bis zu 600.000 Jobs gefährdet. In seiner Studienzeit in Lansing (Michigan) hat Spaniel den Niedergang der US-Autoindustrie im nahegelegenen Detroit erlebt – das ist ihm ein Menetekel.

© DBT/Achim Melde

»Wir müssen verhindern, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen benachteiligt werden. E-Mobilität ist in den nächsten Jahren ein Privileg für reiche Schichten."

Im Entwickler von E-Autos schlagen bei dem Thema zwei Herzen in einer Brust. Spaniel räumt ein: „Das E-Auto ist das bessere Auto, schneller, bequemer, sportlicher." Es müsse nur mehr Reichweite bekommen und die Batterieproduktion verbilligen. Von der Debatte, 2030 auf E-Autos umzusteigen, hält der Maschinenbauingenieur aber nichts. „Ich glaube, dass sich E-Autos sehr viel schneller durchsetzen werden. Die technische Entwicklung verläuft eher exponentiell als linear."

Wie kam Spaniel zur AfD? Der gebürtige Marburger hatte außer einer Mitgliedschaft in der Jungen Union Ende der 1980er Jahre kein politisches Leben. Im November 2015 trat er in die AfD ein. „Ich bekam zuerst beim Thema Banken- und Euro-Rettung Zweifel, ob die Etablierten richtig lagen." Mächtig Zweifel hatte er auch bei der Energiewende. Den Ausschlag gab die Flüchtlingswelle 2015/16. Spaniel: „Ich habe etablierte Politiker gefragt, ob ihnen klar sei, was das alles für Kosten verursachen wird und wie viele Menschen in einigen Jahren hier leben werden." Er habe keine vernünftigen Antworten bekommen, „sondern nur kindliche Naivität ohne Projektion der Zukunft" festgestellt. Da habe er sich zum Engagement bei der AfD entschlossen, die als einzige Partei Front gegen diese Entwicklungen machte.

2017 wurde er auf Platz 10 der baden-württembergischen Landesliste für die Bundestagswahl aufgestellt. Spaniel zog in den Bundestag ein und führt nun die elfköpfige AfD-Landesgruppe. Was erwartet er vom politischen Leben in Berlin? „Ich musste immer schon neue Dinge machen. Ich will auch im Parlament versuchen, Probleme schnell und effizient zu lösen." Im Ausschuss für Verkehr und/oder Energie sieht er sich am liebsten. Was bleibt dem verheirateten Vater einer zehnjährigen Tochter als Hobbys? Mountainbikefahren und Regattasegeln –„am liebsten auf dem Bodensee und in der Ostsee".

Hans Krump

DasParlament

Herausgeber **Deutscher Bundestag**
Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Mit der ständigen Beilage
Aus Politik und Zeitgeschichte
ISSN 0479-611 x
(verantwortlich: Bundeszentrale für politische Bildung)

Anschrift der Redaktion
(außer Beilage)
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon (030) 227-30515
Telefax (030) 227-36524
Internet:
http://www.das-parlament.de
E-Mail:
redaktion.das-parlament@bundestag.de

Chefredakteur
Jörg Biallas (jbi)

Verantwortliche Redakteure
Claudia Heine (che)
Alexander Heinrich (ahe), stellv. CvD
Claus Peter Kosfeld (pk)
Hans Krump (kru), CvD
Hans-Jürgen Leersch (hle)
Johanna Metz (joh)
Kristina Pezzei (pez)
Sören Christian Reimer (scr)
Helmut Stoltenberg (sto)
Alexander Weinlein (aw)

Fotos
Stephan Roters

Redaktionsschluss
15. Dezember 2017

Druck und Layout
Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH
Kurhessenstraße 4–6
64546 Mörfelden-Walldorf

Leserservice/Abonnement
FAZIT Communication GmbH
c/o InTime Media Services GmbH
Postfach 1363
82034 Deisenhofen
Telefon (089) 858 53-83 2
Telefax (089) 858 53-6 28 32
E-Mail:
fazit-com@intime-media-services.de

Anzeigenverkauf, Anzeigenverwaltung, Disposition
FAZIT Communication GmbH
c/o InTime Media Services GmbH
Postfach 1363
82034 Deisenhofen
Telefon (089) 858 53-8 36
Telefax (089) 858 53-6 28 36
E-Mail: fazit-com-anzeigen@intime-media-services.de

Abonnement
Jahresabonnement 25,80 €; für Schüler, Studenten und Auszubildende (Nachweis erforderlich) 13,80 € (im Ausland zuzüglich Versandkosten) Alle Preise inkl. 7% MwSt. Kündigung jeweils drei Wochen vor Ablauf des Berechnungszeitraums. Ein kostenloses Probeabonnement für vier Ausgaben kann bei unserer Vertriebsabteilung angefordert werden.

Namentlich gekennzeichnete Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Für unverlangte Einsendungen wird keine Haftung übernommen. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Für Unterrichtszwecke können Kopien in Klassenstärke angefertigt werden.

„Das Parlament" ist Mitglied der Informationsgesellschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e. V. (IVW)

Für die Herstellung der Wochenzeitung „Das Parlament" wird ausschließlich Recycling-Papier verwendet.

Einfach praktisch

MOBILE GESELLSCHAFT Möglichkeiten zur Fortbewegung gibt es viele. Und jede ist für sich besonders

Michael Mundry © Achim Melde

Ronald Becker © Benjenak

Sonja Berlinger © privat

Gefährliche Radwege

FAHRRAD Michael Mundry fährt täglich 36 Kilometer

Ich fahre seit zehn Jahren jeden Tag vom Osten der Stadt, aus Lichtenberg, ganz in den Südwesten runter, nach Dahlem. Seitdem arbeite ich als Netzwerkadministrator an der Freien Universität Berlin. Ich fahre eher schnell, deshalb brauche ich für die rund 18 Kilometer nur 45 Minuten. Aber gestresst bin ich deshalb nicht. Viele Leute fühlen sich beim Radfahren im Stadtverkehr bedrängt. Aber mir ist es eigentlich ziemlich egal, was um mich herum passiert, ich wurschtele mich da eben so durch. Für mich ist es eher entspannend, weil ich den Kopf dadurch freikriege.

Fitness-Programm Außerdem mache ich sehr viel Sport. In diesem Jahr sind wir im Schottland-Urlaub 850 Kilometer an vier Tagen gefahren, mit Höhenunterschieden. Das war schon ziemlich gut. Außerdem spiele ich Bike-Polo. Die tägliche Radtour zur Arbeit ist also auch Teil meines Fitnessprogramms.
Ich habe deshalb nie darüber nachgedacht, umzuziehen. Auch, weil meine Freunde und meine Familie im Nordosten der Stadt wohnen. In meinem WG-Zimmer hängen acht Räder an der Wand, an denen ich auch viel selber bastele und sie nachrüste.
Wenn ich zur Rush-Hour durch Berlin-Mitte fahre, was ich selten tue, dann merke ich schon, wie sehr der Verkehr insgesamt und auch die Zahl der Radler zugenommen hat in den vergangenen Jahren. Da gibt es oft schon richtige Fahrrad-Staus an den Ampeln. Ich finde es gut, wenn mehr Leute Rad fahren. Aber als schnellerer Radfahrer muss man dann auch oft hinter den nicht so schnellen warten.

Mit Autofahrern gerät man als Radfahrer schon relativ oft aneinander. Weniger beim Abbiegen, denn da ist man als Radler oft selber schuld, wenn man sich in gefährliche Situationen bringt. Meist geht es um zu enges Überholen durch die Autofahrer auf der Straße. Aber da hat sich bei mir mit den Jahren auch schon einiges verändert. Ich rege mich nicht mehr so schnell auf. Früher hatte ich das Bedürfnis, mit denen zu diskutieren. Aber das bringt nichts, weil man sich nur unnötig in Rage redet und die Autofahrer meist nicht verstehen wollen, dass ich als schwächerer Verkehrsteilnehmer in dem Moment so eine Art Schutz verdiene, den sie nicht einsehen.

> **»Ich rege mich nicht mehr so schnell auf. Auf der Straße zu diskutieren bringt nichts.«**
> *Michael Mundry (31) aus Berlin*

Ich glaube schon, dass es frustrierend ist, sich im Berufsverkehr mit dem Auto durch die Stadt zu quälen. Aber alle sollten mal in die verschiedenen Rollen schlüpfen, um die Lage der anderen zu verstehen. Ab und zu fahre ich selber auch Auto, wenn ich mir über Car-Sharing eines miete und dadurch kann ich auch relativ gut nachvollziehen, wie die Situation für Autofahrer ist. Generell denke ich, dass der Zeitdruck das Hauptproblem der Leute ist, sie sind dadurch nicht entspannt genug.

Schlechte Sicht Gefährlicher, als auf der Straße zu fahren, finde ich teilweise das Fahren auf den Radwegen. Ich fahre wirklich lieber auf der Straße und wo das geht, mache ich das auch. Das ist für mich oft der sicherere Weg als die Radwege. Die sind ganz oft so gebaut, dass man von den Autos schlechter gesehen wird auch selber einen schlechteren Überblick hat. Das ist wirklich gefährlich. Außerdem sind sie oft so schmal, das kein Platz zum Ausweichen da ist. In Berlin gibt es viele Radwege, deren Nutzung ich Kindern oder älteren Menschen nicht empfehlen würde.
Wenn man einmal in Kopenhagen Fahrrad gefahren ist, weiß man, dass es um einiges besser geht als in Berlin. Die Idee einer Extraspur für Radler auf der Straße, vielleicht durch Poller abgetrennt, finde ich deshalb schon gut. Es sterben immer noch zu viele Radfahrer jedes Jahr im Straßenverkehr. Da sollten die politisch Verantwortlichen endlich mal mit Nachdruck rangehen. Bisher hatte ich nicht den Eindruck, dass das Priorität für die Verantwortlichen in den Bezirken hat. Aber vielleicht ändert sich das mit dem angekündigten Radgesetz ja tatsächlich. *Protokoll: Claudia Heine*

> STICHWORT

Radfahren

> **Nutzung** 38 Prozent der Deutschen nutzen das Fahrrad täglich bis mehrmals die Woche.

> **Zahl der Fahrräder** 80 Prozent der Haushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad. 73 Millionen Räder sollen es in Deutschland insgesamt sein.

> **Verkauf** Im ersten Halbjahr 2017 wurden in Deutschland rund 2,6 Millionen Fahrräder und E-Bikes verkauft.

Das bisschen Verspätung

BAHN Ronald Becker genießt seinen Arbeitsweg im Zug

Ich fahre seit etwa vier Jahren jeden Tag mit der S-Bahn von Dresden nach Pirna und zurück. Die Fahrt dauert etwa 25 Minuten – und ich genieße diese Zeit. Morgens kann man sich in Ruhe in den Tag reindenken. Und abends ist es eine gute Gelegenheit, den Tag Revue passieren zu lassen. Manchmal nutze ich die Gelegenheit, noch E-Mails abzuarbeiten. Ich bin Referent bei einem Verein, der politische Bildung mit Kindern und Jugendlichen betreibt, da sind die Tage ziemlich voll und trubelig und man schafft am Schreibtisch nicht immer, was man sich vorgenommen hat.
Manchmal verordne ich mir auf meinem Weg zu und von der Arbeit aber auch ganz bewusst eine handyfreie Zeit. Einfach, um den Kopf freizukriegen. Diese Phasen finde ich ganz wichtig. Ich fände es stressig, direkt aus dem Büro ohne Zwischenphase nach Hause zur Familie zu kommen, wo es auch wieder chaotisch und laut ist – diese kleine Auszeit dazwischen ist genau das, was ich gut finde.

> **»Ich kann im Zug einfach mal die Menschen um mich rum beobachten.«**
> *Ronald Becker (28) aus Dresden*

Keine Parkplatzsuche Zwischen meiner Wohnung und meinem Arbeitsplatz liegen ungefähr 20 Kilometer. Als ich meinen Arbeitsvertrag unterschrieben habe, habe ich mir ausgerechnet, welche Kosten das bedeutet. Würde ich das Auto benutzen, müsste ich nicht nur das Benzin bezahlen, sondern auch den Verschleiß und mögliche Reparaturen einbeziehen; da kommt schon einiges zusammen. Und da haben wir noch gar nicht über die Parkplatzsituation in Pirna geredet – die ist nämlich katastrophal und nicht zuletzt teuer, wenn man darauf angewiesen ist, das Auto den ganzen Tag abzustellen. Jetzt habe ich eine Jahreskarte der Dresdner Verkehrsbetriebe. Die kostet monatlich um die 70 Euro. Das finde ich total in Ordnung.
Mit dem Abo kann ich kostenfrei mein Fahrrad mit in die Bahn nehmen. Auf die Art kann ich jeden Morgen von zu Hause mit dem Rad zu S-Bahn fahren und bin dann ganz schnell vom Bahnhof im Büro. Und das Bahnfahren hat gegenüber dem Auto auch andere Vorzüge. Wenn man selber fährt, muss man sich konzentrieren – ich dagegen kann im Zug auch einfach mal die Menschen um mich rum beobachten, das mache ich echt gern. Diese Woche zum Beispiel war ein Mann im Abteil, der aussteigen wollte und sein Fahrrad nicht rausbekommen hat. Alle haben ihn nur angestarrt und nichts gemacht. Aber als ich ihm dann die Tür aufgehalten habe und er sich richtig gefreut hat, haben mehrere Leute zu mir gesagt, dass das eine gute Aktion war. In solchen Momenten muss ich oft lachen – und frage mich, was für ein seltsames Miteinander wir doch manchmal haben.
Ich weiß, dass vor allem viele Leute auf den öffentlichen Nah- und Fernverkehr schimpfen, die ihn gar nicht regelmäßig nutzen. Die erleben dann einmal eine Verspätung und glauben, das sei immer so. Ich habe damit kein Problem. Klar ist auch mal eine S-Bahn verspätet – aber da reden wir über fünf Minuten. Das hat auf meine Tagesplanung keine Auswirkung. Wenn ich auf längeren Strecken unterwegs und auf Anschlüsse angewiesen wäre, würde ich darüber möglicherweise anders denken.

Tarifwirrwar beenden Bei aller Zufriedenheit: einen Wunsch gibt es dann doch. Der Verkehrsminister hat vor einem Jahr angekündigt, die Digitalisierung im Öffentlichen Verkehr voranzutreiben und den Papierfahrschein bis 2019 abzuschaffen. Digitalisierung scheint gerade überall sexy. Aber dass Eltern ihr sechsjähriges Kind mit einem Smartphone ausstatten müssen, damit es ein E-Ticket für den Schulweg downloaden kann, finde ich unmöglich. Dann sollten die Politiker lieber erstmal auf eine Harmonisierung im Tarifwirrwarr der verschiedenen regionalen Anbieter hinwirken. *Protokoll: Susanne Kailitz*

Susanne Kailitz ist freie Journalistin in Dresden.

> STICHWORT

Öffentlicher Personennahverkehr

> **Fahrgäste** Rund 10,2 Milliarden Fahrgäste nutzten 2016 den ÖPNV. Busse und Bahnen ersetzten damit täglich 20 Millionen Autofahrten auf den Straßen.

> **Arbeitsplätze** In den ÖPNV-Unternehmen arbeiten rund 236.000 Beschäftigte, plus 157.000 bei den Zulieferern.

> **Kostendeckung** Der Kostendeckungsgrad der Unternehmen im ÖPNV liegt bei durchschnittlich 76,1 Prozent.

Ein fahrbarer Schrank

AUTO Sonja Berlinger benötigt es nicht nur zum Fahren

Während meines Studiums in München bin ich jahrelang gar nicht mit dem Auto gefahren. Das war einfach nicht nötig und hat mir lästige Parkplatzsuche erspart. Jetzt wohne ich wieder in Furth im Wald, meiner Heimatstadt in der Oberpfalz. 9.000 Menschen leben hier, aber öffentliche Verkehrsmittel gibt es, bis auf den Schulbus, nicht. Deshalb sind eigentlich alle auf ein Auto angewiesen und es war völlig selbstverständlich, dass jeder mit 18 Jahren den Führerschein macht und ein Auto bekommt. In der Stadt selber fahre ich aber meist mit dem Rad oder laufe zu Fuß. Alles andere außerhalb erledige ich mit dem Auto. Zwar gibt es einen Fernbahnhof und, da Furth im Wald ein Grenzort zur tschechischen Grenze ist, eine gute Verbindung nach Prag.

> **»In meinem Heimatort gibt es keine öffentlichen Verkehrsmittel.«**
> *Sonja Berlinger (27) aus Furth im Wald*

Viel zu unpraktisch Zur Arbeit nach Cham, in die Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises, fahre ich aber mit dem Auto. Ich absolviere derzeit mein letztes Jahr als Referendarin für Sonderschulpädagogik an einer Schule in Cham. An drei bis vier Tagen pro Woche bin ich deshalb dort. Wenn ich mit dem Zug fahren würde, müsste ich vom Bahnhof in Cham noch einmal 35 Minuten zu Fuß laufen. Da ich jedoch immer sehr viel Unterrichtsmaterial mit in die Schule nehmen muss, wäre das eine zusätzliche Schlepperei. Viel zu unpraktisch. Also fahre ich die 17 Kilometer lieber mit dem Auto, das ich dann mit meinen ganzen Sachen vollstopfen kann.
Anstrengend finde ich das Autofahren nur, wenn ich zwei Mal wöchentlich ins Seminar fahren muss, wo ich den theoretischen Teil meiner Ausbildung absolviere. Grundsätzlich ist die Seminarschule in Regensburg, das sind 90 Kilometer. Manchmal müssen wir aber auch an andere Orte fahren und das ist ohne Auto absolut unmöglich. Gerade vor Regensburg ist die Infrastruktur total überlastet, ich muss also viel Zeit einplanen. Das ist schon manchmal nervig. Diese Entfernung würde ich auf Dauer jedenfalls nicht pendeln.
Mein Auto habe ich mir mit 19 gekauft. Damals fand ich es auch schön, wie es aussah. Aber heute gleicht es mehr einem fahrbaren Schrank und manchmal eher einer Müllhalde. Es ist ein reines Fortbewegungsmittel geworden und ich gehe nicht sonderlich liebevoll mit ihm um.
Aber generell ist es schon so, dass ein Auto bei uns auf dem Land ein Statussymbol ist. Es ist klar, dass jeder eines braucht. Viele definieren sich nach wie vor darüber, obwohl das in den vergangenen Jahren schon abgenommen hat. Zumindest bei den jüngeren Leuten. Im Freundeskreis meiner (älteren) Schwester waren alle mit 18 Jahren mit ihrer Ausbildung fertig und haben entsprechend Geld verdient. Heute machen viel mehr Jugendliche Abitur, verdienen also nichts. Und dann sagen sie: Ich geh eh weg zum Studieren, da brauche ich erstmal kein Auto. Ich denke also, es hat schon etwas mit dem Schulabschluss zu tun.

Alternative E-Auto Wenn es technisch möglich wäre, fände ich ein E-Auto eine gute Alternative. Dafür muss aber erstmal die nötige Infrastruktur her. Ich glaube, dass 70 Prozent der Leute, die ich kenne, dann ein E-Auto haben würden, weil kein Mensch hier mehr als 300 Kilometer am Stück fährt. Wirklich niemand. Beim Autonomen Fahren bin ich noch sehr skeptisch. Es ist zwar faszinierend, was technisch alles möglich ist. Aber wenn ich daran denke, was mich normale Computerabstürze schon für Nerven kosten, möchte ich mir eine vergleichbare technische Situation im Auto lieber nicht vorstellen. Ich glaube aber nicht, dass das so schnell Alltag wird. *Protokoll: Claudia Heine*

> STICHWORT

Pendeln

> **Gesamtzahl** Knapp 60 Prozent der Beschäftigten und damit 18,4 Millionen pendelten 2016 zur Arbeit.

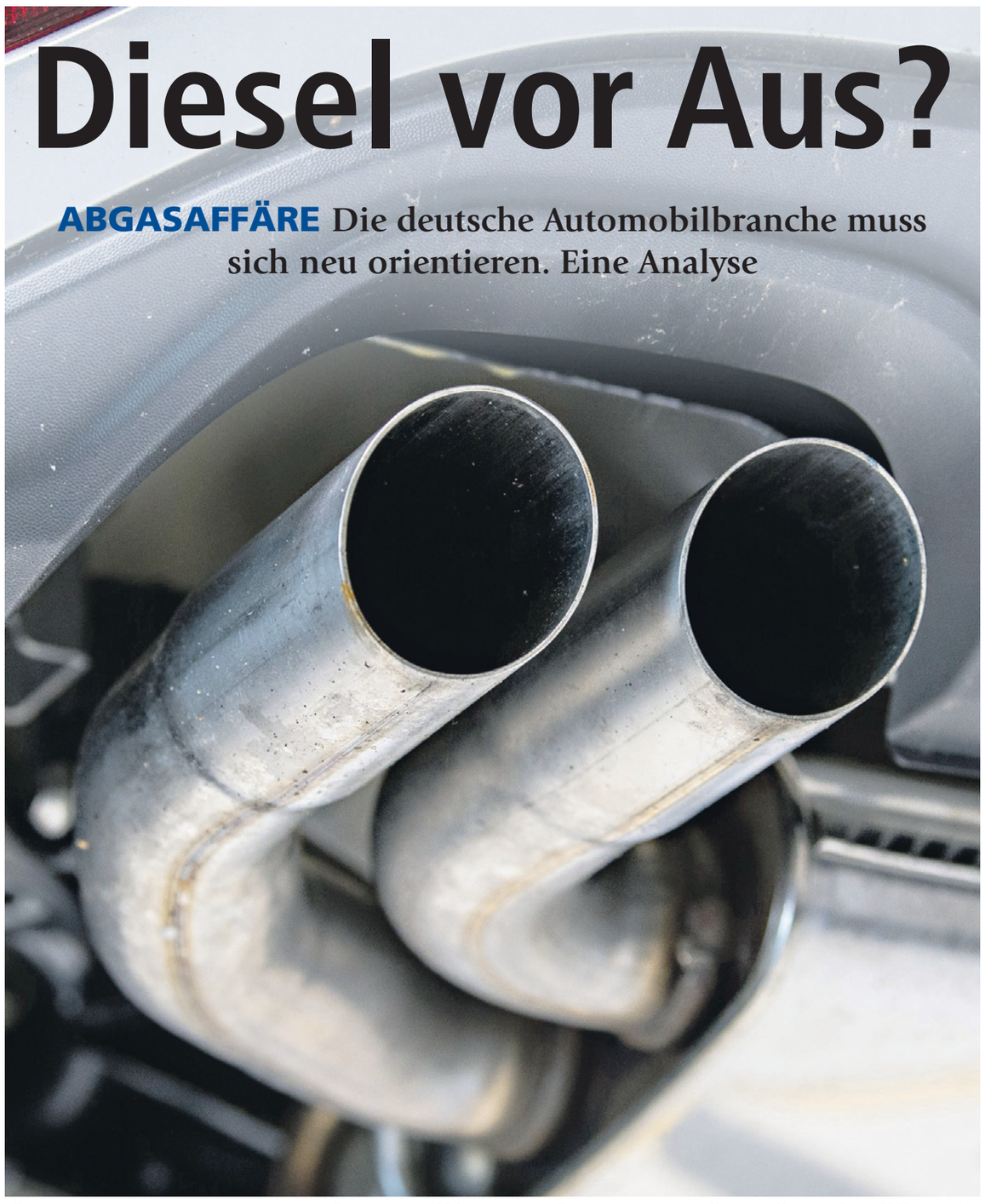
> **Städteranking** Nach München pendelten besonders viele Beschäftigte (365.000). Gefolgt von Berlin (290.000), ein Plus von 6,2 Prozent zu 2015.

> **Entfernung** Sie lag im Durchschnitt bei knapp 17 Kilometer pro Weg (1999: 14 Kilometer).

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

Diesel vor Aus?

ABGASAFFÄRE Die deutsche Automobilbranche muss sich neu orientieren. Eine Analyse



„Entscheidend ist, was hinten rauskommt": Gilt das von 1984 stammende Zitat des damaligen Kanzlers Helmut Kohl (CDU) auch für Automobile – im Bild der Auspuff eines Diesel-Pkw –, könnte es für Diesel-Fahrzeuge düster werden. © picture-alliance/Silas Stein/dpa

Es ist ruhig geworden an der Dieselgate-Front; nur noch selten schafft es der Abgasskandal in die Schlagzeiten. Seine Folgen jedoch sind noch längst nicht ausgestanden.

Volkswagen kann bisher nur für rund eine halbe Million betroffener US-Kunden eine zufriedenstellende Lösung in Form von Entschädigungen vorweisen, nicht aber für die zehn Millionen Kunden im Rest der Welt. Allein in Deutschland blicken zweieinhalb Millionen VW-, Audi-, Skoda- und Seat-Fahrer neidisch Richtung USA, wo Kunden tausende Dollar Entschädigung erhalten oder ihr Auto zurückgeben können.

Müsste VW in Europa ähnlich hohe Entschädigungen zahlen, drohte Deutschlands größtem Konzern die Insolvenz. Europas Regierungen zeigen daran aber kein Interesse. Aus dem Schneider ist VW indes noch nicht, denn Privatkläger in aller Welt fordern hohen Schadenersatz.

Zudem fährt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) schwere Geschütze gegen die Autohersteller auf. Sollte sie eines der angerufenen Verwaltungsgerichte überzeugen, die Betriebserlaubnis für besonders schmutzige Diesel-Modelle zu entziehen, wäre eine neue Eskalationsstufe erreicht. Die Wagen würden ohne aufwändige Nachrüstung wertlos und ihre Besitzer Kopf stehen.

Betroffen wäre wohl nicht nur der VW-Konzern. Auch bei Mercedes und Opel greift die DUH die Betriebserlaubnis einiger Modelle an. Die Mercedes C-Klasse 250 d etwa soll bei Temperaturen unter sechs Grad den Stickoxidgrenzwert auf der Straße um das bis zu 13-fache übersteigen. Auch bei Diesel-Pkw von BMW hat die DUH überhöhte Stickoxidemissionen gemessen und sieht Anhaltspunkte für illegale Abschalteinrichtungen. Mercedes, BMW und Opel betonen dagegen, dass Emissionen im Normalbetrieb deutlich höher sein dürfen als in Zulassungstests.

Nicht nur deutsche Hersteller haben schlechte Testergebnisse. Herrschen nicht gerade sommerliche Temperaturen, regeln die meisten Autobauer die Stickoxidreinigung herunter. Nach ihren Angaben dient das dem Schutz des Motors, doch der Verdacht liegt nahe, dass den Kunden das häufige Nachfüllen der Flüssigkeit Adblue erspart werden soll. AdBlue neutralisiert Stickoxide im Abgas, muss aber in relativ kleinen Tanks mitgeführt werden.

Auch wenn künftig alle neuen Diesel-Autos eine AdBlue-Reinigung haben, dürfte das Vertrauen der Kunden so kaum zurückzugewinnen sein. Denn auch viele neue Modelle sind trotz AdBlue-Technik und Euro-6-Schadstoffeinstufung wahre Stickoxidschleudern. „Wenn Bürger ganz sicher sein wollen, dass sie eines Tages nicht von Fahrverboten betroffen werden, dann müssten sie ein Fahrzeug kaufen, das nach der Euro-6d-Norm zugelassen ist", sagt deshalb Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD). Nur die strengste Abgasnorm 6d garantiert gute Schadstoffwerte, doch es gibt solche Autos bis auf wenige Ausnahmen noch gar nicht zu kaufen.

Sinkender Absatz Kein Wunder, dass der Absatz von Diesel-Neuwagen einbricht. Die Neuzulassungen sanken im November um 17 Prozent gegnüber dem Vorjahresmonat. „Die Zukunft des Diesel-Antriebs bleibt ungeklärt, es drohen Fahrverbote und sinkende Wiederverkaufswerte", sagt Peter Fuß, Autoexperte der Unternehmensberatung Ernst & Young. „Es sieht also nicht gut aus für den Diesel-Antrieb, die Nachfrage nach Selbstzündern dürfte längerfristig zurückgehen."

Keine Autoindustrie hat so auf den Diesel vertraut wie die deutsche; nun wird sie überproportional von dessen Niedergang getroffen. Kunden wechseln zu Herstellern mit sparsameren Benzinern wie Toyota mit seiner Hybrid-Flotte. Vor allem wird der deutschen Branche bewusst, dass der Diesel als Klimaschutztechnologie weitgehend erledigt ist. Sein geringer Vorteil bei klimaschädlichen CO2-Emissionen wird durch die sinkenden Verkaufszahlen für die Hersteller noch irrelevanter.

Zusätzlicher Druck kommt durch neue Abgasmessverfahren bei der Zulassung. Ab September 2018 ist für Neuwagen das WLTP-Testverfahren Pflicht, bei dem die Messungen näher am echten Verbrauch und damit verbundenen CO2-Ausstoß liegen. Die Hersteller müssen also höhere CO2-Werte angeben, was die Einhaltung politisch gesetzter Obergrenzen erschwert.

Das trifft auch Benziner, ist aber beim Diesel dramatischer: Da im WLTP höhere Geschwindigkeiten gemessen werden, haben Selbstzünder mehr Probleme, die Stickoxidgrenzwerte einzuhalten. Das ist technisch lösbar, steigert aber den CO2-Ausstoß. Folge: Der Klima-Vorteil des Diesel schrumpft weiter. Dieser Effekt verstärkt sich noch, wenn in der EU ab Herbst 2019 bei der Zulassung nicht nur im Labor, sondern auch auf der Straße gemessen wird.

So erscheint die von VW, BMW und Daimler seit Jahrzehnten propagierte Diesel-Strategie als Holzweg. Besser lagen Japans Autobauer mit der Benzin-Hybrid-Technik. Hybridautos können die Bremsenergie zurückgewinnen, speichern und mittels Elektromotor nutzen. Das Ergebnis sind Benziner ohne Stickoxidprobleme, denen folglich keine Fahrverbote in Innenstädten drohen, die CO2-ärmer sind als Diesel und in der Anschaffung für die Kunden nicht teurer – und sich somit auch mehr empfehlen als Übergangstechnik zum E-Auto.

Zwei Narrative In der hiesigen Autoindustrie gibt es derzeit zwei Narrative: Das von den deutschen Autobauern, die so gute und bezahlbare E-Autos wie die Konkurrenz bauen können und schnellstmöglich an die Kunden bringen wollen. Zweistellige Milliardensummen investieren VW, BMW und Daimler derzeit in diesen Vorstoß. Und es gibt das Narrativ vom nahezu ewigen Leben des Verbrennungsmotors und vom Diesel als unverzichtbarer, klimafreundlicher Brückentechnologie auf dem Weg zum elektrischen Fahren. Diese Story steht in Widerspruch zu den Milliardeninvestitionen ins Batterieauto. Sie erklärt sich nur dadurch, dass Deutschlands Autobauer, über Jahrzehnte führend beim Verbrennungsmotor, diesen Vorsprung möglichst spät aufgeben wollen, zumal hier die Investitionen in Erfindungen und Produktion längst abgeschrieben sind.

Diesem zweiten Narrativ entspringen eher realitätsfern scheinende Visionen wie die vom Wasserstoffauto oder von klimaneutralen, synthetischen Kraftstoffen – solche Kraftstoffe stünden erst in etlichen Jahren zur Verfügung, ebenso eine flächendeckende Versorgung mit sauberem Wasserstoff.

Das Batterie-Elektroauto ist indes Realität: leise, lokal emissionsfrei und CO2-neutral, wenn mit grünem Strom betankt. E-Autos haben bereits Reichweiten bis zu 600 Kilometern. 2019 bringt Porsche ein E-Auto, das in 15 Minuten geladen werden kann, und 2020 VW Modelle, die nicht teurer als Diesel sind, aber günstiger beim Unterhalt. Zudem machen die EU, China, USA und andere Klimaschutzvorgaben, die für die Autobauer ohne E-Autos in zwei oder drei Jahren nicht mehr zu schaffen sein dürften. Der Wandel zum batterieelektrischen Auto wurde durch Wähler und Regierungen vorgegeben. Hersteller, die jetzt schnell sind, können den Wandel mitgestalten. Der Rest könnte im kommenden Jahrzehnt im Abseits stehen. *Martin Seiwert*

Der Autor ist Redakteur der „Wirtschaftswoche".

Noch nicht so sauber wie es scheint

E-AUTO Der Abbau der erforderlichen Metalle ist umstritten

Wer in die Fahrzeugpapiere seines Elektroautos schaut, wird sich darin bestätigt fühlen, etwas für das Klima zu tun: Im Feld „Kohlendioxid-Ausstoß" findet sich der beeindruckende Wert von 0,0 Gramm, egal wie viel PS unter der Haube sind. Gefälscht ist hier – anders als beim Dieselskandal – nichts. Dennoch führt die angegebene Null-Emission auf die falsche Fährte. Denn es reicht für die ökologische Bilanz eines E-Autos nicht, den Ausstoß von Treibhausgasen während der Fahrt zu betrachten. Das E-Auto trägt vielmehr einen enormen „CO2-Rucksack" mit sich herum, der bei der Erzeugung des Ladestroms und der Produktion der Batterie gefüllt wird. Daneben lassen weitere Probleme daran zweifeln, ob das E-Auto die geeignete Alternative zum Verbrennungsmotor ist.

Der in der Fachwelt tobende Streit, ob ein E-Auto gegenüber herkömmlicher Technik einen ökologischen Vorteil hat und wie hoch dieser gegebenenfalls ist, trägt schon fast religiöse Züge. Vielen Umweltschutzverbänden gilt der Umstieg auf den Elektroantrieb als alternativlos. Wird der vermeintliche Vorteil hinterfragt, werden die Ergebnisse nicht selten unsachlich verrissen. Kommt das E-Auto gut weg, werden die Studien wie unumstößliche Beweise behandelt. Dabei ist allerdings kaum zu überblicken, ob tatsächlich immer alle Aspekte, die zu einer realistischen Bewertung des ökologischen Fußabdrucks nötig sind, eingeflossen sind. Der gesamte Produktions- und Lebenszyklus eines Fahrzeugs ist so komplex, das er kaum vollständig abgebildet werden kann.

Der »CO2-Rucksack« des E-Autos dürfte in Zukunft leichter werden.

Die einfachste Frage ist dabei noch die des Energie-Verbrauchs und der damit verbundenen Emissionen. Mit dem in Deutschland produzierten Strom verursacht ein E-Auto einen beträchtlichen CO2-Ausstoß und dazu auch noch Atommüll. Schließlich wird zwei Drittel des Stromes in Kohle- und Atomkraftwerken erzeugt.

Weniger Ausstoß Dennoch kommen viele Studien zu dem Schluss, dass das E-Auto selbst unter diesen ungünstigen Bedingungen schon heute etwas sauberer fährt als ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. So ergibt sich etwa für einen Opel Ampera ein C02-Ausstoß von 76 Gramm je Kilometer. Die sparsamsten Kleinwagen mit Verbrennungsmotor kommen auf 100 Gramm.

Zusätzlich muss aber die aufwändige Produktion der Batterie berücksichtigt werden. Sie verursacht je nach Kapazität Emissionen von mehreren Tonnen C02. Um diese Vorbelastung auszugleichen, müssen E-Autos auf eine beachtliche Fahrleistung von bis zu 150.000 Kilometer kommen und dafür über zehn Jahre auf der Straße bleiben. Nur dann sind sie wirklich emissionsärmer als Wagen mit Verbrennungsmotor.

Problem Rohstoffe Wird der Anteil regenerativer Energien im Strommix indes wie geplant erhöht, wächst der Vorteil aus dem reinen Fahrbetrieb so stark, dass die ökologische Hypothek aus der Batterieproduktion deutlich schneller abgetragen wird. Zudem dürften Batterien dank des technischen Fortschritts künftig immer emissionsärmer hergestellt werden. Der Vorteil des E-Autos im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen steigt damit.

Andere Vorbelastungen lassen sich dagegen nicht so einfach kompensieren: Bei der Produktion von Batterien und Elektromotoren werden mehr sogenannte Technologiemetalle wie Lithium, Kobalt, Grafit oder Mangan benötigt als in konventionellen Autos. Diese Stoffe werden nur in wenigen Ländern gefördert – zumeist unter schlimmen Bedingungen für die Arbeiter. Immerhin 60 Prozent der weltweiten Kobalt-Produktion kommen aus dem Kongo, wo in den Minen Kinderarbeit an der Tagesordnung ist. Als wahrscheinlich gilt zudem, dass mit den Erlösen bewaffnete Auseinandersetzungen in der Region finanziert werden.

Der Abbau der Metalle in wenig entwickelten Ländern führt zugleich zu gravierenden Umweltschäden. Schwermetalle gelangen in die umliegenden Gewässer, die in den Lagerstätten fast immer anfallenden radioaktiven Stoffe schädigen Arbeiter und Anwohner. Gut die Hälfte der Lithiumförderung stammt aus Salzseen insbesondere in Südamerika, was den Wasserhaushalt in den ohnehin sehr trockenen Gebieten massiv schädigt. Einen Ausweg bietet das Recycling, doch die dafür nötigen Methoden stecken noch in den Kinderschuhen. Bevor diese Probleme nicht gelöst werden, ist das E-Auto längst nicht so sauber wie es scheint. *Timot Szent-Ivanyi*

Der Autor ist Verkehrsexperte der DuMont-Hauptstadtredaktion.

Ein E-Auto „tankt". Seine Öko-Bilanz hängt auch vom Strommix ab. © picture-alliance/dpa

Alte Liebe rostet auch

STATUSSYMBOL Der Stellenwert des Autos als Prestigeobjekt sinkt: »Des Deutschen liebstes Kind« verliert offenbar immer mehr an Zuneigung

Da ist diese Familienanekdote von den zwei Brüdern, die sich – an einem Marinestandort aufgewachsen – im Pensionsalter über ihre neuen Autos stritten: Der Ältere hatte ein mittleres Modell aus der Produktpalette einer deutschen Nobelmarke erworben, der Jüngere das Top-Modell eines ausländischen Herstellers. Beide Fahrzeuge waren obere Mittelklasse und in Größe, Leistung und Preis nicht allzu unterschiedlich, weshalb andere Kriterien beantworten mussten, welches mehr Prestige brachte. Schließlich spielte der Jüngere den scheinbar ultimativen Trumpf aus: Sein Wagen sei immerhin das Flaggschiff der ausländischen Firma, während der des Bruder beim Blick auf die Fahrzeugflotte der deutschen Premiummarke eher einer Fregatte entspreche. Hier endete der Disput, dessen Fortsetzung der Ältere verweigerte, tief beleidigt ob des schmählichen Vergleichs seines stolzen Straßenkreuzers mit einer Fregatte; erst nach Monaten fand ihr Verhältnis zu alter Herzlichkeit zurück.

»Es sieht so aus, als verlieren die Jungen die Lust am eigenen Auto.«

Ferdinand Dudenhöffer, Automobilexperte

Das Auto als Statussymbol seines Besitzers ist oft besungen worden, zumal hierzulande, wo es doch als „des Deutschen liebstes Kind" gilt. Unvergessen etwa ist der bald 30 Jahre alte Werbespot, in dem ein Vater seinem Sohn die familieneigene Mittelklassekarosse als Renommier-Objekt empfiehlt, mit dessen Image sich ebenso prahlen lasse wie die Mitschüler mit Pferden, Booten und Swimmingpool ihrer Eltern. „Nichts bewegt die Deutschen wie das Auto: Das Kraftfahrzeug ist das wichtigste Verkehrsmittel in Deutschland. Gleichzeitig berührt es die Gefühle der Menschen. Es steht für Freiheit und Dynamik, für Status, Lebensstil und Macht", schreibt das Bonner „Haus der Geschichte der Bundesrepublik" zu seiner Ausstellung „Die Deutschen und ihre Autos", die seit März bereits mehr als 170.000 Besucher zählt. Daneben machte die Kunsthalle Emden mit der Ausstellung „Das Auto in der Kunst" auf sich aufmerksam – die Faszination für die Motorkutschen scheint ungebrochen in dem Land, in dem Carl Benz seinen Dreirradwagen zum Patent anmeldete – die „Geburtsstunde des modernen Automobils" –, in dem die Blechkisten ebenso für die Wirtschaftskraft der Nation auf dem Weg zum Exportweltmeister standen wie für den persönlichen Aufstieg im Wirtschaftswunderland, der sich einst im privaten Wechsel vom VW-Käfer über den Opel Rekord zum Mercedes manifestierte.

Autoland Deutschland Das deutsche Straßennetz ist eines der dichtesten weltweit, auf 41 Millionen Privathaushalte kommen knapp 46 Millionen Pkw, der größte Verein hierzulande ist ein Automobilclub, der im August die 20-Millionen-Mitglieder-Marke übersprungen hat. Die deutsche Automobilindustrie zählt rund 800.000 Beschäftigte und einen Umsatz, der mit zuletzt mehr als 400 Milliarden Euro das Ausgabenvolumen des laufenden Bundeshaushaltes um fast ein Fünftel übersteigt.

Da wundert es kaum, dass sich nicht nur Wirtschaftskapitäne und Spitzenpolitiker um die Folgen des Abgasskandals der Branche sorgen, der nach einer Umfrage vom August 57 Prozent der Deutschen ihr Vertrauen in die Autoindustrie geraubt hat. Zwar hatten schon Klimawandel und Feinstaubbelastung am automobilen Image gekratzt, doch konnte das etwa dem Siegeszug der umweltschädlichen „SUV" keinen Abbruch tun, die auf Deutschlands Straßen zusammen mit Geländewagen mittlerweile fast jedes zehnte Auto stellen.

Gleichwohl scheint der Deutschen Zuneigung zu den Vehikeln abzukühlen. Eine „gewisse Automüdigkeit" bescheinigte ihnen im Sommer Ferdinand Dudenhöffer, Direktor des Center Automotive Research an der Uni Duisburg-Essen, und verwies in einem Interview darauf, dass „der Wunsch, immer das nagelneueste Modell zu fahren", deutlich abgenommen habe: 9,3 Jahre seien die Autos auf unseren Straßen im Schnitt, „so alt wie seit den 1980er Jahren nicht mehr". Dazu passt, dass die Autokäufer immer älter werden – bei Neuwagen nach den Worten des „Autopapstes" von 1995 bis 2017 im Durchschnitt um 14,5 Prozent auf 52,8 Jahre, bei Gebrauchtwagen gar um 19,4 Prozent auf 44,8 Jahre. „Es sieht ganz danach aus, als würden die jungen Menschen die Lust am eigenen Auto verlieren", resümiert Dudenhöffer in der Zeitschrift „Wirtschaftsdienst".

Vergangene Zeiten? Vater und Sohn beim Autowaschen © picture-alliance/PantherMedia

Dieses Urteil unterlegt auch eine Studie des Instituts für Demoskopie Allensbach vom vergangenen Jahr: Nur noch 23 Prozent der Männer ab 18 Jahren (nach 31 Prozent im Jahr 2000) interessieren sich danach besonders für Autos; der Anteil der Autofahrer mit Pkw im Haushalt ist in den Altersgruppen der 20- bis 39-Jährigen in den zurückliegenden drei Jahrzehnten um bis zu 17 Prozentpunkte gesunken; der Anteil derer, die Interesse an Car-Sharing bekunden, ist seit 2012 um mehr als ein Drittel gestiegen. Und bei einer im Frühjahr veröffentlichten Studie des Bundesumweltministeriums vertraten gar 91 Prozent der Befragten die Ansicht, dass das Leben besser werde, wenn der Einzelne nicht mehr auf das Auto angewiesen sei. Die Zeichen stehen also, so scheint es, auf Liebesentzug für „des Deutschen liebstes Kind".

Eigentlich müsste es sowieso „des deutschen Mannes" liebstes Kind heißen – ist doch nach der Allensbach-Untersuchung der Anteil der Frauen, die sich besonders für Autos interessieren, von 2000 bis 2016 um ein Viertel zurückgegangen: von vier auf nunmehr drei Prozent. *Helmut Stoltenberg*

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

Noch immer wird nach der Ursache für das Absacken der Fahrbahn auf der A20 nahe Tribsees (Mecklenburg-Vorpommern) gesucht. Vermutet werden Fehler beim Gründungsverfahren im dortigen Moorgebiet.

© picture-alliance/Bernd Wüstneck/dpa-Zentralbild

Problemfall Straße

AUTOBAHNEN Lange Jahre stand der Neubau im Vordergrund. Künftig soll stärker in den Erhalt investiert werden

Blühende Landschaften hatte Einheitskanzler Helmut Kohl (CDU) den Ostdeutschen einst versprochen. Für den als Beitrag dazu gedachten Ausbau der Infrastruktur wurden die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" (VDE) entwickelt. Auf Schiene, Straße und zu Wasser sollten Ost und West zusammenfinden. Das Investitionsvolumen summierte sich auf knapp 41 Milliarden Euro. Bis Ende 2016 waren nach Regierungsangaben 36,1 Milliarden Euro ausgegeben – allein 17,4 Milliarden davon für Autobahnen.

Ostseeautobahn Zu den umstrittensten Vorhaben der VDE gehörte der Neubau der „Ostseeautobahn" A20 von Lübeck bis an das Kreuz Uckermark nahe der polnischen Grenze. Knapp 1,9 Milliarden Euro standen für das Projekt zur Verfügung, das von Umweltschützern abgelehnt und auch von zahlreichen Verkehrsexperten als unwirtschaftlich kritisierte wurde. Gebaut wurde trotzdem. Die Mängelliste der vor allem auf ihrem östlichen Teil zu den deutschlandweit am wenigsten befahrenen Autobahnen gehörenden A20, die erst 2005 fertiggestellt wurde, ist lang. Gekrönt wird sie durch den 30 Meter tiefen, apokalyptisch anmutenden Krater, der sich im Herbst nahe der Anschlussstelle Tribsees in Mecklenburg-Vorpommern auftat.

Aber auch abseits der A20 häufen sich die Mängel im knapp 13.000 Kilometer langen deutschen Autobahnnetz. Extrem problematisch gestaltet sich die Situation der Autobahnbrücken, von denen viele marode sind und kurz vor der Sperrung stehen. Grund dafür: Investiert wurde in den vergangenen Jahren vor allem in Neubauprojekte. Der Erhalt des Bestandes wurde währenddessen vernachlässigt.

Damit soll nun Schluss sein. Der Ende 2016 verabschiedete Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) gibt eine neue Richtung vor: Erhalt geht vor Neubau. Entsprechend sind von den insgesamt knapp 270 Milliarden Euro Gesamtinvestitionen rund 141,6 Milliarden Euro für Erhaltungsmaßnahmen vorgesehen. Im Straßenbereich sind von 132,8 Milliarden Euro 67 Milliarden für Erhaltung und Ersatz vorgesehen.

Ist nun Besserung in Sicht? Nur auf den ersten Blick, wie der Verkehrsexperte der Grünen, Matthias Gastel, meint. Schließlich lasse das Haushaltsrecht die Verwendung von Erhaltungsmitteln für Neubauprojekte zu. „Am Ende könnte wieder der Neubau von Bundesstraßen in den Vordergrund rücken", lautet seine Befürchtung, die von Sabine Leidig (Die Linke) geteilt wird. „Eine gesetzliche Regelung Erhalt vor Neubau gibt es ja nicht", bemängelt sie.

Ulrich Lange, verkehrspolitischer Sprecher der Unionsfraktion, sieht das anders. „Investitionsschwerpunkt ist der Erhalt der Verkehrswege", betont er. Im Bereich Straße würden beispielsweise Brücken als neuralgische Punkte modernisiert. „Jede Sanierungsmaßnahme einer Brücke, die Baurecht erhält, wird finanziert", stellt der CSU-Politiker klar.

> **»Jede Sanierung einer Brücke, die Baurecht erhält, wird finanziert.«**
> *Ulrich Lange, CSU*

An baureifen Planungen für Erhaltungs- und Neubauprojekte hat es aber aus Sicht des ehemaligen Verkehrsministers Alexander Dobrindt (CSU) in den vergangenen Jahren gemangelt, trotz auskömmlicher Finanzierung durch einen „Investitionshochlauf", von dem der Minister unentwegt sprach.

Dobrindts Schlussfolgerung: Wenn die Länder es nicht schaffen, baureife Planungen vorzulegen, muss der Bund das übernehmen. Folge davon ist die neu gegründete Bundesautobahngesellschaft. Damit soll das Infrastrukturgefälle in Deutschland aufgelöst werden und Planung, Finanzierung, Bau, Betrieb und Erhalt der wichtigsten Verkehrsadern in Deutschland zentral in einer Hand gebündelt werden.

Privatisierung Hauptkritikpunkt an der Autobahngesellschaft war und ist die Sorge vor dem Einstieg in die Privatisierung der deutschen Autobahnen. „Der Bund bleibt grundgesetzlich abgesichert Eigentümer", sagt jedoch CSU-Mann Lange. Für Kirsten Lühmann (SPD) steht fest: „Die aktuelle Formulierung des Grundgesetzes schließt die Privatisierung aus."

Gastel und Leidig sehen das anders. Da für Streckenabschnitte bis zu 100 Kilometern Länge ÖPP-Projekte (Öffentlich-Private Partnerschaften) möglich seien, „sind plötzlich private Eigentümer beim Autobahnbau mit am Tisch", sagt der Grünen-Verkehrsexperte. Die Linken-Abgeordnete Leidig sieht das sogar als von der Bundesregierung gewollt an. „Ein Betreiben großer Teile des Autobahnnetzes durch Finanzinvestoren wie Versicherungen und Banken wird angestrebt", urteilt sie.

> **»Am Ende könnte wieder der Neubau in den Vordergrund rücken.«**
> *Matthias Gastel, Grüne*

Was aber steckt eigentlich hinter der ÖPP-Idee? Private Investoren bauen im Auftrag der öffentlichen Hand Autobahnen und betreiben diese über einen längeren Zeitraum – meist 30 Jahre. Die Vergütung erfolgt unter anderem durch eingenommene Mautgebühren. So könnten die Autobahnen schneller gebaut und effizienter betrieben werden, sagen die Befürworter. Schattenhaushalte und am Ende doch mehr statt weniger Ausgaben aus Steuergeldern befürchten hingegen die Gegner. Zu ihnen zählt im Bundestag, neben Linken und Grünen, auch die AfD. „In aller Regel sind ÖPP-Projekte weniger transparent als vom Staat direkt betriebene Projekte", sagt AfD-Verkehrspolitiker Wolfgang Wiehle. Es bestehe die Gefahr, dass die vordergründige Entlastung der Haushalte mit höheren Gesamtkosten erkauft werde.

Die Liberalen wiederum halten ÖPP-Projekte „grundsätzlich für sinnvoll", wie Hagen Reinhold (FDP) sagt. Es müsse von Fall zu Fall entschieden werden, „ob eine solche Partnerschaft mit Privaten jeweils sinnvoll ist". Wichtig aus Sicht der Liberalen: Mittelständische Baubetriebe müssten in ÖPP-Projekten „zum Zuge kommen". Nach Meinung der SPD-Verkehrsexpertin Lühmann sollten ÖPP nur ausgewiesen werden dürfen, „wenn deren Effizienz transparent und unter Beteiligung des Rechnungshofes nachgewiesen sind".

Klage von A1-Mobil Interessant ist vor diesem Hintergrund, wie der aktuelle Streit zwischen den ÖPP-Partnern A1-Mobil und dem Bund ausgeht. Das Unternehmen A1-Mobil betreibt den in Rekordzeit fertiggestellten Autobahnabschnitt von Bremen nach Hamburg. Die Vergütung erfolgt „verkehrsmengenabhängig". A1-Mobil erhält also Einnahmen aus der Lkw-Maut. Diese liegen jedoch deutlich unter dem, was der Betreiber in seinem Geschäftsmodell angenommen hatte. A1-Mobil, unter Druck von den finanzierenden Banken, wollte also nachverhandeln.

Bei Ex-Verkehrsminister Dobrindt stieß man jedoch auf wenig Verständnis. Das sogenannte Verkehrsmengenrisiko sei eindeutig geregelt und liege beim Betreiber, sagte der Minister im September vor dem Haushaltsausschuss. Inzwischen hat A1-Mobil Klage eingereicht. Nach Medienberichten geht es um einen Streitwert von 778 Millionen Euro. Das Verkehrsministerium hält sich bedeckt was Streitwert und Stand des Klageverfahrens angeht. „Zu laufenden Rechtsstreitigkeiten können keine Aussagen getroffen werden", heißt es auf Anfrage.

Götz Hausding

Das Auto fährt allein

ENTWICKLUNG Technik und Rechtsrahmen schreiten voran

Die ersten vollautomatischen Autos sind auf regulären Straße unterwegs. Im November dieses Jahres veröffentlichte Waymo, eine zum Google-Mutterkonzern Alphabet gehörende Firma, ein Promo-Video, das zeigt, wie Fahrzeuge der Firma durch vorstädtische Straßenzüge der Stadt Phoenix im Bundesstaat Arizona cruisen. Das kurze Video zeigt klassische Situationen des Alltags: Fußgänger, die eine Straße überqueren, eine durch einen Müllwagen schwer einsehbare Fahrbahn, mehrspurige Kreuzungen mit Ampelschaltung – laut Video meistert die autonome Fahrintelligenz all diese Situation. Die Passagiere sitzen dabei auf der Rückbank, der Rechner lenkt autonom. Das wurde auch vorher schon getestet, nur bleibt in Phoenix der Platz hinterm Steuer frei. Im Fall der Fälle könnte kein Mensch eingreifen, der Rechner ist auf sich gestellt. Per se hat Waymo damit das Level 5 des autonomen Fahrens erreicht – der Fahrer ist überflüssig.

Autonomes Fahren, lange Zukunftsvision, scheint inzwischen zum Greifen nahe. Das Potential ist riesig. Quasi alle großen Automobilhersteller arbeiten an der Technik, auch Technologiekonzerne wie Google und Apple sind mit dabei. Die Logistikbranche sitzt in den Startlöchern, um Fahrer durch Rechner zu ersetzen. Das spart Personalkosten. Pendler könnten sich statt auf den Verkehr auf andere Dinge konzentrieren. Autonome Fahrzeuge könnten zudem gehandicapten Menschen, die bisher keine Fahrerlaubnis erhalten, individuelle Mobilität ermöglichen.

Noch sind aber viele technische, regulatorische, ethische und rechtliche Fragen zu klären. Teils ist die Technik schneller als das Recht: So hat Audi jüngst einen „Staupiloten" vorgestellt, der nach Angaben des Ingolstädter Konzerns „als weltweit erstes System hochautomatisiertes Fahren auf Level 3" erlaubt. Das heißt: In Stausituationen auf der Autobahn bis 60 km/h übernimmt das System das Fahren in der Kolonne. Der Fahrer muss das System nicht wie bei Level-2-Systemen permanent überwachen, soll aber „wahrnehmungsbereit" sein und auf Hinweis des Systems wieder übernehmen. In Serie ist das System noch nicht. Audi kümmert sich derzeit um die Zulassungen. Zudem sind je nach Land rechtliche Bestimmungen zu beachten.

Zumindest in der Bundesrepublik gibt es dafür einen Rahmen: Mitte dieses Jahres verabschiedeten Bundestag und Bundesrat einen entsprechenden Gesetzentwurf. Demnach kann ein Fahrer „hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen" aktivieren, muss aber gegebenenfalls eingreifen können. Eine „Blackbox" soll im Schadensfall klären, ob System oder Fahrer versagt haben. Ersetzt wird der Fahrer also nicht. Noch nicht.

scr

Teilen statt besitzen

CARSHARING 1,7 Millionen Nutzer gibt es. Tendenz steigend

Carsharing boomt. Insbesondere in den Metropolen Deutschlands verzichten immer mehr Menschen auf ein eigenes Auto. Sie nutzen den Öffentlichen Personennahverkehr – und eben Carsharing-Angebote. Das Prinzip dahinter: Statt sein Auto 95 Prozent der Zeit ungenutzt auf der Straße stehen zu lassen und zuzusehen, wie es an Wert verliert, „teilen" sich die Kunden der Carsharing-Anbieter deren Autos.

Anfang 2017 waren nach Angaben des Bundesverbandes Carsharing 1,71 Millionen Teilnehmer bei den etwa 150 deutschen Carsharing-Anbietern registriert. Bei stationsbasierten Angeboten – mit festgelegten Abstellplätzen – waren 455.000 Teilnehmer angemeldet. Noch mehr Zuspruch mit 1,26 Millionen Nutzern finden stationsunabhängige, „free-floating" Angebote, bei denen die Fahrzeuge in einem festgelegten Bereich innerhalb der Städte überall abgestellt werden können. „In innenstadtnahen Wohngebieten ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug heute bis zu 20 private Pkw", sagt Willi Loose, Geschäftsführer des Bundesverbandes Carsharing, und lobt die „verkehrs- und umweltpolitische Bedeutung des Carsharing-Wachstums".

Auch der Politik ist diese Entwicklung nicht verborgen geblieben. Ende März dieses Jahres wurde das Carsharinggesetz verabschiedet. Damit haben die zuständigen Behörden der Länder die Möglichkeit, Bevorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge und Carshariganbieter einzuführen.

Ob nun die Smarts vom Anbieter Car2Go oder die Minis von DriveNow – in München, Hamburg oder Berlin sind die gut erkennbaren Free-Floater aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken. Hauptstadt des Carsharings ist aber nach Angaben des Bundesverbandes Karlsruhe (knapp 300.000 Einwohner) mit 2,71 Carsharingfahrzeugen pro 1.000 Einwohner. Das Prinzip des geteilten Autos funktioniert also nicht nur in Millionenstädten.

Aber auch auf dem Land? Für die großen Anbieter ist das eher uninteressant – zu wenig Nutzer, zu hohe Kosten. In einigen Gemeinden tut sich aber dennoch etwas. Stichwort: Dorfauto. Zumeist auf ehrenamtlicher Basis organisiert werden dort Pkw geteilt. Dazu braucht es dann auch keine komplizierte App fürs Handy, die angesichts der bescheidenen Netzabdeckung auf dem Land ohnehin nicht zuverlässig funktionieren würde. Stattdessen gibt es Schlüsseltresore an den Stellplätzen – das funktioniert auch.

hau

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

Anzeige

Mit Klassikern strategischen Denkens den Aufstieg in der Politik schaffen

Strategie und Taktik
Ein Leitfaden für das politische Überleben
Von Prof. Dr. Paul Kevenhörster und Dr. Benjamin Laag, M.A., M.Sc.
2017, 104 S., brosch., 19,– €
ISBN 978-3-8487-4567-8
eISBN 978-3-8452-8819-2
nomos-shop.de/30803

Wie gelingt der politische Aufstieg? Was bedeutet politische Führung? Dieser „Leitfaden für das politische Überleben" gibt darauf neue Antworten, indem er die Klassiker politischer Strategie und Taktik wie Weber, Machiavelli und Sun Tsu auf aktuelle Manöver im Ränkespiel der Politik überträgt.

Nomos eLibrary Unser Wissenschaftsprogramm ist auch online verfügbar: **www.nomos-elibrary.de**

Portofreie Buch-Bestellungen unter www.nomos-shop.de
Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

Nomos

Überrollt

RADVERKEHR **Die Zahl der Radfahrer in Städten ist rasant angestiegen. Selbst einst wegweisende Kommunen bringt das an die Grenzen ihrer Infrastruktur**

Die Grundstimmung gegenüber Radfahrern wandelt sich – sichtbar: Ein Aufkleber in Berlin. © picture-alliance/Wolfram Steinberg

In einer der ersten Folgen der wunderbaren dänischen Serie „Borgen" kommt die Regierungschefin mit dem Fahrrad zur Arbeit. Sie schließt ihr Gefährt ab, nimmt den Helm vom Kopf und eilt an ihren Arbeitsplatz, Schloss Christiansborg. So weit, so unaufgeregt: In Kopenhagen hat sich das Fahrrad längst bis in hohe Berufskreise hinein als Fortbewegungsmittel etabliert. Ganz so weit ist es hierzulande nicht gediehen, doch auch in deutschen Städten hat das Rad in den vergangenen Jahren eine rasante Karriere hingelegt. Und wo aktuelle bundesweite Zahlen über die Entwicklung des Fahrradanteils am Gesamtverkehrsaufkommen kaum zu erhalten sind, verdeutlichen die Ziele von Planern die gewachsene Bedeutung für die Mobilität in Ballungsräumen: In quasi allen Großstädten soll der Anteil des Rad- am Gesamtverkehr binnen weniger Jahre auf mindestens 20 Prozent steigen; in Fahrradstädten wie Münster liegt dieser Anteil mit um die 40 Prozent längst über dem des Autos.

Dabei fehlt in Deutschland eine gewachsene Fahrradkultur, wie sie beispielsweise in Dänemark oder den Niederlanden verankert ist. Der Wandel vom reinen Freizeit- zum Fortbewegungsgegenstand speist sich vielmehr aus Antriebsquellen, die erst in den vergangenen Jahren an Kraft gewonnen haben: Von den steigenden Kosten für den motorisierten Individualverkehr über eine (mindestens gefühlte) Unzuverlässigkeit von Bussen und S-Bahnen bis hin zu der Tatsache, dass es mit dem Rad in Städten meist am schnellsten geht; der anhaltende Zuzug in Städte verstärkt diese Trends. Auch gesundheitliche Aspekte spielen eine Rolle – unkomplizierter und kostengünstiger lässt sich Bewegung kaum in den Alltag integrieren.

„Deutschland ist aufgrund seiner industriellen Prägung ein Autoland", sagt der Verkehrsforscher Oliver Schwedes von der Technischen Universität Berlin. „Doch die Stimmung und das Bewusstsein ändern sich langsam." Der Wissenschaftler Sebastian Bührmann vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) berät Kommunen beim Ausbau des Fahrradverkehrs und sieht besonders die kleinen Großstädte in Bewegung: „Autofahrer stecken zunehmend im Stau, das drückt den Lebenswert und schafft eine positive Ausgangslage für die Umsetzung von Maßnahmen für den Radverkehr", sagt Bührmann. Der Trend zum E-Bike verstärke die Bewegung – bringt er doch Menschen auf das Verkehrsmittel, denen Fahrradfahren vorher zu anstrengend oder unpassend erschien.

Ohne Druck kein Wandel Städten zeigt dies die Grenzen ihrer Belastbarkeit auf. Beispiel Berlin: Die Metropole verzeichnet nicht nur mit die stärksten Bevölkerungszuwachsraten in Deutschland, sondern unterscheidet sich mit ihrer polyzentralen Struktur und langen Alltagswegen von anderen Großstädten. Zudem führt die Kompetenzverteilung zwischen Land und Bezirken zu Reibungsverlusten. Bei 36 Prozent mehr Radfahrern binnen zehn Jahren reichen die schmalen, holprigen Steinwege auf Bürgersteigen nicht mehr aus. Weichen Radler auf die Straße aus, sind Konflikte mit Bussen und Autos vorprogrammiert. Die Verantwortlichen in den Verwaltungen reagierten jahrelang ähnlich wie in anderen Metropolen – nämlich gar nicht. „So lange der Druck fehlt, passiert nichts", bilanziert Schwedes.

Städte wie Münster bewegen sich zwar auf einem anderen Niveau, doch die Problemlagen ähneln sich. „Die Stadt ruht sich auf ihren Verkehrskonzepten aus den 1980er Jahren aus", sagt Joachim Bick von der Interessensgemeinschaft Fahrradstadt Münster, einer im Frühjahr von Bürgern gegründeten Initiative. „Münster wollte immer wachsen als Stadt, hat sich aber nicht darum gekümmert, dass die Verkehrsinfrastruktur mitwächst." Radwege seien häufig zu schmal, Abstellanlagen fehlten. Die Initiative kritisiert, dass in den vergangenen 15 Jahren zwar drei Parkhäuser für Autos im innerstädtischen Bereich entstanden seien, das Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof aber aus allen Nähten platze. TU-Forscher Schwedes bekräftigt: In den klassischen Fahrradstädten sei zwar einiges erreicht worden. „Aber die Frage, wie ich den Autoverkehr gleichzeitig weniger attraktiv mache, wird selten gestellt." Genau dies müsste aber passieren, wenn deutsche Städte ihre Klimaziele erreichen wollten, sagt Schwedes. Die verkehrspolitische Leiterin beim Auto Club Europa (ACE), Kerstin Hurek, sagt ebenfalls: „Selbst wenn Geld da wäre, es fehlt der Platz." Ohne das Vermeiden von Verkehr gehe es nicht – das habe nichts mit Autofahrerschelte zu tun, sondern schlicht damit, Städte vor dem Kollaps zu bewahren.

> **»Selbst wenn der Druck da wäre, es fehlt häufig der Platz.«**
> *Kerstin Hurek, Auto Club Europa*

Mobilitätsgesetz Hurek kritisiert, dass Verkehrspolitik selten bundesweit eine Rolle spiele – es sei denn, es gehe um Maut oder Zugverspätungen. Berlin indes macht seit einigen Monaten vor, was passiert, wenn Themen eine Lobby finden: Das Land verordnet sich ein bundesweit einmaliges Mobilitätsgesetz. Einen Entwurf stellte der Senat im Dezember vor – knapp zwei Jahre, nachdem die Initiative Volksentscheid Fahrrad ihre Kernforderungen für einen fahrradfreundlichen Verkehr mit mehr als 105.000 Unterschriften untermauert hatte. „Fahrradpolitik war die Resterampe der Verkehrspolitik", erinnert sich Gründungsmitglied Peter Feldkamp. Zusätzlich sei mit der SPD eine Landesregierung am Zug, die sich eher den Autofahrern verpflichtet fühle – anders als etwa in London, wo der konservative Ex-Bürgermeister konsequent aufs Rad steigt. Gleichzeitig sei Radfahren im bürgerlichen Lager angekommen; auch das habe dem Volksentscheid geholfen, sagt Feldkamp. „Wir haben uns stets auf thematische Kritik konzentriert, nie gegen Politik allgemein gewettert oder die-da-oben beschimpft."

Am Entwurf des Mobilitätsgesetzes haben der 36-Jährige und seine Mitstreiter mitgearbeitet, genauso wie andere Verbände. Entstanden ist ein Kompromiss, der Entwicklungen im ÖPNV berücksichtigt, aber vor allem dem gestiegenen Radverkehr Rechnung trägt: An Hauptstraßen soll es geschützte, zwei Meter breite Radstreifen geben, die vom Autoverkehr getrennt sind. Gefährliche Kreuzungen sollen entschärft, Geschwindigkeiten von Radfahrern auch bei Ampelschaltungen berücksichtigt werden. Auf Nebenstraßen soll ein Radwegenetz entstehen, das lückenlose Verbindungen ebenso ermöglicht wie die angepeilten 100 Kilometer Radschnellweg, die insbesondere Pendlern aus Außenbezirken den Umstieg auf das Verkehrsmittel Rad erleichtern soll. Drei Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen sollen die kombinierte Verkehrsmittelwahl fördern. „Wir müssen einen guten Verbund hinkriegen, um die verschiedenen Transportmöglichkeiten intelligent miteinander zu vernetzen", sagt Verkehrsverwaltungssprecher Matthias Tang.

Verkehrsexperten wie Schwedes zufolge kann das Land mit dem geplanten Maßnahmenbündel tatsächlich zum Umstieg auf das Rad motivieren: Mehr als ein Radfahrer pro Tag stirbt bundesweit auf den Straßen, häufig bei Abbiegeunfällen; Schwerverletzte gibt es jede Stunde. Sicherheit zählt somit zu den vorrangigen Bedürfnissen von Radfahrern. Ausreichend Platz und durchgehende Verbindungen stärken dieses Gefühl.

Beim Mobilitätsgesetz kommt es nun auf die Umsetzung an; das Land hat zwar eigens eine Gesellschaft gegründet, die auf mehr als 30 Mitarbeiter aufgestockt werden soll. Noch allerdings sind manche Stellen schwer zu besetzen. Entscheidend auf den Erfolg dürfte sich auch die Kommunikation der geplanten Maßnahmen auswirken: Denn häufig kann eben nur Platz geschaffen werden, wenn er anderen weggenommen wird. „Dabei profitieren auch Autofahrer von mehr Radverkehr – denn wer umsteigt, entlastet den Autoverkehr", sagt Difu-Experte Bührmann.

Ideal wäre es natürlich, wenn Politiker ein neues, umweltfreundliches Mobilitätsbild vorleben würden – doch von einer mit dem Rad zur Arbeit kommenden Regierungschefin ist man in Deutschland noch weit entfernt. *Kristina Pezzei*

Kurz vor dem Kollaps

ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR **Großstädte wachsen, ihr Verkehrsnetz nicht – das liegt am Geld, schlechter Planung und falschen Konzepten. Dabei gäbe es Lösungen**

Morgens um sieben wird es eng in dieser Stadt. So eng, dass man kaum noch die Füße vom Fleck bewegen kann und den Atem des Hintermannes im Nacken spürt. So eng, dass man meint, der ganze Waggon müsse gleich bersten vor Menschen, so vollgestopft wie er ist. Wer schon immer mal wissen wollte, wie sich Klaustrophobie anfühlt, der sollte morgens um sieben in München U-Bahn fahren. Hunderttausende durchleben genau das jeden Tag, weil sie gar nicht anders können: Schüler müssen zur Schule, Angestellte zur Arbeit, andere zu Bahnhöfen oder zum Flughafen. Allein 400.000 Umlandbewohner pendeln jeden Tag in die Stadt ein – und ebenso viele fahren aus ihr hinaus, zu Büros oder Laboren draußen im Speckgürtel. Jeden Tag morgens um sieben ist Münchens Nahverkehr nahe an seiner Maximalbelastung.

Kein Wunder, denn in den vergangenen Jahren ist die Einwohnerzahl der bayerischen Metropole stark gewachsen auf inzwischen 1,45 Millionen. Rund 20.000 Zuzügler jedes Jahr registrierte die Stadt zuletzt. Bereits 2025 sollen 300.000 Menschen mehr in der Stadt leben als bisher. Etwa 700 Millionen Fahrgäste jährlich zählen Busse, Bahnen und Tram schon jetzt. Doch der Ausbau des Verkehrssystems hält längst nicht Schritt mit dem Bevölkerungszuwachs. Wie auch? Zwischen 2004 und 2015 kürzte die Landesregierung die Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) um 800 Millionen Euro. Obwohl die Fahrgastzahlen jährlich um bis zu drei Prozent steigen, erhöht sich die Taktung der Bahnen nicht. In Berlin, Hamburg oder Köln fahren die U-Bahnen im Fünf-, Vier- oder sogar Dreiminutentakt. München schafft meist nur den Zehnminutentakt, S-Bahnen fahren werktags nur alle 20 Minuten und das auch nur bis Mitternacht – wenn überhaupt. Denn Verspätungen, Zugausfälle und Streckensperrungen sind an der Tagesordnung, vor allem auf den Linien zum Flughafen.

All das, findet das Bündnis „Aktion Münchner Fahrgäste", sei „einer 1,5-Millionenstadt absolut unwürdig". Jahrelange warnte auch der Chef der Verkehrsbetriebe MVG, Herbert König: „Es wird in ein paar Jahren zum Kollaps kommen", wenn nicht endlich etwas passiere. König ist mittlerweile in Rente, doch passiert ist wenig. Tram-, U- und S-Bahnstrecken, für die der Ausbau vor Jahren beschlossen wurde, kommen nicht in die Gänge, so wie die West- und Nordtangente der Trambahn, die der Stadtrat schon 1991 absegnete. Neue Buslinien gibt es nur in homöopathischen Dosen (immerhin hat die neue SPD-Stadtregierung eine „Taskforce Busoffensive 2018" angekündigt). Zudem gibt es zwar ein dutzend neuer Ausbauprojekte, die geprüft werden, aber die Genehmigungsverfahren dauern heute nicht mehr Monate, sondern Jahre. Allzu oft enden Projekte dann doch in der Schublade, wie die Umlaufbahn, die vor 20 Jahren in Planung war. Sie wird nie Realität werden, denn die Trassen dafür sind längst mit Straßen und Häusern zugebaut.

> **Städte müssten sich als umfassende Mobilitätsprovider verstehen.**

Seit kurzem wird nun endlich die zweite Stammstrecke für die chronisch überlastete S-Bahn in den Untergrund gebohrt. Sie soll nicht vor 2026 fertig sein – und sie werde kaum Abhilfe schaffen, sagen Kritiker. Sie werde nur noch schneller zusätzliche Fahrgäste in die Innenstadt befördern, die dort irgendwie umsteigen und weiterkommen müssen, was schon jetzt kaum noch geht. Ein Spezialproblem hat die Bayernmetropole nämlich: Weil es keine Ring-S-Bahn gibt wie in Berlin oder Hamburg, fahren alle Bahnen sternförmig ins Zentrum und fast alle durch den Marienplatz. Weil zudem viele Außenbezirke öffentlich schlecht angebunden sind, drängt es den Großteil der Bewohner und Firmen in die Innenstadt. Die Umlaufbahn hätte das vor Jahren noch verhindern können.

Wer drängelt, gewinnt: Alltag an einem Münchner U-Bahnsteig. © picture-alliance/dpa

Ein anderes Grundproblem haben überdies alle Großstädte beim Ausbau ihrer Verkehrsnetze: Es fehlt das Geld. Mit dem Ticketverkauf allein decken sie die Kosten für den ÖPNV nicht. Fast alle schießen üppig aus der Stadtkasse Gelder hinzu; Verkehrsexperten beziffern den bundesweiten Sanierungsstau beim Personennahverkehr auf vier Milliarden Euro. Es gibt zwar Fördergelder von Bund und Ländern, doch darum konkurrieren viele Kommunen. Oft wird mit diesem Geld auch nur das Anlegen neuer Linien bezuschusst. Wachsende Städte, die ein ausgebautes Nahverkehrsnetz „nur" erweitern wollen, fallen oft durchs Förderraster. So lasse sich in vielen Metropolen ein Stillstand beim Ausbau des Schienennetzes außerhalb der Zentren beobachten, stellen Verkehrsplaner fest.

Dabei formulieren Forscher klar, was zu tun wäre: Mehr oberirdisch verlängern. Der Bau eines zusätzlichen Kilometers Tram- oder S-Bahn kostet 10 bis 20 Millionen Euro und bringt Entlastung, weil mehr Bürger in die Fläche ziehen. Jeder Kilometer Untergrundbahn kostet das Zehnfache. Außerdem könnten Expressbuslinien Abhilfe schaffen, bis die Schienen liegen, weil sie auf den bestehenden Straßen fahren. Städte sollten ihre Radwegenetze ausbauen und vor allem Elektrobikes einen Schub verpassen, findet Mobilitätsforscherin Jessica Le Bris von der Technischen Universität München. Der Großteil der zurückgelegten Wege in Städten läuft auf Kurzstrecken unter fünf Kilometern ab, wofür sich E-Bikes und Pedelecs bestens eignen.

Am besten wäre es den Forschern zufolge freilich, wenn die Städte aufhören würden mit dem Ein-Strecken-Denken. Wenn sie nicht nur einzelne Verkehrsmittel betrachten würden, sondern sich als „umfassende Mobilitätsprovider" verstehen, so nennt es der Internationale Verband für öffentliches Transportwesen. Dann nämlich würden sie nicht nur den ÖPNV voranbringen, sondern parallel dazu Alternativen für den Individualverkehr schaffen. Sie müssten mehr Radwege anlegen, Car- und Bikesharing fördern und E-Ladestationen errichten, um den motorisierten Innenstadtverkehr abgasärmer zu machen. So würden mehr Metropolenbewohner umsteigen und nicht bloß auf Bus und Bahn abfahren. Dann wäre vielleicht wieder irgendwann die Welt in Ordnung, morgens um sieben in München genauso wie im Rest des Landes. *Nadine Oberhuber*

Die Autorin ist freie Journalistin in München.

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

Weichen gestellt

EISENBAHN I Die Schiene als Verkehrsträger wird aufgewertet

Wer aufgrund der komplizierten Regierungsbildung in Berlin einen Stillstand der Politik beklagt, dem sei ein Blick in die niedersächsische Stadt Wolfsburg empfohlen. In der traditionsreichen Autostadt hat im November die Verkehrsministerkonferenz (VMK) der 16 Länder getagt und parteiübergreifend ein „Nationales Investitionsprogramm Mobilität" mit einem jährlichen Volumen von fünf Milliarden Euro gefordert. Mit dieser Summe soll die Mobilität in Deutschland zehn Jahre lang nachhaltig modernisiert werden. Nachhaltig. Deshalb geht es den Ressortchefs insbesondere um eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene. So soll der öffentliche Personennahverkehr ausgebaut und der Schienengüterverkehr gestärkt werden, indem Bahnstrecken elektrifiziert und erweitert sowie marode Bahnhöfe instandgesetzt werden. Ein ehrgeiziges 50-Milliarden-Programm für die neue Bundesregierung. Wird es umgesetzt?

Gewaltiger Handlungsbedarf Der umfangreiche Forderungskatalog macht zumindest den gewaltigen Handlungsbedarf deutlich, der mit einer Reform des Schienenverkehrs verbunden ist. Zwischen den Parteien unumstritten ist eine Aufwertung des Verkehrsträgers Schiene, der trotz jahrzehntelanger Bemühungen nach wie vor im Schatten des Verkehrsträgers Straße steht. Dies gilt insbesondere für den Güterverkehr. Seit langem bemüht sich die Politik um Änderung. Mit überschaubarem Erfolg, so dass manche Praktiker und Wissenschaftler das Postulat einer „Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene" resigniert als Floskel bezeichnen. Gleichwohl bestimmt dieses Ziel die verkehrspolitische Debatte seit Jahrzehnten. Kürzlich hat der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn (DB), Richard Lutz, anlässlich der Berufung von neuen Mitgliedern des Vorstands bekräftigt: „Gemeinsam werden wir uns dafür einsetzen, noch mehr Menschen und Güter auf die Schiene zu bekommen". Über das Thema „Verlagerung" ist eine kaum überschaubare Zahl von Gutachten veröffentlicht und diskutiert worden. Zugleich wurde in einer Reihe von Kommissionen nach Antworten gesucht, wie durch eine entsprechende Gewichtung der Verkehrsträger dem rasant steigenden Bedürfnis nach Mobilität von Menschen und Gütern Rechnung getragen werden kann.

Bis heute große Bedeutung hat in diesem Zusammenhang die von dem früheren Bundesbahn-Vorstand Wilhelm Pällmann geleitete „Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung". Die so genannte Pällmann-Kommission wurde im September 1999 von der Bundesregierung einberufen. Ihre Aufgabe war es, Möglichkeiten zur langfristigen Finanzierung der Bundesverkehrswege außerhalb des Bundeshaushalts zu prüfen und konkrete Schritte vorzuschlagen. Entsprechende Vorschläge präsentierte das Gremium in seinem Schlussbericht im September 2000. Die Experten stellten der Politik die entscheidende Zukunftsfrage nach einer gesicherten Finanzierung aller Verkehrswege. Bezogen auf die Schiene hieß dies: „Wie viel Bahn will sich die Bundesrepublik leisten? Wie muss die Bahn aussehen, die sie sich leisten will? Wie müssen die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen aussehen, damit sie sich die Bahn, die sie sich leisten will, auch leisten kann?" Das Gutachten von damals ist weiterhin aktuell, denn die Mobilität in Deutschland ist seit dessen Veröffentlichung auf immer neue Rekorde gestiegen. 600 Millionen Tonnen Güter wurden 2016 auf der Schiene transportiert, 2,6 Milliarden Fahrgäste haben die Züge des Nah- und Fernverkehrs benutzt.

Hintergrund der Expertise war die spätestens seit Beginn der neunziger Jahre zunehmende Diskrepanz zwischen den Haushaltsmitteln für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und dem Bedarf für eine qualifizierte Substanzerhaltung sowie den weiteren Ausbau der Bundesverkehrswege im Rahmen der europäischen Verkehrsnetze. Lange Jahre hieß es „Bildung statt Beton" mit der Folge, dass die Verkehrsinfrastruktur chronisch unterfinanziert war. Mit der von der Kommission vorsichtig geschätzten Finanzlücke von rund 7,5 Milliarden D-Mark jährlich für die dringendsten Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen bei der Schiene, Straße und Wasserstraße wurden die Versäumnisse der Verkehrspolitik offenkundig. Für die Schiene wurde eine Finanzierungslücke von jährlich rund drei Milliarden Euro errechnet. Die Expertise erhöhte den Handlungsdruck auf die Politik beträchtlich, nicht zuletzt wegen des Verlagerungsziels, die Bahn finanziell zu stärken. Die Diskussion gewann 2004 zusätzlich an Fahrt, als eine halbe Milliarde Euro Schieneninvestitionsmittel nicht verbaut werden konnten, weil die Mittel zu spät freigegeben worden waren. Das oft beschworene Verlagerungsziel rückte in weite Ferne.

Um derartige Pannen künftig zu vermeiden, haben Bund und Bahn 2008 erstmals die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen. Der Vertrag sah Ersatzinvestitionen des Bundes von 2,5 Milliarden Euro jährlich vor. Die DB verpflichtete sich, jährlich mindestens 500 Millionen Euro an Eigenmitteln für das bundeseigene Schienennetz sowie eine bis 1,25 Milliarden Euro an weiteren Mitteln aufzubringen. Neu- und Ausbauten sind nicht Gegenstand des Vertrages. Im Rahmen der fünfjährigen Laufzeit standen insgesamt 973 Millionen Euro für Verbesserungen und Ausbaumaßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs zur Verfügung. Die DB ist seitdem nicht mehr von jährlichen Überweisungen des Bundes abhängig, sondern hat mit der LuFV eine feste Finanzierungsbasis.

Nach schwierigen Verhandlungen trat zu Jahresbeginn 2015 die Folgevereinbarung LuFV II mit wiederum fünfjähriger Laufzeit in Kraft. Der Bund steigerte nunmehr seinen Finanzierungsanteil auf durchschnittlich vier Milliarden Euro pro Jahr für Ersatzinvestitionen. Die DB stellt jährlich durchschnittlich 1,5 Milliarden Euro an Eigenmitteln für Instandhaltung zur Verfügung. Die Gewinne der DB-Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen werden vollständig an den Bund überwiesen und von diesem ohne Abstriche in die Infrastruktur investiert. Für 2020 ist der Abschluss der LuFV III vorgesehen. Die Verhandlungen dazu sollen im kommenden Jahr aufgenommen werden.

Im Fokus der Politik stehen auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnunternehmen (NE-Bahnen), die sich also nicht mehrheitlich im Besitz des Bundes befinden. Die NE-Bahnen werden meist von privaten Investoren oder auch von der öffentlichen Hand (Länder, Kreise, Städte) getragen. Die Bedeutung der NE-Bahnen ist seit der Bahnreform der 1990er Jahre erheblich gestiegen. Im Schienengüterverkehr können sie aktuell auf einen Marktanteil von 36 Prozent verweisen. Ihre Finanzierungsbasis ist das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG). Im November hat der Bundesrat der Forderung der Unternehmen nach höheren Mitteln entsprochen. Seit 2013 waren vom Bund jährlich 25 Millionen Euro Fördermittel zur Verfügung gestellt worden, die jedoch ähnlich wie bei der DB vor Abschluss der LuFV nicht ausgeschöpft wurden. 2015 reduzierte der Bundestag den Zuschuss um 20 Prozent, die Länder haben jetzt erweiterte Förderungsmöglichkeiten für die NE-Bahnen beschlossen. Wann sich der Bundestag mit der Gesetzesinitiative der Länderkammer beschäftigt, ist derzeit offen.

Die Branchenverbände erkennen an, dass die Politik den Verkehrsträger Schiene in den vergangenen Jahren gestärkt hat. Gleichwohl beklagen sie Wettbewerbsnachteile gegenüber der Straße. Der Interessenverband Allianz pro Schiene, ein Bündnis von fast zwei Dutzend Umwelt- und Verkehrsorganisationen, kritisiert eine einseitige finanzielle Belastung der Schiene durch die Trassengebühren. „Alle Züge zahlen auf allen Trassen für jeden Kilometer Schienenmaut, der Lkw lediglich auf Autobahnen und einigen Bundesstraßenabschnitten Maut – und dies auch erst ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen", sagt Verbandsgeschäftsführer Dirk Flege. Die Maut solle endlich wegen ungleicher Wettbewerbsbedingungen für alle Lastkraftwagen ab 3,5 Tonnen gelten, ihr Geltungsbereich müsse auf alle Straßen ausgeweitet werden. Ab Mitte 2018 wird das gesamte, 39.000 Kilometer lange Straßennetz mautpflichtig sein – so das Anfang 2017 von Bundestag und Bundesrat gebilligte Gesetz. Nicht betroffen sind kleinere Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen sowie Fernbusse. In ihrem Wahlprogramm lehnt die SPD eine Lkw-Maut für kleinere Lkw als mittelstandsfeindlich ab, CDU/CSU vermeiden eine konkrete Aussage.

Masterplan Die Große Koalition hat in der vergangenen Wahlperiode wichtige Weichen in Richtung Schienenverkehr gestellt. So wurde im Rahmen des Masterplans Schienengüterverkehr beschlossen, die Trassenpreise zu halbieren und ein Forschungsprogramm zur Bahn-Modernisierung aufzulegen. Im vorläufigen Haushalt für 2018 wurden allein für die Reduzierung der Trassenpreise 350 Millionen eingeplant. Vorgesehen ist außerdem eine Abgabenentlastung beim Bahn-Strom sowie ein Streckenausbau. Das Bahn-Forschungsprogramm soll sicherstellen, dass die technische Entwicklung auf der Schiene mit der auf der Straße mithalten kann. Die Allianz pro Schiene wie auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fordern indes eine Halbierung der Trassenpreise auch für den Personenverkehr. Die DB griff den Vorstoß auf. „Es wäre ein starkes Signal der Politik zur Stärkung des Schienenpersonenverkehrs", sagte Infrastruktur-Vorstand Ronald Pofalla. Nach internen Schätzungen des Konzerns würde eine Halbierung der Trassenpreise im Personenverkehr den Bund 400 bis 500 Millionen Euro kosten. Im Wahlprogramm von CDU/CSU wird versprochen, sich insgesamt für „verbesserte Wettbewerbsbedingungen für das umwelt- und klimafreundliche System Schiene" einzusetzen. Die SPD kündigt dagegen eine Schienenmautsenkung auch für den Personenverkehr an.

Immer wieder hat die geschäftsführende Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) kritisiert, der Verkehrssektor habe als einziger bislang keinen Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Der Treibhausgasausstoß des Verkehrs liegt noch genauso hoch wie 1990. Der Anteil der umweltfreundlichen Bahnen am Güterverkehr insgesamt ist 2016 auf unter 18 Prozent gesackt, der Lkw hat einen Anteil an der Verkehrsleistung von mehr als 70 Prozent. Erst Ende November hatte Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) auf dem „Dieselgipfel" die Notwendigkeit einer Verkehrswende in Deutschland unterstrichen. Die Verkehrspolitik einer neuen Regierung werde stark vom Klimaschutz geprägt sein, prognostizieren die Fachpolitiker in den Bundestagsfraktionen. *Jörg Kürschner*

Der Autor ist freier Journalist in Berlin

Schneller als ein Inlandsflug: Neuer Bahn-ICE auf dem Weg von Berlin nach München

© picture-alliance/Martin Schutt/dpa- Zentralbild

Digital, aber noch nicht pünktlich

EISENBAHN II Die Staatsbahn will Bussen und Luftverkehr Passagiere abjagen. Pannen und Probleme belasten den Ruf des Unternehmens

An Superlativen hat es kurz vor der Einweihung der neuen ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin –München Anfang Dezember nicht gefehlt. „Das Projekt hat historische Ausmaße", sagte etwa Bahnchef Richard Lutz. Es sei atemberaubend, was mit diesem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit geschaffen worden sei, betonte Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) bei der Premiere. Nach 26 Jahren Planen und Bauen kann man jetzt mit Tempo 300 in kaum vier Stunden die 623 Kilometer von der Spree an die Isar reisen. Kosten des Projekts zehn Milliarden Euro.

Doch kaum waren die letzten Partyreste weggeräumt, kam es zu mehreren Pannen mit erheblichen Verspätungen. Ein Supersprinter im Schneckentempo. „Technische Störungen", hieß es lapidar bei der Deutschen Bahn (DB). Im „neuen Zeitalter der Mobilität" will der Konzern dem Flugzeug und den Fernbussen die Kunden abjagen. Die optimistische Kampfansage des bundeseigenen Konzerns ist zugleich ein Beleg dafür, dass ein wesentliches Ziel der Bahnreform von 1994, eine deutliche Verlagerung von der Straße auf die Schiene, noch nicht erreicht wurde.

Umwandlung der Behördenbahn Als der Bundestag die Bahnreform beschloss, versprach die Politik einen schnelleren, pünktlicheren, saubereren und moderneren Schienenverkehr. Die Umwandlung der Behördenbahn in eine bundeseigene Aktiengesellschaft, bei gleichzeitiger Integration der ostdeutschen Reichsbahn, werde für mehr Wettbewerb und damit für ein attraktiveres Angebot sorgen, hieß es. Damit könne mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden. Gerade erst musste Lutz einräumen, dass es mit der avisierten Pünktlichkeitsquote von 80 Prozent der Züge 2017 nichts wird. „Mittelschwere Stürme" dürften den Bahnverkehr nicht zum Erliegen bringen, mahnt die Politik und verlangt eine bessere „Störfallvermeidung". Und auch billiger sollte die Bahn werden: Die Reform werde mittels einer Entschuldung des Unternehmens die öffentlichen Haushalte entlasten. Den nichtbundeseigenen Eisenbahnunternehmen (NE-Bahnen), also der Konkurrenz der Deutschen Bahn, wurde ein diskriminierungsfreier Zugang zum Schienennetz zugesagt. „Eine Technologie, die schon fast abgeschrieben war, die Eisenbahn, die soll jetzt wieder plötzlich ganz groß rauskommen", sagte Heinz Dürr, ihr erster Chef, über den schwierigen Weg zur Bahnreform. Um diese finanzieren zu können, wurde die Mineralölsteuer um sieben Pfennig erhöht. 23 Jahre später fällt die Bilanz verhalten aus.

Nach wie vor kann die Bahn das Geld zur Finanzierung der notwendigen Investitionen nicht erwirtschaften. Jedes Jahr überweist der Bund im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Milliardensummen, um die Bahn wettbewerbsfähig zu halten. Die Verkehrsminister der Länder haben kürzlich ein Förderprogramm des Bundes angeregt, das die Elektrifizierung des Streckennetzes bis 2025 von jetzt 60 auf 70 Prozent erhöht. Geklappt hat freilich, die Verantwortung für die Regionalstrecken in die Hand der Länder zu legen und den Wettbewerb anzukurbeln. Private Bahngesellschaften sind entstanden. Das Angebot verbesserte sich. In den vergangenen 20 Jahren hat die Bahn etwa 39 Prozent mehr Fahrgäste und 55 Prozent mehr Güter als vor der Bahnreform befördert. Gleichwohl macht der Frachtverkehr seit Jahren Verluste.

7.000 km stillgelegt Der Fahrgastverband Pro Bahn kritisiert, seit dem Inkrafttreten der Reform seien mehr als 7.000 Kilometer Eisenbahnstrecken stillgelegt worden. Bahnhöfe verfielen. Von ehemals 360.000 Mitarbeitern schrumpfte die Bahn in Deutschland um etwa die Hälfte. Am Ziel, die Bahn mittels Börsengang zu privatisieren, ist der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn gescheitert. Die Politik machte wegen der Finanzkrise 2008 einen Rückzieher. Sie hatte nämlich erkannt, dass es wesentlich auf die Zustimmung der Bahnkunden ankommt. Kommunikation und Service lassen jedoch noch zu wünschen übrig.

Die Neuerfindung der einstigen Behördenbahn bekam 2014 einen ersten Schub. Mit Fahrplan-Apps auf Smartphones, einer Flotte von Mietwagen und Leihfahrrädern sowie Milliardeninvestitionen in Schienen und neue Züge wirbt die Bahn seitdem um Fahrgäste. Gerade erst hat die DB den sogenannten Ideenzug vorgestellt, ein futuristisches Zugmodell. Da immer mehr Arbeitnehmer viel Zeit mit Pendeln verbringen, soll die Reisezeit zur Nutzzeit gemacht werden, durch Einzelkabinen, um ungestört vertrauliche Gespräche zu führen, durch Trimmräder oder virtuelle Supermärkte mit Produkten, die direkt nach Hause oder an den Bahnhof geliefert werden können. Die Schiene will ihre Kunden mit neuen Konzepten überzeugen.

Dazu gehört auch die Digitalisierung, gebündelt in der „Strategie Schiene Digital" des Konzerns. Zum digitalen Zeitalter gehöre kostenfreies WLAN in noch mehr Zügen und Bahnhöfen. 2019 soll „Mobility inside" an den Start gehen, eine Mobilitätsplattform, die eine unkomplizierte Planung, Buchung und Bezahlung bei unterschiedlichen Verkehrsverbünden ermöglichen soll. Ein vernetztes, also leistungsfähiges Gesamtangebot soll den öffentlichen Nah- und Fernverkehr für die Kunden attraktiver machen. Bis Ende 2018 sollen 90 Prozent der Dieselloks und Triebwagen mit einem neuen Telematiksystem ausgestattet werden. Von einer Digitalisierung der Betriebsabläufe verspricht sich die Bahn eine Verbesserung des Komforts und damit eine Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit. Mit „Flinkster" ist die Deutsche Bahn in die Carsharing-Branche eingestiegen, über „Call a bike" können Fahrräder der DB gemietet werden. Die Deutsche Bahn ist auf dem Weg von einem Eisenbahnunternehmen zu einem Mobilitätskonzern. *jk*

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

Von der größten Flughafenbaustelle Europas zum Milliardengrab: Der erste Spatenstich für den neuen Hauptstadtflughafen BER erfolgte am 5. September 2006, sechs Jahre später sollte das erste Flugzeug abheben. Doch wegen diverser technischer Mängel ist heute nicht einmal der neue Eröffnungstermin im Herbst 2020 gewiss.

© picture-alliance/Patrick Pleul/dpa-Zentralbild/ZB

Mit Sicherheit unsicher

FLUGHÄFEN Die Planung dauert Jahre und ist extrem schwierig. Viele Airports sind schon zu klein, wenn sie gebaut sind

Wenn man eines sicher sagen kann zum neuen Flughafen in Berlin, dann das: Die Stadt wird ein Problem haben, wenn sie ihn endlich eröffnet – denn er ist im Grunde schon jetzt zu klein. Alles andere ist dagegen in der Schwebe. Ob und wann der Bau je fertig sein könnte oder wie teuer er am Ende sein wird, ist unsicher. Der BER, wie er in Kurzform genannt wird, ist vom Traumprojekt zum großen Albtraum geworden. Es ist aber nur eines von vielen Flughafengroßprojekten der Republik, die ganz anders laufen als geplant.

Auch in München hatten sich die Beteiligten die Sache anders vorgestellt. Dort wurde 2007 über eine dritte Landebahn so erbittert gestritten, dass ein Volksentscheid Klarheit bringen musste.

Die Planer rechtfertigten den Zubau mit einer gewaltigen Wachstumsprognose: In München würden 2015 rund 47 Millionen Passagiere abheben, 2020 mehr als 57 Millionen, hieß es. Tatsächlich gingen dort in diesem Jahr aber nur rund 42 Millionen Fluggäste in die Luft. Dass es schon in drei Jahren 15 Millionen mehr sein werden, ist eher ausschließen. Die Prognosen waren viel zu optimistisch, verdeutlichen aber auf das Beste das Problem von Flughafenbauern und Betreibern.

Eines sei klar, sagt Flughafenarchitekt Dieter Faulenbach da Costa, der auch den BER mitgeplant hat: „Die Luftfahrtbranche ist ein Indikator für die wirtschaftliche Entwicklung, deshalb werden die Zahlen auf hohen Niveau weiter steigen." Tatsächlich klettern die Fluggastzahlen seit Jahren unaufhörlich, wie die Verkehrsstatistiken des Air Traffic Reports und des deutschen Flughafenverbands ADV zeigen. Die Reiselust ist ungebrochen, der Konferenzverkehr nimmt zu und die enorme Konkurrenz unter den Airlines heizt den Markt kräftig an. Aber: Seit Jahren geht es der Flugbranche auch wie der Gesamtwirtschaft. Die ganz großen Zuwachsraten gehören mittlerweile der Vergangenheit an. Das Wachstum schwächt sich ab und konzentriert sich auf wenige Standorte.

So wachsen zwar die ganz großen internationalen Flughäfen stark, die kleineren regionalen dagegen weniger. Zudem boomt die Branche zunehmend nicht mehr in Europa, sondern vor allem in Asien und dem Mittleren Osten. Von daher lässt sich extrem schwer prognostizieren, wo die Passagier- und Luftfrachtzahlen wachsen werden und wie stark. Und es gibt immer wieder Überraschungen: Dass hierzulande zuletzt ausgerechnet Münster/Osnabrück, Nürnberg und Erfurt das größte Passagier-Wachstum verzeichnen würden (mit einen Plus von 25 Prozent), oder Karlsruhe, Dresden und Frankfurt-Hahn ihre Cargoquoten sogar um 77 Prozent in der Spitze steigern könnten, hätten vor Jahren wohl die wenigsten erwartet. In Berlin war das Problem, dass direkt nach der Wiedervereinigung niemand schätzen konnte, wie viele Fluggäste dort wohl realistisch seien. Es fehlten schlicht die Referenzwerte.

Dennoch ist es die Aufgabe von Flughafenplanern, genau so etwas bereits 20 Jahre im Voraus zu ahnen. Was einigermaßen unmöglich scheint. Vor allem drei Dinge machen ihnen die Arbeit schwer: Langwierige Planungsverfahren, fehlende Koordinierung durch den Bund und das deutsche Planungsrecht.

Es lässt sich schwer vorhersagen, wie die Passagierzahlen wachsen werden.

»Nicht konkurrenzfähig«

So ziehen sich die Planungen für Großprojekte hierzulande über viele Jahre. „Allein Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren für große Infrastrukturprojekte dauern im Durchschnitt zehn bis 20 Jahre", moniert selbst das Bundesverkehrsministerium in einem Gutachten zur Flughafen-Infrastruktur: „Im internationalen Vergleich beanspruchen diese Verfahren hierzulande damit mehr als die doppelte Zeit." Dies sei nicht konkurrenzfähig. Einer der Gründe dafür ist, dass die Behörden über Jahre eigenes Personal abgebaut haben und dadurch kaum noch in der Lage sind, die Vielzahl der Projekte selbst zu bearbeiten. Sie lagern vieles an private Experten aus – die dann allerdings vor allem eines sind: begeisterte Verfechter solcher Projekte, denn sie profitieren ja mit vom Ausbau.

Durch die langen Planungszeiten wachse die Wahrscheinlichkeit enorm, dass während der Bauphase Unvorhergesehenes passiere und nachgesteuert werden müsse, betont Oxford-Ökonom Bent Flyberg, der viel zu Infrastrukturgroßprojekten geforscht hat. So wie es in Berlin geschehen ist. Oft rächt sich zudem, dass die Technik für jeden Flughafen maßgeschneidert wird und deshalb nicht kurzfristig erweiterbar ist. Das musste man am BER schmerzlich bei der Gepäckanlage erfahren. Letztlich finde jede Flughafeneröffnung mit so starker Zeitverzögerung statt, dass viele Airports dann schon wieder zu klein seien, warnen die Experten des Wirtschaftsforschungsinstituts IW: „Für den bedarfsgerechten Ausbau müsste man die Genehmigungsverfahren deutlich beschleunigen."

Zweitens fehlt ein Bundesplan, damit die großen Flughäfen gezielt ausgebaut werden und nicht – wie bisher – dreistellige Millionenbeträge in dutzende Regionalstandorte wie Kassel-Calden fließen. So ein Plan ließe sich sogar durchsetzen, obwohl Flughäfen Ländersache sind, meint Dieter Faulenbach da Costa: „Der Bund zahlt Zuschüsse für den Bau. Er könnte also über die Frage, welcher Flughafen Geld bekommt, in die Raumordnung der Länder eingreifen. 60 Flughäfen zu unterhalten, ist jedenfalls falsch." Für einen konzertierten Gesamtplan bräuchte es aber erst einmal einen Verkehrminister, der das nötige „Problemlösungsbewusstsein" habe, sagt Faulenbach da Costa: „Bisher haben alle nach der Devise gehandelt: Darum kümmern wir uns morgen. Es ist ja noch immer gut gegangen."

Das dritte Problem sieht der Flughafenarchitekt im hiesigen Planungsrecht. „Bei uns darf ein Flughafen nur nach Bedarf ausgebaut werden und nicht vorausschauend." Tatsächlich können Erweiterungen erst geplant werden, wenn der Airport bereits am Rande seiner Kapazitäten ist. Oft ist der Druck dann aber schon so groß, dass die Betreiber den Ausbau mit allen Mitteln durchdrücken wollen. Die Angst der Anwohner vor noch mehr Lärm und Abgasen wird in der Folge so übermächtig, dass sie alles daransetzen, den Ausbau zu stoppen.

So war es auch in München. Der Volksentscheid fiel gegen die neue Landebahn aus, doch bindend ist er nicht. Die Flughafengesellschaft hat einige Jahre ins Land gehen lassen, aber der Bau gilt als ausgemacht. Ähnlich lief es in Frankfurt. Dort urteilten die Gerichte 1971 beim Streit um die Startbahn West: Eine neue Startbahn sei unbegründet, „es wird niemals eine weitere geben". 2011 wurde sie dennoch in Betrieb genommen. Die Lufthansa hatte gedroht, nach München abzuwandern. Die Anwohner klagten erneut, unterlagen aber diesmal. „Die Wahrscheinlichkeit, dass die Luftfahrtbranche hierzulande einen Prozess verliert, ist gering", sagt Faulenbach da Costa. „Keine andere Verkehrsart wird so privilegiert wie die Luftfahrt."

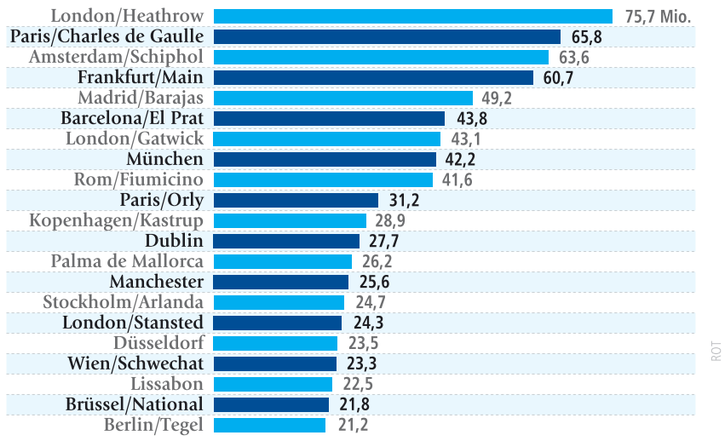
Die Ängste der Bewohner vor noch mehr Lärm versteht er sehr gut. Aber gerade deshalb müsse es einen vorausschauenden Ausbau geben, findet er: Wenn ein Flughafen nicht nur zwei völlig überlastete Landebahnen habe, sondern fünf oder sechs wie Schiphol in Amsterdam, könne er den Verkehr jeweils dorthin leiten, wo die Lärm- und Abgasbelastung je nach Windrichtung für die Anwohner am geringsten ist. Das aber geht nach deutschem Recht nicht. Der Flughafenarchitekt verweist auf weitere Statistiken: Zwar stiegen die Passagierzahlen insgesamt an. Die Zahl der Flugbewegungen habe sich jedoch seit 2006 sowohl in Frankfurt als auch in München kaum verändert.

Nadine Oberhuber

Die Autorin ist freie Journalistin in München.

Die größten Flughäfen in der EU

Zahl der beförderten Passagiere im Jahr 2016 (in Millionen)



Quelle: Eurostat Grafikquelle: Globus 12051 (editiert)

Nomaden des 21. Jahrhunderts

VIELFLIEGER Mit dem Flugzeug zur Arbeit – ein Leben zwischen Meeting, Lounge und Hotelzimmer

322 Tage im Jahr verbringt Ryan Bingham im Flugzeug, rund 350.000 Meilen fliegt er in dieser Zeit kreuz und quer durch die Vereinigten Staaten. Sein Job: Leute feuern. Maßanzug, graumeliertes Haar, Trolley, das Handy stets am Ohr, so spurtet der Geschäftsmann, gespielt von George Clooney in Jason Reitmans Kinoerfolg „Up in the Air", durch die Terminals der amerikanischen Provinzflughäfen. Und legt dabei eine bewundernswert-reibungslose Effizienz an den Tag: Bingham schwebt geradezu über die Laufbänder zum Check In, wo er am Stammkunden-Schalter (natürlich ohne Schlange) lässig seine Vielfliegerkarte zückt, und von dort weiter zur Sicherheitsschleuse, wo er der neuen Kollegin beiläufig erklärt, wie man am schnellsten ins Flugzeug kommt. Niemals hinter Familien, Arabern und alten Leuten anstellen! Dann zieht er die Slipper aus, legt Uhr und Portemonnaie ab, faltet sein Sakko, schiebt alles in der Plastikschale über das Band und entschwindet kurz darauf in die Business Class zum nächsten Termin. Tausend Mal gemacht, ein Tag wie jeder andere im Leben des Ryan Bingham.

Bingham ist in Reitmans Komödie einer dieser modernen Nomaden, die heute ganz selbstverständlich zur Kulisse eines Flughafens gehören. Ein Handlungsreisender des 21. Jahrhunderts, ewig rastlos, grenzenlos mobil und maximal effizient. Ein Leben zwischen Meeting, Airport-Lounge und Hotelzimmer, Take off und Landung. So wie es seit vier Jahren auch der Berliner Unternehmensberater Daniel Reck (30) kennt. Er fliegt regelmäßig mit dem Flugzeug zur Arbeit, seit zwölf Monaten pendelt er zweimal die Woche zwischen Berlin und Düsseldorf. Auch seine Logistik ist ausgefeilt: Um 7:10 Uhr steigt er dienstags ins Taxi, damit er pünktlich im Flugzeug sitzt, das um 8:10 Uhr startet. Anderthalb Stunden und eine Taxifahrt später sitzt er schon beim Klienten in Düsseldorf. Donnerstags geht es zurück, gerne kommt er da zehn Minuten eher zum Flughafen, um in der Lounge zu essen – der Status als ,,Frequent Traveller" macht's möglich.

© picture-alliance/dpa

Rekordhalter: Thomas Stuker hat im Jahr 2011 als erster Mensch zehn Millionen Meilen bei nur einem Anbieter erflogen.

Rund hundert Flüge absolviert der Berliner so im Jahr, für ihn längst keine große Sache mehr: „Das gehört für mich zum Alltag." Entspannt ist sein Arbeitsweg trotzdem nicht. „Reisezeit ist Arbeitszeit", stellt Reck klar. Und räumt ein, dass ihn sein Job in dieser Hinsicht verändert hat: ,,Ich bin es nicht mehr gewohnt zu reisen, ohne etwas im Flugzeug zu tun. Es irritiert mich richtig, wenn ich Leute sehe, die einfach nichts machen." Demnächst will er mit Freunden für ein verlängertes Wochenende zum Skifahren nach Österreich aufbrechen – mit dem Flugzeug natürlich, „denn das ist effizient und dabei oft auch billiger". Sein Skigepäck darf der Vielflieger inzwischen gratis mitnehmen.

Prämien und Privilegien Die Fluggesellschaften lieben Kunden wie Reck. Sie locken mit Bonusprogrammen, die ab einer bestimmten Zahl zurückgelegter Meilen Rabatte, Prämien und Privilegien versprechen. Eine ganze Wirtschaft hat sich darum inzwischen entwickelt: In unzähligen Blogs berichten Vielflieger nicht nur von ihren Erfahrungen in der Luft – Einblicke in First Class-Kabinen inklusive –, sondern verraten auch Tipps und Tricks zum Meilensammeln. Ihr Ehrgeiz ist bisweilen beachtlich. So zielt der „Mileage run" darauf, auf einer Flugreise in möglichst kurzer Zeit möglichst viele Meilen zu erwerben. Auch Firmen haben sich auf das Thema spezialisiert. So betreibt der frühere McKinsey-Berater und Vielflieger Alexander Koenig eine kostenpflichtige Webseite, auf der Nutzer täglich aktualisierte Informationen zum Meilensammeln und -verwerten erhalten. Andere Unternehmen prüfen für ihre Kunden, wie sie die Meilen ihrer Angestellten für Firmenzwecke verwenden und damit Geld sparen können.

Daniel Reck ist das Anhäufen von Flugmeilen nicht so wichtig, vom Status eines Jetsetters wie Ryan Bingham, der im Film unbedingt die Zehn-Millionen-Meilen-Marke knacken will, ist er ohnehin weit entfernt. Anders der US-Amerikaner Thomas Stuker: Den umtriebigen Autoverkäufer hat seine Sammelleidenschaft in den Staaten regelrecht zum Star gemacht. Seit 1971 ist der Geschäftsmann 18 Millionen Meilen bei nur einer einzigen Fluggesellschaft geflogen – wenn er mal eine Woche lang nicht fliegt, „stimmt irgendetwas nicht", berichtet er. Dabei hatte Stuker in jungen Jahren sogar Flugangst. Heute begrüßen ihn Crew und Piloten mit Handschlag, sogar ein Flugzeug hat United Airlines nach ihm benannt.

Johanna Metz

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

Vor Weihnachten liefern die Paketdienste 50 Prozent mehr Sendungen aus als im restlichen Jahr. © picture-alliance/Ulrich Baumgarten

Schön bequem

KONSUM Der Online-Handel verändert das Einkaufsverhalten – und damit die örtlichen Infrastrukturen

In diesen Tagen mag Dirk Weinert (Name geändert) seinen Job etwas weniger gern als sonst. „Die Touren nehmen gar kein Ende", sagt der Dresdner DHL-Bote, „die Leute bestellen wie verrückt." Jeden Tag sei sein Fahrzeug rappelvoll; jeden Tag sei er abends vollkommen platt vom Geschleppe des Tages. „Wir liefern ja nicht nur ein paar Pakete aus. Ich habe Matratzen, Geschirr und Weinkisten zuzustellen. Manchmal frage ich mich, ob überhaupt noch jemand in die Geschäfte geht und dort einkauft. Aber ganz ehrlich? Ich mache es ja auch nicht anders."

Die Art, wie Menschen konsumieren, hat sich in den vergangenen Jahren drastisch verändert. Besonders deutlich wird das jährlich vor Weihnachten: Im Dezember nehmen die Paketlieferungen an Privathaushalte drastisch zu. Schätzungen zufolge liefern Paketdienste wie DHL, Hermes, GLS und DPD an den Werktagen in der Weihnachtszeit rund 50 Prozent mehr Pakete aus als im Rest des Jahres. Nach Berechnungen des Bundesverbands Paket- und Expresslogistik wurden im Jahr 2016 rund drei Milliarden Paket-, Express- und Kurier-Sendungen verschickt, das waren rund 7,2 Prozent mehr als 2015. Bei der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi geht man davon aus, dass die Sendungsmengen jährlich um sechs bis zwölf Prozent wachsen.

Umsätze steigen stark Diese Entwicklung ist ohne die Digitalisierung nicht zu denken. War das Einkaufen lange Zeit an Öffnungszeiten und Orte gekoppelt, stehen heute alle Möglichkeiten zu jeder Tages- und Nachtzeit zur Verfügung, denn Online-Shops kennen keinen Ladenschluss. Internet-Handelsgiganten wie Amazon oder Zalando erreichen immer mehr Menschen: Nach einer Studie der Beratungsgesellschaft PwC sind 90 Prozent der Internet-Käufer Kunden bei Amazon. Jeder zehnte Befragte gab an, ausschließlich bei Amazon zu kaufen. Global betrachtet haben laut PwC 28 Prozent der Menschen ihr Einkaufsverhalten wegen des Online-Handels geändert und nutzen deshalb seltener den örtlichen Einzelhandel. In Deutschland betrug ihr Anteil 34 Prozent, in den USA sogar 37 Prozent.

Wie wir konsumieren, ist vor allem abhängig vom Angebot – und ganz offensichtlich mögen Menschen es auch beim Einkaufen vor allem bequem. Diese Erkenntnis setzte bereits 1886 der Unternehmer Ernst Mey in die Tat um. Er brachte seine ersten Warenkataloge auf den Markt, aus denen Kunden zu Hause in aller Ruhe auswählen konnten. In den 1920er und 1930er Jahren blühte der Versandhandel auf und erlebte nach dem Krieg einen weiteren Boom. Zum Ende des Jahrhunderts florierte vor allem das Teleshopping: Auf die freundliche Beratung im Geschäft um die Ecke wurde gern verzichtet, wenn man für die Auswahl des neue Kaffeeservices die Couch nicht verlassen musste. Trotz dieser Veränderungen klassifizieren Experten immer noch drei Kundentypen: jene, die ausschließlich im Laden kaufen, andere, die nur selektiv online auswählen und jene, die komplett auf E-Commerce setzen.

Nach Prognosen des Handelsverbandes Deutschland HDE erwirtschaftet der Online-Handel 2017 einen Umsatz von knapp 49 Milliarden Euro. Das Kölner Institut für Handelsforschung schätzt, dass der Online-Umsatzanteil am Einzelhandel auf bis zu 22 Prozent im Jahr 2020 steigen wird.

Knochenjob Doch wo bestellt wird, muss auch geliefert werden. Und genau das ist der Pferdefuß des Online-Handels. Denn die endlosen Schlangen der Lieferfahrzeuge verstopfen die Straßen und verpesten die Luft. Mehr als zehn Millionen Sendungen werden von den rund 220.000 Angestellten der Branche pro Tag umgeschlagen. Dabei sind ihre Arbeitsbedingungen stark davon abhängig, für welchen Dienstleister sie arbeiten. Während direkt beschäftigte Mitarbeiter von Deutscher Post und DHL nach Tarif bezahlt werden und über Betriebsräte Mitbestimmungsrechte haben, tummeln sich unter den Subunternehmern nach Angaben der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi viele schwarze Schafe. Hier sei die Bezahlung schlecht, es gebe kaum Absicherung, dafür aber einen Knochenjob. Die Folge: Überforderte Boten stellen Sendungen an unmöglichen Stellen ab; Kunden sind erbost, weil nicht geklingelt wurde und sie ihre Sendungen am nächsten Tag in der Filiale abholen müssen.

Neue Tante-Emma-Läden Der Wandel des Konsumverhaltens hat aber nicht nur mit Versand- und Onlinehandel, sondern auch mit der Verdrängung kleiner Einzelhändler durch große Discount-Ketten zu tun. Und dies hat wiederum direkte Folgen für die Mobilität, die nötig ist, um zu konsumieren. Da es besonders in Dörfern strukturschwacher Regionen inzwischen weder Fleischer und Bäcker noch Apotheken gibt, dafür aber in der nächstgrößeren Stadt große Supermärkte, verlängern sich die Einkaufswege. So hat sich nach Berechnungen des Berliner Instituts für Ökologische Wirtschaftsforschung die Zahl der Kilometer, die die Deutschen für ihre Einkäufe mit dem Auto zurücklegen, zwischen 1982 bis 2002 verdoppelt. Aus der Antwort der Bundesregierung (18/3950) auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (18/3688) geht hervor, dass die Zahl der Lebensmittelmärkte in kleineren Orten von 1966 bis 2013 um 75 Prozent gesunken ist.

Weil viele Menschen die Dinge, die sie brauchen, eben nicht ausschließlich aus dem Internet beziehen oder dafür lange Wege in Kauf nehmen wollen, entsteht vielerorts mittlerweile eine Gegenbewegung zur Digitalisierung des Konsums. Experten wie Claudia Neu, Soziologin an der Hochschule Niederrhein, schätzen, dass es rund 200 Initiativen in Deutschland gibt, über Dorfläden und so genannte Markttreffs Dienstleistungen und Kaufangebote wieder in die soziale Mitte der Orte zu holen. Dafür gibt es sogar Mittel der Europäischen Union und des Bundes für die ländliche Entwicklung. Auch die Fuldaer Handelskette Tegut setzt auf die Wiederbelebung der altbekannten Tante-Emma-Läden und eröffnet seit einigen Jahren in Dörfern ohne Nahversorgung so genannte „Lädchen für alles". *Susanne Kailitz*

Die Autorin ist freie Journalistin Dresden.

> STICHWORT

Boom des Online-Handels

> **Umsatz** Der Umsatz im Online-Handel ist zwischen 2005 und 2017 deutlich gestiegen: von 6,4 Milliarden auf 48,7 Milliarden Euro.

> **Ausgaben** Knapp 70 Prozent der Deutschen kaufen online ein, vor allem Mode- und Elektroartikel. Sie gaben dafür 2015 pro Einkauf durchschnittlich 134 Euro aus. Im stationären Handel waren es 58 Euro pro Einkauf.

> **Paketmenge** 2016 beförderten die Paketzusteller drei Milliarden Sendungen und damit 7,2 Prozent mehr als 2015.

Grenzen ziehen zwischen Job und Feierabend

HEIMARBEIT Home-Office ist attraktiv, macht Beschäftigte aber nicht automatisch zufriedener

Das wird die Arbeitgeber freuen: Wer außerhalb seines Betriebes mit Laptop oder Smartphone arbeitet, hat meist längere Arbeitstage als im Büro, ist aber trotzdem genauso zufrieden. Zu diesem Ergebnis kommt jedenfalls die Studie „Mobiles Arbeiten in Deutschland und Europa", die das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) in Köln im Herbst veröffentlichte. Demnach arbeiten die sogenannten mobilen Computerarbeiter im Schnitt rund vier Stunden pro Woche mehr, halten die gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeit von elf Stunden seltener ein und haben öfter Arbeitstage von zehn Stunden oder länger. Die Studie führt dies auch darauf zurück, dass rund 20 Prozent dieser mobil Arbeitenden Führungskräfte seien, die ohnehin oft längere Arbeitszeiten haben.

Warum die Zufriedenheit unter der Mehrarbeit nicht leidet, erklärt Studienleiter Oliver Stettes so: „Diese Menschen haben dafür mehr Autonomie, also mehr Souveränität zu entscheiden: Wie arbeite ich, wann arbeite ich, was arbeite ich." So gaben 63 Prozent der Befragten an, dass sie während der Arbeit jederzeit ein bis zwei Stunden für persönliche Angelegenheiten frei nehmen können. Dadurch entstehe eine Balance und eine insgesamt positive Wahrnehmung mobiler Arbeit. Allerdings, so ergänzt der IW-Autor, „fällt es einigen Beschäftigten ohne Zeiterfassung auch schwerer, den Ausgleich von Mehrarbeit durch Freizeit einzufordern".

»Mobile Arbeit braucht gute Rahmenbedingungen, um ein Gewinn zu sein.«

Oliver Suchy, DGB

Stress und Schlafmangel Kritiker sprechen in diesem Zusammenhang von der Gefahr der Entgrenzung. Denn das Home Office eröffnet zwar einerseits Möglichkeiten, Arbeit und Familienleben besser zu vereinbaren. Es wird als Alternative zu lauten Großraumbüros gepriesen, in denen sich Mitarbeiter oft abgelenkt fühlen. Die Heim-Arbeiter loben außerdem, zu Hause konzentrierter arbeiten zu können. Andererseits klagen laut einer Studie der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) 42 Prozent der Beschäftigten, die ständig mobil oder nur von zu Hause aus arbeiten, über hohen Stress und Schlafstörungen. Bei Beschäftigten mit Präsenzarbeitsplatz ist es demnach nicht einmal jeder Dritte. Wenn die Grenze zwischen Arbeitszeit und Freizeit zusehends verschwimmt und in tatsächlicher Mehrarbeit endet, kann das Home Office also auch genau das Gegenteil bewirken und die Work-Life-Balance durcheinanderbringen.

Mischung Damit mobiles Arbeiten ein Gewinn für die Beschäftigten ist, müssten Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden, betont DGB-Experte Oliver Suchy. „Es muss ein Recht auf Nicht-Erreichbarkeit außerhalb der vereinbarten Arbeitszeiten geben und die Arbeitszeit muss erfasst und in vollem Umfang vergütet werden", fordert er. Außerdem rät er dazu, Home Office nicht als Gegenmodell zum betrieblichen Arbeitsplatz, „sondern als flexible Ergänzung zu sehen, damit der direkte Kontakt unter den Kollegen nicht leidet". Dies kommt auch den Interessen vieler Beschäftigter entgegen. Denn die von der IAO befragten Heim-Arbeiter bewerteten die Abstimmung unter den Kollegen klar als mangelhaft. Auch laut Statistischem Bundesamt wünschen sich 41 Prozent der Beschäftigten eine Mischung aus beidem, während nur 21 Prozent komplett zu Hause arbeiten wollen.

Zwischen Wunsch und Wirklichkeit klaffen beim Thema Home Office ohnehin noch große Lücken. Denn aktuell arbeiten nur rund zehn Prozent der Beschäftigten in Deutschland von zu Hause aus, 40 Prozent der Tätigkeiten seien jedoch dafür geeignet, stellt die IAO fest. Aber die Zahl der Firmen, die Home Office anbieten, steigt. Gleichzeitig verändern sich auch die Konzepte für die Gestaltung von Büro- und Begegnungsorten. „Coworking Spaces", die Einzelunternehmen, Freiberuflern und auch Mitarbeitern großer Firmen eine temporäre Arbeitsumgebung bieten, boomen. In ländlichen Regionen scheitern solche Konzepte allerdings oft am nicht vorhandenen High-Speed-Internetzugang.

Ob Home-Office oder „Coworking Spaces": Flexible Angebote zur Gestaltung der Arbeitszeit bestimmen zunehmend die Attraktivität der Arbeitgeber. „Der Wettlauf um qualifizierte Mitarbeiter wird härter, sie zu gewinnen und dauerhaft zu binden, ist für diese erfolgsentscheidend", stellt das Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation fest. *che*

Mehr Menschen arbeiten, nachdem die Kinder im Bett sind: Das kann eine Chance, aber auch ein Risiko sein. © picture-alliance/dpa

»Der Knackpunkt ist die Ruhezeit«

MOBILES ARBEITEN Sabine Wolter vom IAB über die Chancen und Risiken dieser Arbeitsform

Frau Wolter, Texte über mobiles Arbeiten werden gerne mit Menschen im Café bebildert, vor sich Laptop und Latte Macchiato. Stimmt dieses Klischee?

Nein. Die größten Anteil machen die klassischen Telearbeiter aus, die während ihrer Arbeitszeit einen Teil ihrer Arbeit von zu Hause aus erledigen. Und natürlich die Führungskräfte, die sehr oft zusätzlich zu ihrer Bürozeit abends zu Hause weiterarbeiten.

Mobiles Arbeiten eignet sich nicht für alle Berufe. Für welche bietet es sich an?

Es gibt hier einen deutlichen Unterschied zwischen Arbeitern und Angestellten. 30 Prozent der Angestellten sagen, dass sie zumindest gelegentlich von zu Hause aus arbeiten können oder dies schon tun. Bei den Arbeitern sind es nur zwei Prozent. Es ist also vor allem für Beschäftigte in Vertrieb, Verwaltung und Dienstleistung möglich, weniger für Beschäftigte in der Produktion.

Wirkt sich der Trend nachhaltig auf die Arbeitskultur in Deutschland aus?

Beschäftigte, die zu Hause arbeiten, können nach eigener Aussage Arbeit und Freizeit besser miteinander vereinbaren. Sie sind auch zufriedener mit ihrer Arbeit. Wie sich das langfristig auswirkt, können wir noch nicht abschätzen. Aber die Zahl der Betriebe, die Home-Office anbieten, steigt. 2014 waren es 32 Prozent und 2016 waren immerhin schon 36 Prozent.

Oft ist Home-Office mit der Erwartung verbunden, Arbeit und Familie besser vereinbaren zu können. Bekannt ist aber, dass Heimarbeiter deutlich mehr Überstunden machen als andere.

Wir haben in unserer Studie herausgefunden, dass das für Beschäftigte im klassischen Home-Office nicht so zutrifft. Bei den anderen, die sich nach der Bürozeit abends nochmal an den Rechner setzen, sieht das anders aus. Sie leisten deutlich mehr Überstunden, identifizieren sich aber auch sehr mit ihrer Firma und bewerten das nicht so negativ. Das heißt aber nicht, dass es nicht auch ins Extreme abrutschen kann und die Balance zwischen Arbeit und Privatleben gefährdet wird. Diese Gefahr der Entgrenzung ist bei dieser Art des Arbeitens schon groß. Beschäftigte, die mehrmals pro Woche nach ihrer regulären Arbeitszeit erreichbar sein müssen, haben eine deutlich geringere Arbeitszufriedenheit.

Wie hoch die Arbeitszufriedenheit von Beschäftigten im Home-Office?

Man muss auch hier unterscheiden zwischen jenen, die während ihrer Arbeitszeit zu Hause arbeiten und jenen, die es in ihrer Freizeit abends tun. Beschäftigte im Home-Office haben eine deutlich höhere Arbeitszufriedenheit und auch die Führungskraft wird als fairer wahrgenommen. Sie haben überraschenderweise auch nicht die Sorge, dass ihre Leistung im Betrieb nicht wahrgenommen wird. Jene, die in ihrer Freizeit zu Hause arbeiten, sagen ebenfalls, dass sie sehr verbunden mit ihrem Betrieb sind. Aber sie haben gleichzeitig eher Probleme, Beruf und Familie voneinander abzugrenzen.

Können Tarifverträge Beschäftigte vor entgrenzter Arbeit schützen?

Die größte Stellschraube ist der direkte Vorgesetzte. Der lebt vor, inwieweit Erreichbarkeit auch außerhalb der Arbeitszeit oder das Beantworten von E-Mails nach 20 Uhr gewünscht ist. Eine Regelung über Tarifverträge wird schwierig zu finden sein, weil sich die Arbeitgeber mehr Flexibilität wünschen.

Aber das würde ja bedeuten, dass Beschäftigte von den individuellen Vorlieben des Chefs abhängig wären und dann eben Glück oder Pech haben.

Immerhin ein Drittel der von uns befragten Betriebe hat formale Regelungen wie eine Betriebsvereinbarung zum mobilen Arbeiten, die auch für Führungskräfte verbindlich regelt, was erlaubt ist und was nicht. Aber auch in Betrieben, wo diese Regelungen nicht bestehen, sind Beschäftigte natürlich nicht der reinen Willkür der Vorgesetzten ausgesetzt.

Wie bewerten Sie die Forderung der Arbeitgeber, nicht mehr eine tägliche, sondern eine wöchentliche Höchstarbeitszeit vorzuschreiben?

Für Beschäftigte, die schon jetzt den Druck verspüren, dass sie immer erreichbar sein müssen, liegt darin durchaus das Risiko, noch mehr in die Falle der Immer-Erreichbarkeit zu tappen. Andererseits gibt es viele, die sagen, für mich ist es perfekt, nachdem ich meine Kinder ins Bett gebracht habe, nochmal um 21 Uhr die Mails abrufen zu können. Für sie kann es auch eine Chance sein, wenn sich da etwas ändert. Der Knackpunkt ist die Ruhezeit, mit der man durch das mobile Arbeiten am Abend schnell in Konflikt kommt. Es muss also darum gehen, Regelungen zwischen dem Wunsch der Arbeitgeber und dem Schutz der Arbeitnehmer auszutarieren.

Welche Vorteile bietet mobiles Arbeiten denn für die Arbeitgeber?

Zum einen kann es Mitarbeiter wegen einer besseren Work-Life-Balance zufriedener machen. Viele Beschäftigte sagen aber auch konkret, sie können sich zu Hause besser konzentrieren und ungestörter arbeiten. Für international agierende Arbeitgeber, die über verschiedene Zeitzonen hinweg arbeiten, ist es eben sehr wichtig, dass ihre Beschäftigten abends oder morgens noch einer Telefonkonferenz teilnehmen können. *Das Gespräch führte Claudia Heine.*

Stefanie Wolter hat für das Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) in Nürnberg den Forschungsbericht „Mobiles und entgrenztes Arbeiten" des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) verantwortet.

© IAB, Nürnberg

IAB-Expertin Stefanie Wolter

> STICHWORT

Arbeitsmarktforschung

> **IAB** Das Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) ist eine Forschungseinrichtung der Bundesagentur für Arbeit mit Sitz in Nürnberg.

> **Aufgabe** Das IAB untersucht nicht nur gesamtwirtschaftliche Arbeitsmarktentwicklungen, sondern auch die Strukturierung des Arbeitsmarktes durch Berufe und die Arbeitsmarktperspektiven der Grundsicherungsempfänger.

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

Problemzonen in der Provinz

LÄNDLICHER RAUM In manchen Regionen ist die Versorgungslage schlecht. Dort müssen Bürger und Anbieter flexibel sein

Wie sieht es aus mit den Möglichkeiten der Fortbewegung in der deutschen Provinz? Die landläufige Meinung, zumindest die vieler Stadtbewohner, ist: schlecht. Doch lebt mehr als die Hälfte der Einwohner Deutschlands auf dem Land, in einem der 35.000 Dörfer und in Kleinstädten mit maximal 10.000 Einwohnern. Und dort heißt es wohl oft: Alles gar nicht so schlimm. So interpretiert zumindest der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) die Ergebnisse einer Umfrage. Bei allen Problemen ist die Zufriedenheit in den Dörfern laut der Langzeitstudie „Ländliche Lebensverhältnisse im Wandel" ungebrochen hoch – sowohl im Osten als auch im Westen. Zumindest noch. Denn die Zeichen verheißen nichts Gutes. Demografen, Kommunalpolitiker, Wissenschaftler, Verkehrsexperten und Mediziner warnen vor Abwanderung und schlechter Versorgung.

Auf der anderen Seite sagen Experten wie Daniel Dettling, Leiter des Berliner Büros des Zukunftsinstituts, dem Leben auf dem Land gehöre die Zukunft. Für das Ende der Urbanisierung und das Comeback der ländlichen Räume sprächen globale, ökonomische und technologische Gründe.

»Der ÖPNV kann die Bedürfnisse der Bürger nicht optimal bedienen.«

Olaf Heinrich, Bürgermeister von Freyung

Regionen fördern Die Politik sieht sich in der Pflicht, den ländlichen Gegenden zu helfen. Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier sagte kürzlich, der Staat müsse „Konzepte und Anreize entwickeln, um in einer gesamtgesellschaftlichen Anstrengung größere Härten abzuwenden". Ältere Menschen in den ausgedünnten Gebieten erlebten einen Einschnitt nach dem anderen. Es gehört zu den Aufgaben der Politik, gleichwertige Lebensverhältnisse in Städten und ländlichen Räumen zu schaffen. Um die Weichen für ein gutes Leben auf dem Land zu stellen, will die Bundesregierung das System der Regionalförderung verstärkt auf die strukturschwachen Regionen konzentrieren. Auch Bundesminister Christian Schmidt (CSU), derzeit zuständig für die Ressorts Verkehr und Landwirtschaft, sieht die ländlichen Räume ganz oben auf der Prioritätenliste. Er fordert eine „Land-Milliarde", ein Bundesprogramm mit einem Volumen von 250 Millionen Euro jährlich in der neuen Wahlperiode.

Um in den ländlichen Räumen eine ortsnahe Versorgung mit öffentlichen und privaten Dienstleistungen und Infrastrukturen sowie eine bedarfsgerechte Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zu sichern, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 18 Modellregionen benannt, in denen die Lebensqualität verbessert und die wirtschaftliche Entwicklung ermöglicht werden sollen. Dabei werden die verschiedenen Ziel- und Nutzergruppen – Jugendliche, Familien mit Kindern und ältere Menschen – vor Ort eingebunden (www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de).

Mitfahrprojekte Daneben werden innovative Mobilitätskonzepte wie etwa ein Mitfahrprojekt in der Kreisstadt Freyung in Niederbayern unterstützt. Dabei handelt es sich laut Ministerium um einen nachfragegestützten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPVN). Bei diesem Konzept müssen sich die Bürger der 7.000-Einwohner-Stadt nicht mehr nach Fahrplänen mit starren Abfahrtszeiten und festgelegten Routen richten, sondern der ÖPNV richtet sich nach den Fahrgästen. In einer Smartphone-App können sie eingeben, wohin sie fahren möchten. Ein Shuttle holt sie dann ab und sammelt unterwegs weitere Fahrgäste ein, die in dieselbe Richtung wollen. Seit September erweitern die Shuttle-Busse das Angebot. Hintergrund ist laut Bürgermeister Olaf Heinrich, dass der ÖPNV in Freyung wie an vielen Orten im ländlichen Raum die Bedürfnisse der Bürger derzeit nicht optimal bedienen kann.

Bürgerbusse Beim DStGB verweist Referatsleiter Carsten Hansen auf eine ganze Reihe von Angeboten, zum Beispiel Bürgerbusse, die den klassischen Nahverkehr ergänzen. „Wir kommen aber sehendes Auges in eine schwierige Situation", sagt Hansen voraus. Gefragt sei ein modernes ÖPNV-Angebot, denn aufgrund der demografischen Entwicklung komme die öffentliche Mobilität an ihre Grenzen. Gleichzeitig nehme der Mobilitätsbedarf wegen der zunehmenden Zentralisierung zu.

Ganz oben für den DStGB stehe daher, die Funktionsfähigkeit der Kommunen zu erhalten und sie attraktiv für die Bewohner zu machen. Auch Hansen verweist auf das Beispiel Freyung, nennt aber auch das Projekt eines autonom fahrenden E-Kleinbusses in Bad Birnbach, das seit Oktober als Kooperation von Deutscher Bahn und Regionalbus Ostbayern mit dem Landkreis Rottal-Inn und der Marktgemeinde Bad Birnbach läuft. Als weiteres Beispiel erwähnt Hansen das vom Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) eingeführte integrierte Mobilitätsangebot namens Mobilfalt. Das Konzept verknüpfe den Individualverkehr mit allem, was in den Fahrplänen des NVV zu finden ist: Anrufsammeltaxi, Bus, Tram, RegioTram und Bahn.

Ein weiteres, von der Berliner Beratungsfirma Interlink in Brandenburg konzipiertes Projekt nutzt vorhandene ÖPNV-Kapazitäten, um mit Innovationen die Beförderungspflicht auf dem Land für Kommunen erschwinglicher und damit attraktiver zu gestalten. Interlink will zeigen, dass man auch unabhängig vom Auto mobil sein kann, sagt Projektleiterin Anja Sylvester. Zwischen 2010 und 2013 entwickelte das Unternehmen zusammen mit Partnern den Kombibus, der die Mitnahme von Gütern kleiner lokaler Versender im Linienbus ermöglicht. Ideal für Landwirtschafts- und Tourismusbetriebe, sagt Sylvester. Interlink baut das Projekt nun zur LandLogistik für Brandenburg aus und erhält dafür eine Förderung des Landes.

Der Bus sei keine Konkurrenz für die etablierten Logistikunternehmen, sondern biete neue Transportleistungen. Als Beispiel nennt Sylvester die Bauernkäserei Wolters in Bandelow in der Uckermark, die den Kombibus für den Vertrieb nutze und auch das Lager des regionalen Vermarkters Q-Regio beliefere. So würden die Frachtkosten gesenkt, und Betriebshof und Haltestellen könnten auch als Sammelstelle für den Weitertransport durch andere Logistikfirmen genutzt werden. Vorteile des Bustransports seien die durch den Fahrplan garantierte Pünktlichkeit und ein guter Service, denn was für Fahrgäste gelte, gelte auch für die Sendungen.

Patientenmobil Manch gut gemeinte Idee scheitert jedoch an der Finanzierung. Zur Verbesserung der medizinischen Versorgung auf dem Land setzen beispielsweise die Bezirksstelle Aurich der Kassenärztlichen Vereinigung Niedersachsen (KVN) und der Landkreis Leer noch bis Ende des Jahres in einem Modellprojekt ein Patientenmobil ein, um mobilitätseingeschränkte Menschen nach Leer zum Arzt zu bringen. Über eine Anrufzentrale werden Anfragen aus einer Gemeinde gebündelt und daraus Routen mit möglichst geringer Fahrzeit erstellt. Das Patientenmobil soll als Ergänzung der bestehenden Angebote eine Verbindung von Haus zu Haus schaffen, erläutert Dieter Krott, Geschäftsführer der KVN-Bezirksstelle Aurich. Autos oder Kleinbusse fahren zwei Mal pro Woche. Der Fahrpreis beträgt 4,60 Euro je Fahrt bei tatsächlichen Fahrtkosten von 45 Euro. Das vom Landkreis finanzierte Projekt mit Weser-Ems-Bus als Subunternehmer bekomme aber keine weiteren Gelder, sagt Krott. Eine Anschlussregelung gebe es nicht.

Gedanken über die Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum macht sich auch der Ostdeutsche Sparkassenverband (OSV). Zusammen mit der Sparkasse Meißen setzte er bereits 2014 eine Idee des Berliner Projektbüros InitialDesign um, die sich bis heute bewährt hat und Nachahmer findet: die Große Emma. Im nordsächsischen Dorf Zabeltitz wird so versucht, die Schließung von Zweigstellen zu kompensieren. Genutzt wird ein leer stehendes Gebäude der örtlichen Agrargenossenschaft, in dem unter Federführung der Sparkasse verschiedene Dienstleister untergebracht sind. Sie teilen sich die Kosten und stimmen Öffnungszeiten aufeinander ab. Der OSV sieht das als moderne Form der Wirtschaftsförderung im Landkreis.

In Zabeltitz stehen für die Große Emma etwa 150 Quadratmeter zur Verfügung. Dort bietet die Sparkasse Meißen stundenweise Serviceleistungen und Beratungsgespräche an, was gut angenommen werde, wie Sprecher Ralf Krumbiegel sagt. Daneben seien ein Friseur, die Diakonie, ein Paketshop und ein Postdienstleister, ein Lohnsteuerbüro und eine Rezeptsammelstelle vor Ort. Interesse an einer Übernehme des Modells gibt es Krumbiegel zufolge bei den Sparkassen und Kommunen in Bayern, Sachsen-Anhalt, Hessen und Thüringen.

Der Einzelhandel sieht sich hingegen aktuell nicht in der Lage, an der bisweilen schlechten Versorgungssituation auf dem Land etwas zu ändern. Der für Standort- und Verkehrspolitik zuständige Bereichsleiter beim Handelsverband Deutschland (HDE), Michael Reink, wirft der Politik vor, keine ausreichenden Voraussetzungen für den geforderten Verbleib der Händler auf dem Land zu schaffen. Dabei gebe es dort „extrem gute Entwicklungsmöglichkeiten". Nötig sei vor allem der flächendeckende Breitbandausbau, um Arbeitsplätze zu schaffen. Wenn im ländlichen Raum wieder mehr Menschen wohnten, komme der Handel mit seinen Angeboten dann von ganz allein. *Michael Wojtek*

In ländlichen Gebieten sind Bewohner auf ein Auto angewiesen, weil Busse kaum noch fahren. Flexible Mitfahrangebote könnten eine Lösung sein. © Arno Burgi/dpa-Zentralbild/ZB

Mobilitätsangebote für alte Leute in einer komplexen Welt

SENIOREN Viele ältere Leute führen ein aktives Leben und formulieren auch entsprechende Ansprüche. Die Kommunen müssen sich darauf einstellen

Mobilität ist im Alter auch eine Frage der Abwägung, denn die alltäglichen Hürden, die es zu überwinden gilt, wachsen. Das bedeutet nicht, dass ältere Leute kein Interesse hätten, aus dem Haus zu gehen und Leute zu treffen. Im Gegenteil: Untersuchungen zeigen, dass der Wunsch nach Aktivität unter Senioren verbreitet ist und der Verlust an Mobilität als eines der zentralen Risiken im Alter angesehen wird.

Da die Gesellschaft insgesamt altert und die Senioren schon lange keine Randgruppe mehr sind, müssen Stadtplaner, Verkehrsplaner und Sozialexperten sich verstärkt auf die ältere Generation einstellen und Angebote unterbreiten. Etliche Kommunen haben das bereits erkannt, Projekte ins Leben gerufen und Untersuchungen in Auftrag gegeben, um zu erfahren, was Senioren können, brauchen und wollen.

Mobile Senioren Kein Zweifel: Die Alten in Deutschland kommen, und sie kommen mit Macht, wie die Statistiker hochgerechnet haben. Ende 2015 lebten in Deutschland rund 17 Millionen Menschen im Alter von 65 Jahren oder älter, das entspricht einem Anteil an der Gesamtbevölkerung von rund 21 Prozent. Somit gehört bereits jeder fünfte Bürger der Rentnergeneration an.

Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes wird im Jahr 2060 sogar jeder dritte Bewohner zur Generation 65plus zählen. In der Altersklasse 60 bis 79 ist bereits im Zeitraum zwischen 2020 bis 2030 mit einem erhöhten Anstieg zu rechnen, hier machen sich die sogenannten Babyboomer aus den 1960er Jahren dann bemerkbar. Wie der „Generali Altersstudie 2017" zu entnehmen ist, führen viele Senioren ein mobiles Leben und formulieren auch entsprechende Ansprüche. So gaben 27 Prozent der Befragten im Alter zwischen 65 und 85 an, täglich mit dem Auto zu fahren, 28 Prozent erklärten, sie gingen jeden Tag spazieren, immerhin 17 Prozent fahren noch täglich mit dem Rad. Verschiedene andere Studien haben jedoch gezeigt, dass dem Mobilitätsbedürfnis der älteren Generation eine Infrastruktur entgegensteht, die vor allem den Fähigkeiten und Interessen jüngere Menschen entspricht, die Alten aber oft außen vor lässt.

Sicherheit gefragt So haben ältere Leute vor allem ein größeres Sicherheitsbedürfnis, wenn sie außerhalb ihrer eigenen Wohnung unterwegs sind. Das Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) konstatiert in dem Zusammenhang: „Die Angst, Barrieren nicht mehr überwinden zu können, führt zum Rückzug in noch beherrschbare Bewegungsräume. Auch finden sich ältere Menschen in einer komplexer und schneller werdenden Mobilitätswelt häufig nicht mehr zurecht."

Bemerkenswert sei überdies, dass „die sozial-emotionalen Aspekte des Aufenthalts außerhalb der eigenen Wohnung" für ältere Menschen eine besonders große Bedeutung hätten, zitiert das Institut aus einer Studie. So fühlten sich Senioren bei „bedrohlich wirkendem oder diskriminierendem Sozialverhalten" insbesondere junger Leute unwohl. Hinzu kommt die verbreitete Angst vor Unfällen. Statistiken zeigen, dass ältere Fußgänger tatsächlich besonders häufig in schwere Unfälle verwickelt sind, zumeist ohne eigene Schuld. So kamen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 2016 insgesamt 490 Fußgänger im Straßenverkehr ums Leben, darunter 278 im Alter von 65 Jahren oder mehr, das entspricht einem Anteil von knapp 57 Prozent!

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland merkt dazu an: „Das Risiko, im Straßenverkehr schwere Verletzungen zu erleiden oder das Leben zu verlieren, nimmt für Senioren mit zunehmendem Alter zu." Eine Verkehrssicherheitsberatung der Senioren wäre denkbar, lasse sich jedoch wegen der „schlechten Erreichbarkeit der Zielgruppe" nur schwer umsetzen.

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO) hat 2011 in einer Umfrage zur „altersfreundlichen Stadt" herausgefunden, dass ältere Menschen auch unter „rücksichtslosen Radfahrern" sowie zugeparkten oder schlecht ausgebauten Gehwegen leiden. Schwach beleuchtete Straßen sorgen ferner auch bei älteren Frauen für Unmut, weil sie sich dadurch in ihren abendlichen Aktivitäten eingeschränkt sehen. Kurze Ampelphasen, komplizierte Fahrkartenautomaten, schwer lesbare Schilder und Fahrpläne sowie eine schlechte Taktung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) waren weitere Kritikpunkte der Senioren in der Umfrage.

Wohlwollend zur Kenntnis genommen haben die alten Leute der BAGSO-Umfrage zufolge, dass einige Dinge schon besser geworden sind. Genannt wurden rollstuhlgerechte Wege, mehr Zebrastreifen und abgesenkte Bordsteinkanten, behindertengerechte Zugänge bei Behörden und Geschäften, Fahrstühle, altersgerechte Haltestellen und Niedrigflurbusse. Sehr wichtig sind mobilen Senioren auch saubere Grünanlagen mit Sitzgelegenheiten sowie ausreichend viele öffentliche Toiletten.

Bessere Nahmobilität Wie viele andere Städte reagiert auch München auf den Zuwachs an älteren Jahrgängen. In einem Bericht der Stadtverwaltung über eine eigens aufgelegte Bevölkerungsstudie von 2013 heißt es, ältere Menschen seien im Durchschnitt länger gesund, mobiler und freizeitorientierter. Zu den Handlungsempfehlungen gehören auch solche zur Verbesserung der sogenannten Nahmobilität. So sollen Rad- und Fußwege auch für die Bedürfnisse „langsamer oder gemütlicher Verkehrsteilnehmer" ausgelegt sein, ferner sollen Straßenüberquerungen immer ebenerdig geplant werden. Genannt werden auch Radfahrkurse und Spaziergängergruppen sowie Fahrzeug-Sharing und E-Mobilität als Teil multimodaler Mobilitätsformen.

Auch die Anbindung älterer Leute an das Internet gehört zu den Strategien der Fachleute. Die digitale Vernetzung bietet gerade alten Leuten Vorteile, wenn es darum geht, Wege zu verkürzen, Wartezeiten zu vermeiden, Kontakte zu pflegen oder Hilfe zu holen. Eine von der Stiftung Digitale Chancen initiierte Studie im Rahmen des Projektes „Digital mobil im Alter" zeigte, dass auch ältere Leute, die mit Computern kaum Erfahrungen gemacht haben, aufgeschlossen sind für digitale Anwendungen, vorausgesetzt, die Angebote orientieren sich an der Lebenswirklichkeit der Senioren.

Die Studie ergab, dass die Test-Senioren mit Hilfe von Tablet-Rechnern und einem mobilen Internetzugang in relativ kurzer Zeit in der Lage waren, bestimmte Anwendungen eigenständig zu nutzen. Viele der Versuchspersonen (83 Prozent) waren anschließend der Meinung, dass ihnen das Internet „viel Lauferei erspart" habe. Andere (69 Prozent) erklärten, sie könnten mit Hilfe der Technik „im Alter länger selbstständig bleiben" sowie „mit Familie, Freunden und Bekannten in Kontakt bleiben" (66 Prozent).

Die Senioren hätten vor allem E-Mail-Programme genutzt (72 Prozent), Fahrpläne oder Fahrzeiten von öffentlichen Verkehrsmitteln (66 Prozent) und Navigationshilfen (53 Prozent) aufgerufen oder via Internet Informationen über Reiseziele und Unterkünfte (46 Prozent) eingeholt. Fazit der Fachleute: Senioren sollten auf ihrem Weg in die digitale Welt ermuntert und unterstützt werden. *Claus Peter Kosfeld*

Die „neuen Alten" bleiben länger fit und mobil. © picture-alliance/APA/picturedesk.com

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

Teuflische Raserei

GESCHICHTE Über Jahrtausende lief der Mensch auf seinen eigenen Beinen, ritt auf Pferden oder spannte Ochsen vor den Karren. Die Erfindung der Dampflokomotive löste schließlich eine Revolution der Fortbewegung aus, die bis heute anhält

„Die erste Eisenbahn": Illustration aus der Serie kulturgeschichtlicher Bilder (um 1892) von Karl Römer © picture-alliance/akg-images

Weder Schnee noch Regen noch Hitze noch Dunkelheit hält sie davon ab, die ihnen übertragene Aufgabe mit der größtmöglichen Geschwindigkeit zu erledigen." Sie – das waren die Kuriere der persischen Großkönige, die im 5. Jahrhundert vor Christus die rund 2.700 Kilometer lange Königsstraße von Sardis in Kleinasien bis Persepolis im Süden Irans innerhalb von sieben Tagen zurücklegten. „Es gibt niemanden in der Welt", schrieb der zeitgenössische, griechische Historiker Herodot voller Bewunderung, „der schneller als diese persischen Kuriere reist."

Mobilität und die dazu gehörige Infrastruktur – beispielsweise Straßen oder Häfen – gehörten seit jeher zu den Grundpfeilern von Weltreichen und Imperien. Sei es nun, dass es um den Transport von Waren, das schnelle Vorrücken von Armeen oder das Überbringen von Nachrichten ging. So umspannte auf dem Höhepunkt seiner Expansion unter Kaiser Trajan (98 bis 117 n.Chr.) ein Netz von rund 80.000 Kilometern an ausgebauten Fernstraßen das Römische Reich. Und das Reich der Inkas zwischen dem heutigen Ecuador und dem Norden Chiles wurde im 16. Jahrhundert durch ein mehr als 30.000 Kilometer umfassendes Straßennetz verbunden, das in den Anden auf Höhen bis zu 4.500 Metern führte.

Auch Napoleon Bonaparte setzte auf die Mobilität und Geschwindigkeit seiner Armeen: „Man muss in erster Linie durch die Beine seiner Soldaten siegen und erst in zweiter Linie durch ihre Bajonette." Der Franzosenkaiser, der sich sicher war, die Österreicher „durch Märsche besiegt" zu haben, gilt als Erfinder des modernen Bewegungskrieges. Dabei war die Marschgeschwindigkeit seiner siegreichen Armeen letztlich nicht größer als die von Roms Legionen 1.800 Jahre zuvor.

Von den antiken Hochkulturen bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhundert war der Mensch auf dem Landweg entweder auf seine eigenen Füße angewiesen, ritt zu Pferde oder spannte diese und andere Zugtiere vor Fuhrwerke und Kutschen. Die Geschwindigkeit seines Fortkommens war weitestgehend vom Gelände oder dem Zustand der Straßen – wenn überhaupt vorhanden – abhängig. So benötigten die Pony-Express-Reiter, die Anfang der 1860er Jahre die Post von Saint Joseph am Missouri durch die nordamerikanischen Prärien und über die Rocky Mountains bis ins kalifornische Sacramento brachten, für die rund 3.100 Kilometer lange Strecke mit zehn Tagen eine vergleichbare Zeit wie die Boten zu Zeiten der persischen Großkönige. Zu beiden Zeiten bediente man sich eines Stafettensystems mit festen Stationen entlang der Strecke, an denen Pferde und Reiter – im antiken Persien sogar Läufer – gewechselt wurde.

Im napoleonischen Zeitalter gehörte das Reisen in der Kutsche noch immer zu bequemsten Formen der Fortbewegung – wobei Bequemlichkeit eher in Anführungszeichen zu verstehen war. Nach den Worten des Malers und Schriftstellers Wilhelm von Kügelgen waren Kutschfahrten wegen der schlechten Straßenverhältnisse und der nur schwachen Federung dermaßen strapaziös, dass „Leib und Seele Gefahr liefen, voneinander getrennt zu werden" und dass „man bisweilen vor Schmerz aufschrie". Sonderlich schnell kam man auch nicht voran. Schaukelten Kutschen Ende des 18. Jahrhunderts mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 3,4 Stundenkilometern durch die Landschaft, waren sie um 1830 mit 6,5 Kilometern pro Stunde zwar schon fast doppelt so schnell, von Berlin nach Swinemünde dauerte die Reise trotzdem noch gut 26 Stunden.

> **»Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet und es bleibt nur noch die Zeit übrig.«**
> *Heinrich Heine*

Es war schließlich die Erfindung der Dampfmaschine, die nicht nur eine industrielle Revolution, sondern auch eine Revolution der Mobilität auslösen sollte. Die Dampflokomotive brachte die Pferdestärken auf die Schiene und das Leben der Menschen sollte sich massiv beschleunigen. „Alles veloziferisch", hatte Johann Wolfgang von Goethe bereits 1778 in einem Brief formuliert. Die gelungene Wortschöpfung aus dem lateinischen „Velocitas" (die Geschwindigkeit) und Luzifer bezog der Dichter zwar eher auf den von ihm beobachteten Zeitgeist, doch sie mag als Vorwegnahme des Kommenden gelten: Eine wahrhaft teuflische Raserei zu Lande, zu Wasser und in der Luft.

Am 7. Dezember 1835 wurde zwischen Nürnberg und Fürth die erste sechs Kilometer lange Eisenbahnstrecke auf deutschem Boden eingeweiht. Die Fahrt der nach König Ludwig I. benannten Ludwigsbahn, gezogen von der englischen Dampflokomotive „Adler", läutete eine rasante Entwicklung ein: Dampften die Züge um 1840 noch mit einer Geschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde durch die Lande, beschleunigten sie 1860 bereits auf 50 und 1890 auf damals schwindelerregende 80 Stundenkilometer. Parallel dazu wucherten die eisernen Schienenstränge durch Europa. Umfasste das Schienennetz in den Ländern des Deutschen Bunds 1840 gerade mal 500 Kilometer, verzehnfachte es sich bis 1850 auf 5.700 Kilometer und zum Zeitpunkt der Reichsgründung von 1871 durchzogen 20.500 Eisenbahn-kilometer das Deutsche Kaiserreich.

Die stetig steigende Geschwindigkeit auf den Schienen veränderte die Wahrnehmung der Reisenden nachhaltig. Der Dichter Joseph von Eichendorff schrieb um 1845: „An einem schönen warmen Herbstmorgen kam ich auf der Eisenbahn vom anderen Ende Deutschlands mit einer Vehemenz dahergefahren, als käme es bei Lebensstrafe darauf an, dem Reisen das doch mein alleiniger Zweck war, auf das allerschleunigste ein Ende zu machen, die Dampffahrten rütteln die Welt, die eigentlich nur noch aus Bahnhöfen besteht, unermüdlich durcheinander wie ein Kaleidoskop, wo die vorüberjagenden Landschaften, ehe man noch irgendeine Physiognomie gefasst, immer neue Gesichter schneiden (...)." Auch der französische Schriftsteller Victor Hugo sah beim Blick aus dem Zugfenster „keine Blumen mehr, sondern Farbflecken oder vielmehr rote oder weiße Streifen" Die Getreidefelder würden „zu langen, gelben Strähnen. Die Kleefelder erscheinen wie lange, grüne Zöpfe. Die Städte, die Kirchtürme und die Bäume führen einen Tanz auf und vermischen sich auf eine verrückte Weise mit dem Horizont."

Gesund könne dies alles nicht sein, meinten viele zeitgenössische Mediziner. Das hohe Tempo könnte Kopfschmerzen, Schwindelanfälle oder eine Schädigung des Sehvermögens verursachen. Die Euphorie über den Geschwindigkeitsrausch konnten sie jedoch letztlich nicht bremsen. „Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unsrer Anschauungsweise und in unseren Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden", notierte Heinrich Heine im Jahr 1843. „Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt nur noch die Zeit übrig. (...) Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee", träumte Heine weiter.

Was Goethe und Eichendorff denken würden beim Blick durch das Fenster eines ICE 4, der mit bis zu 250 Kilometern pro Stunde durch die Landschaft donnert? Was würden Heine und Hugo fühlen in einem Airbus A320, der in 11.000 Metern Höhe mit einer Reisegeschwindigkeit von mehr als 800 Kilometern pro Stunde seine Bahnen über den Wolken zieht? Kommen sehen hat er es, der weitsichtige Goethe – und sein Urteil fiel verheerend aus: „Reichtum und Schnelligkeit ist, was die Welt bewundert und wonach jeder strebt; Eisenbahnen, Schnellposten, Dampfschiffe und alle mögliche Fazilitäten der Kommunikation sind es, worauf die gebildete Welt ausgeht, sich zu überbieten, zu überbilden und dadurch in der Mittelmäßigkeit zu verharren."

Rund 150 Jahre nach Goethe attestierte der französische Philosoph Paul Virilio der modernen Welt einen „rasenden Stillstand". Der Begründer der Dromologie (Lehre von der Geschwindigkeit) schrieb: „Die Geschwindigkeit ruft die Leere hervor, die Leere treibt zur Eile." Goethe war seiner Zeit eben voraus – oder besser gesagt einfach schneller. *Alexander Weinlein*

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

»Viele Gestalter waren nie an dem Ort, den sie planen«

PROMENADOLOGIE Professor Martin Schmitz fordert mehr hinzuschauen, sieht den ÖPNV als Sozialleistung an und zweifelt an der Zukunftsidee Smart-City

Herr Professor Schmitz, sind Sie eigentlich gut zu Fuß?
Das würde ich schon sagen. Wieso?

Immerhin sind Sie ja Spaziergangswissenschaftler an der Kunsthochschule Kassel…
Richtig, aber bei der Promenadologie steht das Spazierengehen gar nicht so sehr im Vordergrund. Es geht um jede Form der Mobilität, um Bewegung in jedem Sinne. Also auch um das Autofahren, Fliegen und Zugfahren. Spazierengehen ist aber die einfachste Form, wie man sich bewegen kann.

Die Spaziergangswissenschaften sind ein nicht allzu bekannter Wissenschaftszweig. Spötter sprechen auch von einem Orchideenfach…
…und andere reden von erfahrungsbasierter Planung, ich weiß. Der Schweizer Soziologe Lucius Burckhardt hat Mitte der 1980er Jahre das Fach Spaziergangswissenschaft entwickelt und im Bereich der Architektur und Landschaftsplanung angesiedelt. Wenn wir heute feststellen, dass wir in einer Zeit nie dagewesener Mobilität leben, war damals der Ausgangspunkt dieser Entwicklung. Burckhardt hat einen Zusammenhang zwischen der gewachsenen Mobilität und der dadurch veränderten Wahrnehmung hergestellt. Beim Spazierengehen nehmen wir die Dinge wie Perlen an einer Schnur war, urteilte er. Durch die zunehmende Geschwindigkeit der Fortbewegung werden die Sequenzen größer und damit das Verständnis für die gebaute Umwelt abstrakter.

Und was will die Spaziergangswissenschaft daran ändern?
Die Spaziergangswissenschaft hat einen kritischen Blick als Weiterentwicklung der Urbanismuskritik. Sie sagt: Wir müssen wieder hinschauen. Viele Gestalter dieser Welt – Architekten oder auch Stadtplaner – waren nie an dem Ort, den sie planen. Architektur und Soziologie sind zu Schreibtischwissenschaften verkommen.

Hinschauen ist sicherlich eine richtige Forderung. Aber interessieren sich die Menschen heute nicht sehr viel mehr als in den 1980er Jahren für ihre Umwelt?
Das stimmt. Aber auch die mediale Beeinflussung – Werbung, TV und Internet – war noch nie so groß. Es passiert Folgendes: Wir bringen Vorstellungen mit, die oft nicht mit der Realität übereinstimmen. Essenz der Spaziergangswissenschaft ist: Wie wird das alles auf das Planen und Bauen rückwirken.

© Patricia Schindler

Martin Schmitz

Ist die Promenadologie eigentlich auch für Verkehrsplaner interessant?
Aber sicher! Es gibt ja jetzt wieder Fahrradplanung und Fußgängerplanung, die lange vernachlässigt wurden, als es nur darum ging, Städte möglichst autogerecht auszubauen. Man kann auf der begrenzten Fläche einer Stadt nun einmal nicht viele Verkehrssysteme getrennt voneinander unterbringen. Hier muss neu gedacht werden. Wir sehen ja, dass das individuale Verkehrssystem an seine Grenzen kommt.

Die Zielrichtung der Politik ist aber nach wie vor: mehr Mobilität. Brauchen wir das?
Naja – es gibt nichts Schöneres, als andere Menschen an anderen Orten zu treffen.

Das führt aber zu Umweltverschmutzung und einer Verhetzung des Lebens…
Das hat sicher seinen Preis. Aber ich glaube, das Verkehrssystem, das für eine Entlastung bei gleichbleibender Mobilität sorgen kann, ist die Eisenbahn. Hier muss man etwas verbessern. Ich bin Bahnfahrer, aber die Art und Weise wie ich vom System des Öffentlichen Personennahverkehrs behandelt werde, ist nicht immer akzeptabel.

In Städten gibt es zumindest ÖPNV-Angebote. Auf dem Land ist es schwierig, in strukturschwachen, dünn besiedelten Gebieten einen funktionierenden ÖPNV-Verkehr anzubieten…
Warum?

Weil es zu teuer ist angesichts der eher geringen Zahl an Nutzern.
Also ich glaube, man müsste eine ganz große Rechnung aufmachen, was der Autoverkehr wirklich kostet. Es ist völlig falsch, die Entscheidung für oder gegen ÖPNV-Angebote an den Kosten auszurichten. Es ist eine Sozialleistung, deren Grenzen man im Einzelnen natürlich festlegen müsste. Man muss das meiner Meinung nach alles in einem großen gesellschaftlichen Rahmen sehen.

Wird das mit Blick auf die Zukunft gemacht?
Wenn es um die Zukunft geht, ist die Rede von Industrie 4.0, dem selbstfahrenden Auto oder Smart-City. Was verspricht man sich davon? Ich glaube nicht, dass das Autofahren dann völlig gefahrlos ist. Ich vermute zudem, dass eine Smart-City genau die gleichen Probleme mit sich bringt, die wir jetzt auch haben. Das sind Ergebnisse und Zielsetzung, die ich nicht im Zentrum eines Zukunftsentwurfes sehe. Ich zweifle das an und stelle mir gleichzeitig vor, dass es auch eine Gegenbewegung gibt.

Wie sieht die aus?
Wissen Sie, in der 1960er und 1970er Jahren ist man davon ausgegangen, dass zur Jahrtausendwende das Fahrrad als Fortbewegungsmittel nicht mehr relevant ist. Das genaue Gegenteil ist aber passiert. Auf diese Gegenbewegungen muss man sehr viel genauer schauen.

Das Interview führte Götz Hausding.

Anzeige

DAS WILL ICH ONLINE LESEN!
Jetzt auch als E-Paper.
Mehr Information.
Mehr Themen.
Mehr Hintergrund.
Mehr Köpfe.
Mehr Parlament.
Direkt zum E-Paper
www.das-parlament.de
parlament@fs-medien.de
Telefon 069-75014253

Regeln für das Netz

RECHT Das Gesetz gegen Hass und Hetze im Internet war von Beginn an umstritten. Jetzt legen AfD, FDP und Linke eigene Konzepte vor

Die Freiheit und Anonymität des Internets wird von Nutzern geschätzt, von manchen aber auch für Hasskommentare und Falschnachrichten missbraucht. © Stephan Roters

Gemeinsamkeiten von ganz rechts nach ganz links zeigten sich vergangene Woche in der ersten Beratung dreier Gesetzentwürfe zur Abwehr von Hass und Hetze im Internet. Ein Gesetzentwurf der AfD-Fraktion (19/81) sieht die Aufhebung des Netzwerkdurchsetzungsgesetzes vor, also jenes am Ende der 18. Legislaturperiode verabschiedeten Gesetzes, das Internetplattformen wie Facebook und Twitter dazu verpflichtet, offensichtlich rechtswidrige Inhalte zügig zu löschen.

Die Linke will mit ihrem Gesetzesvorschlag (19/218) eine Teilaufhebung des Gesetzes erreichen, einige für sinnvoll erachtete Bestimmungen aber beibehalten. Die FDP-Fraktion schlägt vor, das Netzwerkdurchsetzungsgesetz aufzuheben, einige Bestimmungen aber in das Telemediengesetz zu übertragen. Ihr „Bürgerrechtestärkungsgesetz“ (19/204) sieht zudem die Abschaffung der Vorratsdatenspeicherung vor, also der anlasslosen Speicherung von Verbindungsdaten.

Joana Eleonora Cotar (AfD) nannte das Netzwerkdurchsetzungsgesetz ein „unsägliches Zensurgesetz“. Der Bundestag habe damit „die Abschaffung der Meinungsfreiheit in den sozialen Netzwerken“ beschlossen. Mit der Löschpflicht der Plattformbetreiber werde „das Strafrecht privatisiert“, sagte Cotar. „Jetzt entscheiden nicht mehr Richter darüber, was strafbar ist und was nicht.“ Aus Angst vor „horrenden Geldstrafen“ würden „die Unternehmen lieber einmal zu viel als einmal zu wenig löschen“. Den bisherigen Regierungsfraktionen warf Cotar vor, es gehe ihnen nicht um das Aufspüren von Straftätern oder Straftaten. „Nein, Sie wollen die Diskurshoheit zurückgewinnen, die von den parteikontrollierten Medien in die freien sozialen Netzwerke abgewandert ist.“

Diese Darstellung wertete Elisabeth Winkelmeier-Becker (CDU) als „Zerrbild“. Wo die Grenze zwischen Meinungsfreiheit und Strafbarkeit verlaufe, sei „im Strafgesetzbuch definiert“ und ändere sich durch das beschlossene Gesetz in keiner Weise. Man könne aber nicht akzeptieren, dass Unternehmen wie Facebook. Twitter und Google „meinen, sie könnten ihre selbstdefinierten Gemeinschaftsstandards an die Stelle unserer demokratisch legitimierten Gesetze stellen“.

Johannes Fechner (SPD) ergänzte: Wer Milliarden verdiene, „den trifft auch die Verantwortung dafür, dass es keine Straftaten in seinem Netzwerk gibt.“ Der AfD hielt Fechner entgegen, ihr gehe es nicht um Meinungsfreiheit, sondern „darum, weiterhin Hass und Hetze im Internet zu ermöglichen“.

Abgrenzungen Für die FDP beeilte sich Nicola Beer, die Unterschiede zur AfD hervorzuheben. Ihre Fraktion wolle, „anders als die AfD, effektiv gegen Menschenfeindlichkeit, Antisemitismus, Diskriminierung und Hasskommentare im Netz vorgehen“, sagte Beer. Das Netzwerkdurchsetzungsgesetz sei einfach schlecht gemacht. Es führe zu einer „Privatisierung der Rechtsdurchsetzung, die nichts mehr mit unserem Rechtsstaatsprinzip zu tun hat“. Am Gesetzentwurf der Linken kritisierte die FDP-Politikerin, dass dieser zu viel vom geltenden Gesetz beibehalte.

Diesen Unterschied zu den Gesetzentwürfen von AfD und FDP begründete die von der Piratenpartei kommende Linken-Abgeordnete Anke Domscheit-Berg. Auch ihre Fraktion sehe „die Gefahr der Privatisierung der Rechtsdurchsetzung“ und „das Risiko der Einschränkung der Meinungsfreiheit durch die Gefahr des Overblocking“, also der vorsorglichen Löschung nicht strafbarer Inhalte. „Sinnvolle Bestandteile“ des Netzwerkdurchsetzungsgesetzes wie die Benennung von Ansprechpartnern sowie Berichts- und Beschwerdeprozesse wolle Die Linke aber beibehalten, da dies „die Erfüllung hoheitlicher Aufgaben erleichtert, ohne Grundrechte zu verletzen“.

Tabea Rößner (Grüne) lobte den Ansatz der Linken. Diese bringe „einige konstruktive Vorschläge ein und wolle „die guten Ansätze des Gesetzes erhalten“. Der AfD hielt Rößner entgegen, gegen Verleumdung und Volksverhetzung vorzugehen, sei „keine Zensur, sondern ein Beitrag zur Zivilisierung des Netzes“.

Strittige Vorratsdaten Die FDP-Forderung, auch die Vorratsdatenspeicherung abzuschaffen, begründete Stephan Thomae mit dem Kernanliegen seiner Partei, die Bürgerrechte zu stärken. Die Sicherheitspolitik der vergangenen Jahre sei von Angst geprägt gewesen, „Angst vor Terror, Kriminalität, Bedrohung“, sagte Thomae und fügte hinzu: „Die Antwort darauf war viel zu oft: minimale Sicherheitsgewinne gegen maximale Einschränkungen bürgerlicher Rechte.“ Die FDP wolle dagegen „maximale Sicherheitsgewinne bei minimalen Eingriffen in bürgerliche Freiheitsrechte“. Mit der Vorratsdatenspeicherung würden viele Daten unbescholtener Bürger erhoben und „nur eine Scheinsicherheit“ erzeugt.

Dem hielt die CDU-Abgeordnete Winkelmeier-Becker entgegen, es gehe „um ein ausgewogenes Verhältnis von Freiheit und Sicherheit“. Viele Bürger monierten, dass in Deutschland die Sicherheit zu kurz komme und nicht etwa die Freiheit.

Johannes Fechner (SPD) erinnerte an den Wahlkampfslogan der FDP: „Die Sicherheit muss besser organisiert sein als das Verbrechen.“ Nun wolle die FDP die Vorratsdatenspeicherung ganz abschaffen, „deren Anwendung eine der zentralen Forderungen von Polizei und Ermittlungsbehörden ist“. Unterstützung fand die FDP in dem Punkt bei Linken und Grünen, während Stephan Brandner (AfD) über das „Liberalala“ spottete. *Peter Stützle*

> STICHWORT

Datenkontrolle im Internet

> **Löschpflicht** Das Netzwerkdurchsetzungsgesetz verpflichtet die Betreiber sozialer Netzwerke zur zügigen Löschung offensichtlich strafbarer Inhalte.

> **Anwendung** Das Gesetz ist am 1. Oktober 2017 in Kraft getreten und muss ab 1. Januar 2018 umgesetzt werden.

> **Vorratsdaten** Telekommunikationsunternehmen müssen Verbindungsdaten eine gewisse Zeit speichern, um Strafverfolgung zu ermöglichen. Durch Gerichtsbeschluss derzeit außer Kraft.

Lehren aus dem Fall Amri

JUSTIZ Terroropfer sollen umfassender entschädigt werden

Opfer von Terroranschlägen sollen künftig umfassender betreut und entschädigt werden. Das sieht ein Antrag (19/234) von Union, SPD, FDP und Bündnis 90/Die Grünen vor, der vergangene Woche einstimmig verabschiedet wurde. Anlass sind die Erfahrungen nach dem Terroranschlag auf den Weihnachtsmarkt am Berliner Breitscheidplatz vom 19. Dezember 2016. Der Tunesier Anis Amri war mit einem Lastwagen in die Buden gefahren. Bei dem Anschlag starben zwölf Menschen, fast 100 wurden verletzt. Der Attentäter wurde später in Italien gestellt und von einem Polizisten erschossen. Nach Angaben des Opferbeauftragten Kurt Beck (SPD) soll der Abschlussbericht, den er vergangenen Mittwoch vorlegte, dazu dienen, den Betroffenen Gehör zu verschaffen und konkrete Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Die Vorschläge Becks flossen in den Antrag ein. Demzufolge sollen auf Bundes- und Landesebene zentrale Anlaufstellen für Opfer eines Terroranschlags und deren Angehörige geschaffen werden. Fachleute sollen „die Regulierung der Entschädigungsansprüche verantwortlich koordinieren“. Ferner soll geprüft werden, wie Opfer von Gewalttaten „einen schnelleren und unbürokratischen Zugang zu Sofortmaßnahmen erhalten“ können. Auch die Höhe der Entschädigung soll überprüft werden. Dabei sei zu erwägen, ob künftig „ein höheres Schmerzensgeld und der Ersatz materieller Schäden“ geleistet werden könne. Zu prüfen sei auch, ob die Leistungen der staatlichen Opferentschädigung allen Betroffenen in gleicher Höhe und unabhängig von ihrer Nationalität zur Verfügung gestellt werden könnten.

Redner aller Fraktionen machten deutlich, dass sie den Antrag befürworten. Linke und AfD rügten, sie hätten den Antrag gerne mitgezeichnet, seien aber gar nicht gefragt worden. Andrea Nahles (SPD) räumte ein, die Betroffenen seien nicht angemessen unterstützt worden. Regierung und Behörden hätten „teilweise unbeholfen und ohne Routine reagiert“. Volker Kauder (CDU) fügte hinzu, der Opferschutz müsse für alle Betroffenen von Gewalttaten, nicht nur für Terroropfer, verbessert werden. Er sprach sich wie andere dafür aus, rasch einen Untersuchungsausschuss zum Fall Amri einzusetzen, um die vielen „Pannen“ aufzuklären. Konstantin Kuhle (FDP) bekannte, die Familien der Opfer seien von den Verantwortlichen und den bürokratischen Regelungen enttäuscht. Katrin Göring-Eckardt (Grüne) monierte, es sei kläglich, dass die Kanzlerin erst jetzt mit den Opfern ins Gespräch komme. *pk*

Keine Abschottung

ASYL Breite Ablehnung des AfD-Antrags zu Grenzkontrollen

In Streit um die Flüchtlingspolitik ist die AfD mit der Forderung nach „umfassenden Grenzkontrollen“ vergangene Woche im Bundestag auf scharfen Widerspruch der übrigen Fraktionen gestoßen. „Aufrührerisch“ nannte Armin Schuster (CDU) den AfD-Vorstoß; „perfide“ fanden Lars Castellucci (SPD) und Ulla Jelpke (Linke) das Vorgehen der AfD, der Benjamin Strasser (FDP) einen „Aufruf zum Rechtsbruch“ und Luise Amtsberg (Grüne) „nationalstaatliche Kleingeisterei“ attestierten.

Alexander Gauland (AfD) betonte dagegen, seine Fraktion fordere „Schluss mit den offenen Grenzen und Rückkehr zum Rechtsstaat“. Menschen „können illegal sein“, fügte er hinzu. Deshalb sei es „besser, sie gar nicht erst hereinzulassen, statt sie mühevoll und mit ungewissem Erfolg abzuschieben“. Nach einem Antrag der AfD-Fraktion (19/41), der an den Hauptausschuss überwiesen wurde, soll die Bundesregierung „sofort einen vollständigen und effektiven Schutz der deutschen Grenze“ gewährleisten. Das heiße, „umfassende Grenzkontrollen mit entsprechenden Vollmachten einzurichten“.

Schuster nannte es eine „irrwitzige Vorstellung, zu glauben, wir könnten dieses Land nicht mit offenen Grenzen gestalten“. Castellucci sagte, nach der AfD-Forderung müsste man „Gewehre auf die Menschen an den Grenzen richten“, sei dann aber „nicht mehr in Deutschland, sondern in Nordkorea“. Strasser wertete die „Abschottungsfantasien“ der AfD als „rechtlich nicht haltbar“ und „Verstoß gegen das Schengener Abkommen“. Jelpke kritisierte, der Antrag „strotzt vor Falschmeldungen“ und sei „ein Paradebeispiel für die Hetze, mit der die AfD auf Stimmenfang geht“. Amtsberg sagte, die AfD müsse bei ihren Forderungen den Menschen auch erklären, dass es dann „vorbei ist mit europäischer Freizügigkeit“. Dann „würde um Deutschland eine Mauer gebaut“. *sto*

Dauerbrenner Diäten

ABGEORDNETE Verfahren für Bezügeanpassung bestätigt

Die Entschädigungen der Bundestagsabgeordneten werden auch in der 19. Wahlperiode jährlich der Lohnentwicklung angepasst. Für einen entsprechenden Antrag von CDU/CSU, SPD und FDP (19/236) stimmten im Parlament vergangene Woche insgesamt 505 Abgeordnete der drei Fraktionen sowie der Grünen; dagegen votierten 152 Parlamentarier, acht enthielten sich. Damit bleibt das Anpassungsverfahren auch in dieser Wahlperiode wirksam.

Nach dem Abgeordnetengesetz orientieren sich die sogenannten Diäten an den Bezügen eines Richters an einem obersten Gerichtshof des Bundes; seit Mitte 2017 betragen sie monatlich 9.541,74 Euro. Laut Gesetz werden sie jeweils zur Jahresmitte auf Grundlage der Entwicklung des Nominallohnindex angepasst, was für neue Wahlperioden indes nur gilt, wenn der Bundestag dieses Verfahren innerhalb von drei Monaten nach seiner Konstituierung bestätigt.

In der Debatte nannte Stefan Keuter (AfD) den Automatismus „eine Frechheit“ und kritisierte, dass die Anpassung „ohne Aussprache durchgewunken werden sollte“ – eine Erhöhung „ohne lästige Debatte“.

Jan Korte (Linke) bezeichnete eine angemessene Entschädigung als notwendig. Berechtigt sei jedoch „die Kritik daran, wie das hier läuft“, fügte er hinzu und mahnte: „Man muss Transparenz herstellen“.

Michael Grosse-Brömer (CDU) betonte, die Diäten blieben „von der Lohnentwicklung der Beschäftigten in unserem Land“ abhängig, was „durchaus transparent“ sei. Carsten Schneider (SPD) verwies darauf, dass die Abgeordneten laut Verfassung selbst über die Höhe der Diäten entscheiden müssten und dabei Expertenempfehlungen für eine „faire Festlegung“ folgten. Marco Buschmann (FDP) befand das System für richtig. Problematisch sei, über „eigene Bezahlung mit fremden Geld“ nachzudenken; Populisten nutzten das für „antiparlamentarische Reflexe“. Britta Haßelmann (Grüne) nannte die AfD „scheinheilig“. Über das Thema sei in zwei Bundestagsgremien geredet worden, und zwar ohne Widerspruch der AfD. *sto*

KURZ NOTIERT

Bundestag hebt Immunität von AfD-Abgeordneten auf

Fast einstimmig (eine Enthaltung) und ohne Aussprache hat der Bundestag vergangene Woche die Immunität der AfD-Abgeordneten Sebastian Münzenmaier und Martin Renner aufgehoben. Damit kann gegen die Abgeordneten ein Strafverfahren eingeleitet werden. Wie der Vorwurf gegen die Politiker lautet, wurde nicht mitgeteilt. Die AfD-Fraktionsvorsitzenden Alice Weidel und Alexander Gauland erklärten: „Es ist im Sinne der Beschuldigten, etwaige falsche Anschuldigungen auszuräumen.“ *pk*

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

»Verrohung der Gesellschaft«

EXTREMISMUS Scharfe Kontroverse im Bundestag über Gewalttaten gegen Politiker und Flüchtlinge

Im Bundestag ist es zu einer heftigen Kontroverse über Gewalttaten gegen Politiker gekommen. In einer von der AfD-Fraktion beantragten Aktuellen Stunde über „linksextreme Gewalttaten gegen die politische Betätigung demokratischer Parteien“ wurde ihr vergangene Woche aus den Reihen anderer Fraktionen vorgeworfen, Hass zu schüren. Demgegenüber beklagte Kay Gottschalk (AfD), dass beim jüngsten AfD-Bundesparteitag in Hannover Delegierte „unter den Augen der Polizei“ verletzt worden seien. Er selbst war an der Hand lädiert worden. Verantwortlich für das Sicherheitskonzept der „Deeskalation zu Lasten der körperlichen Integrität“ von AfD-Mitgliedern sei Niedersachsens Innenminister Boris Pistorius (SPD), sagte Gottschalk und forderte dessen Rücktritt wegen „dieser ungeheuerlichen Vorfälle“.

Stephan Mayer (CSU) sah eine „besorgniserregende“ Zunahme von Gewalttaten gegen Politiker wie jüngst auf den Bürgermeister von Altena, Andreas Hollstein. 1.841 Straftaten gegen Amts- und Mandatsträger habe die Kriminalstatistik 2016 ausgewiesen, überwiegend begangen aus dem rechtsextremistischen Bereich. Jede Art Extremismus sei gleichermaßen verwerflich, sagte Mayer und beklagte eine „stärkere Verrohung der Gesellschaft“ und Sprache.

Sonja Steffen (SPD) warf die Frage auf, ob nicht gerade die politische Betätigung der AfD dazu führe, „dass die Menschen zunehmend rauer“ mit demokratischen Parteien und Politikern umgingen. „Ihr Prinzip ist es leider, Menschen gegeneinander aufzuwiegeln“, kritisierte Steffen. Sie betonte zugleich, dass Gewalt keine Gegengewalt rechtfertige. Vielmehr würden Gewalttaten jeglicher Art unter Strafe gestellt, „und das ist gut und richtig so“.

Konstantin Kuhle (FDP) mahnte mit Blick auf die „massiven Ausschreitungen“ beim G20-Gipfel in Hamburg, auch linksextreme Gewalt dürfe nicht verharmlost werden. Zugleich verwies er darauf, dass es im Jahr 2015 in Sachsen-Anhalt 230 linksextremistische und 1.749 rechtsextremistische Gewalttaten gegeben habe, und forderte die AfD auf, „in ihrer Rhetorik auf Gewaltfantasien zu verzichten“. Die AfD sei „der Agent der politischen Verrohung“.

»Größtes Problem« Caren Lay (Linke) nannte rassistische Gewalt das „größte Problem, das unsere Demokratie bedroht“. Allein 2016 habe es fast 1.000 Angriffe auf Flüchtlingsunterkünfte gegeben und 2.500 weitere Angriffe auf Flüchtlinge gegeben, rechnete Lay vor und fügte hinzu, hier die Empörung der AfD zu vermissen. Vielmehr mache die AfD „Geflüchtete zu Sündenböcken für eine gescheiterte Sozialpolitik“ und stelle „Migranten als Kriminelle dar“.

Wie Lay bekräftigte auch Sven-Christian Kindler (Grüne), dass Gewalt kein Mittel der politischen Auseinandersetzung sei. Er verwies darauf, dass in diesem Jahr mehr als 1.000 Flüchtlinge angegriffen worden seien. Dazu höre man von der AfD „herzlich wenig“, und wenn, „relativieren Sie es“ oder „gießen Öl ins Feuer“. Die AfD verbreite bewusst eine „Stimmung der rassistischen Hetze, der Gewalt, des Hasses“. Dem werde man auch „auf der Straße“ laut widersprechen. *Helmut Stoltenberg*

Der am Hals verletzte Bürgermeister von Altena (NRW), Andreas Hollstein (CDU), Ende November am Tag nach dem Messerangriff auf ihn © picture-alliance/Oliver Berg/dpa

Der Sumpf

FINANZEN Die Steuervermeidungspraxis großer Unternehmen steht in der Kritik. Fraktionen fordern Erweiterung der »Schwarzen Liste«

Das Stadtzentrum der maltesischen Hauptstadt Valetta. Die Insel gilt als Steueroase.

© picture-alliance/Ju¨rgen Effner

Der Kampf gegen Steuervermeidung, Steuerhinterziehung und Geldwäsche muss nach Ansicht aller Bundestagsfraktionen weitergehen, über mögliche konkrete Schritte gehen die Positionen jedoch zum Teil weit auseinander. Am vergangenen Mittwoch berieten die Abgeordneten Anträge der Grünen, der Linken, der SPD und der FDP zum Thema Steuerschlupflöcher. Im Anschluss wurden die Vorlagen zur weiteren Beratung an den Hauptausschuss überwiesen.

Die Autoren der Anträge beriefen sich auf die mittlerweile lange Liste von internationalen Steuerskandalen und speziell auf die zuletzt Anfang November veröffentlichten „Paradise Papers", die die Praxis von Unternehmen und Privatpersonen enthüllten, ihre Einnahmen beziehungsweise ihr Vermögen in sogenannten Steueroasen zu verstecken.

Für Bündnis 90/Die Grünen begründete Lisa Paus den Antrag ihrer Partei mit dem Titel „Paradise Papers – Steuersümpfe trockenlegen" (19/239). Der jüngste Fall habe gezeigt, wie massiv Steuerminimierung betrieben werde. Dies erfordere dringend politische Konsequenzen. Es gebe bekannte Muster, aber auch neue Sachverhalte. Paus verwies auf „massive Probleme innerhalb der Europäischen Union". Dagegen müsse der Bundestag endlich etwas tun. Diese Praktiken führten allein in Deutschland jährlich zu 17 Milliarden Euro Mindereinnahmen. Dazu käme ein massives Gerechtigkeits- sowie ein Wettbewerbsproblem. Paus bedauerte, dass die geschäftsführende Bundesregierung aktuell keinen Handlungsbedarf sehe. Für die Grünen gebe es diesen sehr wohl, sagte Paus, und sie freue sich auf gemeinsame Initiativen mit anderen Fraktionen.

Für die Fraktion der CDU/CSU steht hingegen außer Frage, dass in den vergangenen Jahren schon viel Konkretes auf den Weg gebracht worden sei und es jetzt darauf ankomme, kontinuierlich weiterzuarbeiten. Wolfgang Schäuble habe als Finanzminister seit 2011 mehrere Gesetze initiiert, um Steuervermeidung und Steuerbetrug zu bekämpfen, sagte Mathias Middelberg (CDU). Es gebe einen automatischen Austausch über Finanzkonten, und viele Steuersparmodelle seien nicht mehr möglich. Transparenz sei die grundlegende Basis für eine faire Besteuerung. Das könne Deutschland aber nicht vollständig alleine klären. Der Weg sei sehr mühselig und dauere Monate und Jahre. Die Regierung sei in den vergangenen Jahren erfolgreich gewesen, es gebe aber immer noch Baustellen. Wer demnächst mit der Union regiere, sei herzlich eingeladen, „an diesen Baustellen und an diesen Problemen entschlossen weiterzuarbeiten".

Der SPD-Abgeordnete Lothar Binding gab sowohl den Vertretern von den Grünen als auch von der Union recht: Es sei schon viel erreicht worden, aber es müsse noch viel getan werden. Die Paradise Papers hätten keine neuen Steuervermeidungsstrategien ans Licht gebracht, sagte Binding. Neu sei die Dimension der Vorgänge gewesen. Der SPD-Antrag „Maßnahmen gegen unfairen Steuerwettbewerb" (19/233) zielt Binding zufolge darauf ab, mit nationalen Maßnahmen „in diesem Sumpf einigermaßen zu regulieren". Steueroasen in der EU bezeichnete Binding als „eine Form des unfairen Umgangs, den wir nicht hinnehmen wollen". Dumpingbesteuerung dürfe nicht länger als fairer Wettbewerb gelten.

Wettbewerb Für die FDP konstatierte Michael Theurer, dass angesichts aggressiver Steuervermeidungsmethoden in der Tat politischer Handlungsbedarf bestehe. Es gebe keine fairen Wettbewerbsbedingungen. Die aus der Komplexität der Steuersysteme entstehenden Schlupflöcher müssten geschlossen werden. In einem Binnenmarkt mit freier Bewegung des Kapitals würden verbindliche gemeinsame Regeln in der Unternehmensbesteuerung benötigt. Die FDP sei aber gegen die Vereinheitlichung der Steuersysteme. Mit ihrem Antrag gehe die Fraktion auch auf die Versäumnisse im Inland ein. So müsste dafür gesorgt werden, dass sich die Betriebsprüfer besser ausgebildet diesen komplexen Aufgaben stellen und auf entsprechende Ressourcen zurückgreifen können. Der Antrag der FDP-Fraktion steht unter der Überschrift „Steuerschlupflöcher schließen, aggressive Steuervermeidung und Steuerhinterziehung beenden" (19/227).

Fabio De Masi begründete für die Fraktion Die Linke den Antrag mit dem Titel „Sofortmaßnahmen gegen internationale Steuervermeidung und Geldwäsche" (19/219). Legale Steuertricks und illegale Steuerhinterziehung summierten sich in der EU auf Hunderte Milliarden Euro. Konzerne drückten ihre Steuerlast auf fast Null, während jede Krankenschwester und jeder Bäcker zur Kasse gebeten würde. Wie Paus kritisierte De Masi, dass es auch mitten in Europa Steueroasen gebe. Die Schwarze Liste der EU sei daher ein Witz. Mit null Prozent Steuern sei man laut dieser Liste nicht automatisch Steueroase. De Masi kritisierte schleppende Ermittlungen bei Geldwäsche und die Blockade einschlägiger Register in Brüssel durch die Bundesregierung.

Für die AfD sprach Leif-Erik Holm, der das Problem der Steuervermeidung in zu hohen Steuern begründet sah. Es sei kein Wunder, wenn die Reichen sich Schlupflöcher suchen, während Kleinverdiener und Mittelstand in die Röhre schauen. Gebraucht würden „Paradise Papers für Otto Normalbürger oder Otto Normalunternehmer in Deutschland oder besser eine durchgreifende Steuerreform mit einer klaren Entlastung", sagte Holm. Erst wenn Deutschland seine Hausaufgaben gemacht habe, könne man sich auch um einen fairen internationalen Steuerwettbewerb kümmern. Steuervermeidung sei allerdings nur begrenzt beeinflussbar. Deshalb mache es keinen Sinn, den Bürgern zu suggerieren, man könne daran Grundlegendes ändern, so Holm.

Gemeinsame Recherche Der Begriff Paradise Papers steht für eine internationale Recherche, die auf Daten beruht, die der „Süddeutschen Zeitung" zugespielt und von ihr gemeinsam mit anderen Medien ausgewertet wurden. Sie dokumentieren, wie Konzerne wie Apple oder Nike sowie Regierungsmitglieder und Prominente aus vielen Ländern für ihre Geldgeschäfte Briefkastenfirmen nutzen. In Deutschland führen die Spuren der Zeitung zufolge zu rund tausend Fällen – ohne dass sich damit automatisch rechtliches Fehlverhalten verbinden würde. Wie schon bei den Panama Papers hat die Zeitung die Daten mit investigativen Journalisten geteilt, mit denen sie bereits bei den Projekten Offshore Leaks, Luxemburg Leaks oder Swiss Leaks kooperierte. *Michael Wojtek*

Debatte zum Glyphosat-Alleingang

LANDWIRTSCHAFT SPD verärgert über die Union

Groll bestimmt das Verhältnis der Sozialdemokraten gegenüber ihrem Ex-Koalitionspartner CDU/CSU. Die Zustimmung Deutschlands zur Verlängerung der Zulassung des Herbizids Glyphosat auf EU-Ebene Ende November hat am vergangenen Dienstag die Debatte im Parlament über die Zukunft des Wirkstoffes belastet. Mehrere Anträge der Grünen (19/230, 19231), der SPD (19/232), der FDP (19/216) und Die Linke (19/226) standen zur Diskussion, nachdem das CSU-geführte Landwirtschaftsministerium statt sich zu enthalten, für die Zulassungsverlängerung in Brüssel gestimmt hatte. Damit führte Bundeslandwirtschaftsminister Christian Schmidt (CSU) seine sozialdemokratische Kollegin Barbara Hendricks vor, die als Umweltministerin gegen eine Verlängerung war. Enthaltung hätte nach Ansicht der SPD die Kompromissformel nach bewährter Koalitionspraxis der vergangenen Wahlperiode gelautet. Innerhalb der neuen geschäftsführenden Bundesregierung nahm sich Minister Schmidt allerdings die Freiheit, allein zu entscheiden.

»Nehmen sie die Sorgen in der Bevölkerung ernst.«
Frank Sitta, FDP

Nationaler Ausstieg Grund genug für die SPD, in einem Antrag den nationalen Ausstieg aus der Anwendung von glyphosathaltigen Pflanzenschutzmitteln zu fordern. Für Haus- und Kleingärten, auf öffentlichen Flächen und innerhalb geschlossener Ortschaften soll das Verbot sofort gelten. Karl Lauterbach (SPD) beschwerte sich zudem, dass der Minister mit seinem Alleingang über die fachliche Expertise der Gesundheitspolitiker hinweggegangen sei. „Denn die Produkte, mit denen Glyphosat verwendet wird, machen die Krebserregung", sagte er. Die Kombination des Wirkstoffes mit anderen Mitteln müsse kritisch betrachtet werden. Diejenigen, die Glyphosat anwenden, seien von einem erhöhten Risiko betroffen. „Ja, es ist schwer zu ersetzen", gab Lauterbach indes zu, „aber es darf nicht verharmlost werden."

In dieselbe Kerbe schlug Harald Ebner für Bündnis 90/Die Grünen. Durch die Zustimmung in Brüssel sei nun Schadensbegrenzung auf nationaler Ebene nötig. Der Minister habe bisher kein Gesetz erlassen, das die heimische Anwendung regelt, stattdessen sei ein europäischer Glyphosatausstieg verhindert worden. Ebner forderte ein Ende des Einsatzes zum Schutz der Artenvielfalt und zur Wahrung des Vorsorgeprinzips sowie einen Ausstiegsplan, der umweltverträgliche Alternativen anbieten soll. Zudem forderte er die Gefährdung der Honig- und Wildbienen mithilfe eines EU-Freilandverbots für bienengiftige Neonikotinoide zu reduzieren. Das Insektensterben und der Einsatz von Neonikotinoiden hängen seiner Ansicht nach zusammen. Wenn die EU etwas dagegen unternimmt, müsse Deutschland dies unterstützen.

»Der Einsatz von Glyphosat ist streng geregelt.«
Hermann Färber, CDU

Im Namen des gescholtenen Ministers wandte Hermann Färber (CDU) gegen die Kritik ein, dass Angst und Panik gemacht werde, um die Debatte über Glyphosat zu bestimmen. Die Kritiker sollten ein aufwändiges Prüf- und Zulassungsverfahren, das wissenschaftlich basiert sei, nicht so einfach infragestellen. „Der Einsatz von Glyphosat ist streng geregelt." Der Wirkstoff verfüge im Vergleich zu anderen Produkten über viele Vorteile und sei das am besten untersuchte Pflanzenschutzmittel der Welt. Andere Herbizide, die dieselben positiven Eigenschaften aufweisen, gebe es nicht, so der Unionsabgeordnete. Er stimmte aber der Forderung der SPD-Vorlage zu, dass die Zulassungsverfahren optimiert werden müssen.

Frank Sitta (FDP) pflichtete bei, dass Glyphosat intensiv erforscht sei. Bei sachgerechter Anwendung seien keine schädlichen Auswirkungen auf Mensch und Tier zu vermuten. Er forderte deshalb, dass die Zulassung weiterhin ausschließlich auf Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse erfolgen müsse ungeachtet der Versuche weltanschaulicher Einflussnahme und unter der Maßgabe von Sachlichkeit, Rationalität sowie Fachlichkeit. Dies müsse auf nationaler Ebene auf der Grundlage der Expertise zuständiger Zulassungs- und Bewertungsbehörden streng wissenschaftsgeleitet betrieben werden. Einher ging damit jedoch die Forderung, dass die Verfahren transparenter zu gestalten seien. „Nehmen sie die Sorgen in der Bevölkerung ernst", forderte Sitta. Ein ordentliches Genehmigungsverfahren dürfe aber auch nicht politisch instrumentalisiert und das Vertrauen der Bevölkerung in staatliche Zulassungsverfahren untergraben werden.

Die Linke forderte hingegen ein Verbot. Kirsten Tackmann (Die Linke) kritisierte, dass sich Christian Schmidt bisher weggeduckt habe und sich nun für Glyphosat stark mache, obwohl der Preis für die Umwelt dafür zu hoch sei. Gut sei, dass das Mittel weniger Bodenbearbeitung erfordere und damit weniger Bodenerosion und mehr Klimaschutz zur Folge habe. Dagegen spreche, dass Glyphosat in Lebensmitteln nachgewiesen werden könne und der Minister dem Gemeinwohl verpflichtet sei. Die Linke forderte aus diesem Grund, durch Sofortmaßnahmen direkte und indirekte gesundheitliche und ökologische Gefahren und Risiken für Mensch und Tier auszuschließen.

Verbieten ja, aber nicht so schnell, forderte auch Stephan Protschka von der Alternative für Deutschland. Das dürfe nicht von heute auf morgen geschehen, denn „derzeit ist es nicht aus der Landwirtschaft wegzudenken". Die Landwirte seien darauf angewiesen. Er kritisierte den „hektischen Aktionismus", der seiner Meinung nach der koalitionslosen Zeit geschuldet sei. „Weder rot-grün, noch schwarz-gelb, noch schwarz-rot haben etwas gegen Glyphosat getan", resümierte er. Weil die Jamaika-Gespräche keine Chance hatten, würde sich nun auf das Glyphosat gestürzt. Alle Anträge wurden zur weiteren Beratung an der Hauptausschuss überwiesen. *Jan Eisel*

Siemens im Kreuzfeuer

WIRTSCHAFT Linke will Entlassungen bei Unternehmensgewinnen verbieten lassen

Das Aus für ganze Standorte trotz satter Unternehmensgewinne – die angekündigten Entlassungen des Siemens-Konzerns haben bundesweit für Schlagzeilen gesorgt und polarisiert, und zwar bis in die Politik hinein: Die Fraktion Die Linke hat einen Gesetzentwurf vorgelegt, mit dem Massenentlassungen bei Unternehmensgewinnen verhindert werden sollen (19/217). Der Entwurf wurde am Dienstag nach erster Lesung zur weiteren Beratung in den Hauptausschuss überwiesen.

Siemens müsse zum Handeln gezwungen werden, begründete Fraktionschef Dietmar Bartsch den Vorstoß. Das Handeln des Konzerns sei ein Skandal, rücksichtslos und unverantwortlich „Für einige gibt es zu Weihnachten Dividendengeschenke und für andere Existenzängste." Bartsch sagte, die Linke unterstütze den Kampf von Gewerkschaften und Arbeitnehmern gegen den Arbeitsplatzabbau an allen Standorten. Mit dem Gesetz will die Fraktion individuelle Arbeitnehmerrechte stärken und Kündigungen untersagen, wenn diese trotz einer anhaltenden positiven Ertragssituation allein zur weiteren Gewinnsteigerung des Unternehmens vorgesehen sind. Zugleich müssten regionale oder branchenspezifische Arbeitsmarktfolgen bei beabsichtigten Entlassungen durch das Unternehmen abgeschätzt und mit den betroffenen Akteuren beraten werden. Die Mitbestimmungsrechte des Betriebsrats bei geplanten Kündigungen oder Betriebsänderungen sollen zudem gestärkt werden.

Der CDU-Abgeordnete Carsten Linnemann lehnte den Entwurf mit der Begründung ab, die Politik dürfe sich am Ende nicht in unternehmerische Entscheidungen einmischen. Siemens stehe vor der Herausforderung, strukturelle Maßnahmen für die Zukunft zu ergreifen. Der Konzern habe nun die Chance, das Gespräch mit Mitarbeitern zu suchen, um diese bei der Entscheidung mitzunehmen.

Bernd Rützel (SPD) widersprach seinem Vorredner. Er erwarte schon, dass sich die Politik am Ende des Tages einmische, sagte der Abgeordnete. Sonst gäbe es heute noch keinen Mindestlohn. Siemens habe mit seinem Handeln Vertrauen gebrochen, und das sei problematisch: Es sei ein falsches Signal an die restliche Belegschaft. Immerhin seien Rekordgewinne nur deswegen möglich gewesen, weil die Menschen sich für ihr Unternehmen eingesetzt hätten.

Der AfD-Abgeordnete Steffen Kotré bezeichnete den Gesetzentwurf als gut gemeint, aber schlecht gemacht. Verbote würden außerdem nur dazu führen, dass Firmen Bilanzen anders darstellen und Gewinne unter Umständen drücken würden.

Für die FDP-Fraktion erklärte Michael Theurer, man könne generell einem international im Wettbewerb stehenden Konzern nicht vorwerfen, dass er sich an veränderte Bedingungen anpasst. Siemens stelle in Deutschland immer noch mehr Menschen ein, als das Unternehmen an anderer Stelle entlasse. Er wolle keine „Lex Siemens", sondern Rahmenbedingungen für die Wirtschaft, in denen Arbeitsplätze entstehen könnten. Die soziale Marktwirtschaft müsse revitalisiert werden.

Die Grünen-Abgeordnete Katharina Dröge erklärte, es sei zwar wichtig und richtig, über unternehmerische Verantwortung zu sprechen. Der Gesetzentwurf der Fraktion Die Linke sei indes so vage, dass er Hintertüren öffne. Das sei verantwortungslos – den Menschen werde vorgegaukelt, Dinge regeln zu können, die Politik nicht regeln könne. Aufgabe sei hingegen, die richtigen Rahmenbedingungen für Transformationsprozesse zu setzen. *Kristina Pezzei*

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

Saures für die Euro-Staaten

EUROPA Das »Nikolaus-Paket« der EU-Kommission schmeckt im Bundestag nicht jedem

Ein Nikolaus-Paket der besonderen Art hatte EU-Kommissionschef Jean-Claude Juncker am 6. Dezember geschnürt. Statt Nüssen und süßen Leckereien enthielt es ein Papier mit dem wenig lieblichen Titel „Fahrplan für die Vertiefung der Wirtschafts- und Währungsunion Europas (WWU)". Schmecken wird das nicht jedem Mitglied der Europäischen Union. Die Kommission schlägt vor, den Euro-Rettungsschirm ESM in einen Europäischen Währungsfonds umzuwandeln, der Krisenstaaten bei finanziellen Schwierigkeiten unterstützen und zudem als ständige finanzielle Letztsicherung („Backstop") der europäischen Bankenunion fungieren soll – etwa bei der Abwicklung nicht lebensfähiger Geldhäuser und der geplanten gemeinsamen Einlagensicherung. Wie Frankreichs Präsident Emmanuel Macron will die Kommission darüber hinaus einen Europäischen Minister für Wirtschaft und Finanzen schaffen.

Über die Pläne haben die Staats- und Regierungschefs der EU auf ihrem Treffen am vergangenen Freitag zunächst nur beraten, weitgehend überschattet von der Brexit-Frage und dem Streit über die Flüchtlingsverteilung in Europa. Konkrete Entscheidungen wollen sie erst auf einer Sondersitzung am 28./29. Juni 2018 treffen.

Die FDP-Bundestagsfraktion fordert, dass die Bundesregierung sich aktiv in die Reformdebatte einbringt. In einem Antrag (19/228), den das Parlament am vergangenen Donnerstag nach erster Lesung zur weiteren Beratung an den Hauptausschuss überwies, stellen die Liberalen dafür Eckpunkte auf. Eine Letztsicherung für den Bankenabwicklungsfonds sei abzulehnen, heißt es darin, dies käme einer Vergemeinschaftung der Risiken in den Bankenbilanzen gleich. „Wir wollen Bankenabwicklung statt Bankenrettung", betonte Florian Toncar, aber keine auf Kosten der Steuerzahler in Europa. Außerdem lehnt die FDP die gemeinschaftliche Finanzierung von Schulden von EU-Mitgliedstaaten, etwa durch Eurobonds oder ähnliche Konstruktionen, ab. „Wir wollen an die Ursachen der Unterschiede herangehen, zum Beispiel über die Strukturfonds, die es ja schon gibt."

Gegen eine Transferunion Gegen eine „Transferunion" wandte sich auch Ursula Groden-Kranich (CDU). „Es fehlt das Zauberwort, das über allen Vorschlägen stehen sollte, das Subsidiarität heißt und nicht Vergemeinschaftung von Lasten oder Schulden, wie im Antrag der FDP richtig herausgearbeitet worden ist." Peter Boehringer (AfD) lobte die FDP-Forderung nach einer fiskalpolitischen Eigenverantwortung der Euro-Mitgliedstaaten. „Den Macron'schen Gemeinschaftshaushalt der Vereinigten Staaten von EU-ropa lehnen wir kategorisch ab", sagte er, und nannte die Schaffung eines EU-Finanzministers überdies „glatt illegal". Die EU sei kein Staat und dürfe nach Ansicht des Verfassungsgerichts auch keiner werden.

Johannes Kahrs (SPD) betonte demgegenüber, seine Partei könne sich einen europäischen Finanzminister und auch eine gemeinsame Steuerpolitik vorstellen. „Man muss Europa verbessern." Dafür tauge der Antrag der FDP, der von viel Misstrauen geprägt sei, überhaupt nicht.

Alexander Ulrich (Die Linke) warf der FDP vor, nach dem Motto zu verfahren: „Wenn jeder an sich denkt, ist an alle gedacht." Aber auch die Kommissionsvorschläge lehnte er ab. Die EU brauche ein „europaweites breitangelegtes öffentliches Investitionsprogramm". Eine sinnvolle Euro-Reform müsste zudem eine strenge Regulierung der Finanzmärkte einschließen.

Für ein Ja des Bundestages zu Junckers Nikolaus-Paket warb Gerhard Schick (Grüne). Die Reform der WWU sei nicht nur extrem wichtig für die Zukunft des Wirtschaftsraumes, sondern auch „extrem dringlich", mahnte er. *Johanna Metz*

Treffen von Erasmus-Studenten in Rom: Das älteste Bildungsprogramm der Europäischen Union erhält im kommenden Jahr 24 Millionen Euro mehr als bisher. © picture-alliance/NurPhoto

Sattes Plus für Brüssel

EU-HAUSHALT Das Budget steigt deutlich an. Abstriche bei Vorbeitrittshilfen für die Türkei

Die Europäische Union kann im kommenden Jahr deutlich mehr Geld ausgeben als noch 2017. Insgesamt 144,7 Milliarden Euro werden 2018 an Zahlungen zur Verfügung stehen – ein Plus von zehn Milliarden Euro im Vergleich zu 2017. Dazu kommen 160,1 Milliarden Euro für Verpflichtungen. Das sind Mittel, die vertraglich zugesagt werden können. Vor allem in die Kohäsionspolitik, die für die Angleichung der Lebensumstände in allen 28 EU-Mitgliedstaaten sorgen soll, wird deutlich mehr Geld fließen. Das Budget steigt um satte 25 Prozent.

Um ein deutliches Zeichen an die Türkei zu senden, haben sich die Abgeordneten des Europäischen Parlaments (EP) und die Mitgliedstaaten in ihren Verhandlungen darauf geeinigt, die Vorbeitrittshilfen für die Türkei um 105 Millionen Euro zu kürzen. Weitere 70 Millionen Euro werden vorerst in eine Reserve eingestellt, bis die Türkei bei Rechtsstaatlichkeit, Demokratie, Menschenrechte und Meinungsfreiheit Fortschritte macht. Vor allem die Bundesregierung hatte wegen der Serie von Verhaftungen von Menschenrechtlern und Journalisten auf ein Signal gepocht. Der für die Türkei zuständige EP-Chefunterhändler, der rumänische Christdemokrat Sigfried Muresan, betonte: „Wir haben klar gemacht, dass EU-Geld für Drittstaaten nicht ohne Bedingungen fließen kann." Der Chefunterhändler des Rates, der stellvertretende Finanzminister Estlands, Märt Kivine, würdigte den für das Gesamtbudget erzielten Kompromiss als „gutes und ausgewogenes Ergebnis", das „es der Union ermöglicht, zu handeln und auf die verschiedenen Erfordernisse zu reagieren." Der Unterhändler der Bundesregierung, Finanzstaatssekretär Jens Spahn (CDU), lobte es als gutes Beispiel für maßvolle und vorausschauende Haushaltsführung. EU-Haushaltskommissar Günther Oettinger prognostizierte: „Der Haushalt wird für mehr Wachstum, mehr Arbeitsplätze und Investitionen sorgen."

Kritiker, wie der Europaabgeordnete Bernd Kölmel von den Liberal-Konservativen Reformern, monieren indes, dass der Haushalt in alten Strukturen gefangen bleibe. „Wieder werden 71 Prozent der EU-Mittel in die überkommene Kohäsions- und Agrarpolitik fließen", kritisierte der haushaltspolitische Sprecher seiner Fraktion. „Damit begegnet man aber nicht den Herausforderungen der Zukunft, sondern der Vergangenheit." Im kommenden Mai wird Oettinger einen Vorschlag für die EU-Finanzen nach 2020 vorstellen. Mit Spannung wird erwartet, ob er den bisherigen Schwerpunkt auf Strukturförderung und Agrarsubventionen verschieben wird. Die Sozialdemokraten im Europäischen Parlament haben sich bei der Abstimmung über den Haushalt 2018 enthalten, weil ihre Forderungen in der Migrations- und Entwicklungspolitik nicht erfüllt wurden. „Eine nachhaltige Lösung der Flüchtlingskrise und ihrer Ursachen ist so nicht möglich", kritisierte Jens Geier, stellvertretender Vorsitzender des Haushaltsausschusses im Europäischen Parlament.

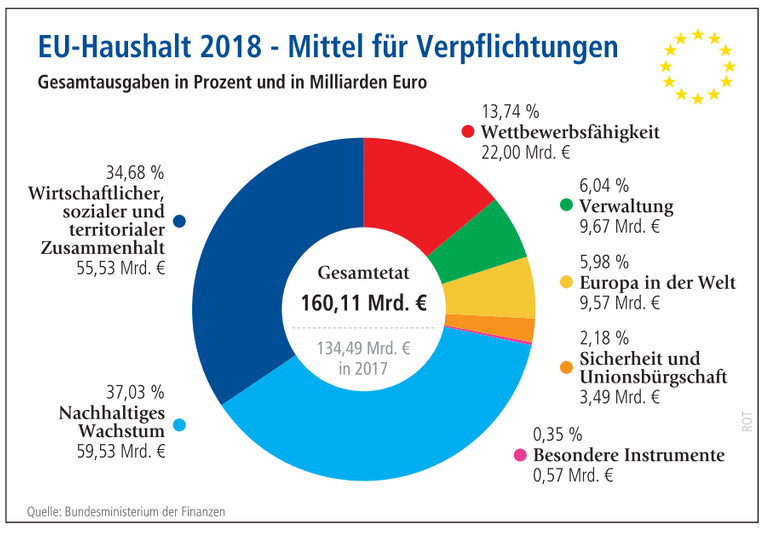
Trotz ihrer Enthaltung lobten die Sozialdemokraten, dass der Haushalt im kommenden Jahr mehr Geld für Innovation bei kleinen und mittleren Unternehmen sowie für Forschung und Jugendaustauschprogramme vorsieht. So wurden die Mittel für das seit 30 Jahren existierende Austauschprogramm Erasmus um 24 Millionen Euro aufgestockt.

Auch für die Sicherheit der Bürger wird die EU im kommenden Jahr mehr Geld ausgeben. Die Mittel für die EU-Polizeibehörde Europol steigen um 3,7 Millionen Euro. Eurojust, die EU-Agentur, die die Zusammenarbeit der Justizbehörden der EU-Länder koordiniert, wird 1,8 Millionen Euro zusätzlich erhalten. Die EU will damit den Kampf gegen Terror und organisiertes Verbrechen stärken.

Sozialdemokrat Geier will im kommenden Jahr eine Grundsatzdebatte über die Finanzierung der EU führen und erwägt dabei auch eine eigene Steuer. Einnahmen aus einer Finanztransaktionssteuer würden die EU von nationalen Haushalten unabhängiger machen, argumentiert er. Allerdings stehen viele Mitgliedstaaten einer eigenen EU-Steuer skeptisch gegenüber.

Bisher ist der Haushalt bei einem Prozent des Bruttonationaleinkommens (BIP) gedeckelt. Der Etat für 2018 schöpft diesen Rahmen nicht ganz aus, er beläuft sich auf 0,919 Prozent des EU-BIP. Nach dem Brexit muss die EU ihre Finanzen neu sortieren, da mit Großbritannien ein Nettozahler austreten wird. Oettinger erwartet dann eine Finanzlücke von zehn bis zwölf Milliarden Euro im Jahr. Interessensgruppen, wie etwa die Landwirte, fordern, dass dann das Ein-Prozent-Limit fallen muss. In den europäischen Hauptstädten hält sich die Bereitschaft, künftig mehr in den EU-Haushalt zu zahlen, aber bisher in Grenzen. Der Haushaltskommissar wird Überzeugungsarbeit leisten müssen. *Silke Wettach*

Die Autorin ist Korrespondentin der „Wirtschaftswoche" in Brüssel.



Streit um mehr Kooperation beim Militär

EUROPA „Pesco" – diesen Begriff wird man sich merken müssen. Was ein bisschen klingt wie ein Fertiggericht oder der Name eines Öl-Konzerns, steht nach Ansicht von Bundesverteidigungsministerin Ursula von der Leyen (CDU) für nichts Geringeres, als einen der größten Fortschritte auf europäischer Ebene „seit Jahrzehnten". Mit der „Permanent Structured Cooperation" (auf Deutsch: „Ständige Strukturierte Zusammenarbeit") haben sich 25 Mitgliedstaaten der Europäischen Union darauf verständigt, in Zukunft freiwillig auf den Gebieten Militär, Beschaffung und Rüstung zusammenzuarbeiten. 17 Projekte soll es geben, geplant ist unter anderem der Aufbau eines mobilen Krankenhauses sowie eine gemeinsame Initiative für Cybersicherheit.

Von den EU-Außenministern bereits vor einigen Tagen beschlossen, besiegelten Ende vergangener Woche die Staats- und Regierungschefs das Vorhaben formal auf dem EU-Gipfel in Brüssel. Nur Großbritannien, Malta und Dänemark sind nicht dabei.

Die Europäer ringen seit vielen Jahren um eine gemeinsame Verteidigungspolitik, Bremser war bisher vor allem Großbritannien. Weil das aber 2019 die EU verlässt, kann es nicht mehr mitreden. So eröffnet der Brexit um ersten Mal in der Unionsgeschichte die Möglichkeit einer ständigen militärischen Zusammenarbeit – was bei einigen für Begeisterung sorgt, bei anderen auf Ablehnung stößt.

Kritik an Regierung In einer auf Verlangen der Linksfraktion anberaumten Aktuellen Stunde empörte sich in der vergangenen Woche die Linken-Abgeordnete Heike Hänsel über Inhalt und Prozedere. Dass die Bundesregierung Pesco zugestimmt habe, ohne zuvor Einvernehmen mit dem Bundestag herzustellen, stelle eine „Missachtung des Parlaments" dar; ihre Fraktion werde rechtliche Schritte prüfen. Zudem bedeute Pesco mehr Ausgaben für Verteidigung und weise den Weg in ein „Europa des Krieges und der Aufrüstung". Rüdiger Lucassen (AfD) warf der Bundesregierung vor, erneut unterschiedliche nationale Organisationsformen „in ein Brüsseler Korsett zwängen zu wollen". Dabei sei der Schritt hin zu einer EU-Armee ein „Irrweg".

Franziska Brantner (Bündnis 90/Die Grünen) sprach von einem Missverständnis: Es gehe bei Pesco nicht darum, eine europäische Armee zu schaffen, sondern lediglich um gemeinsame Verteidigungsprojekte, entgegnete sie. Gleichwohl forderte sie eine parlamentarische Kontrolle des Gesamtprojekts durch das Europäische Parlament sowie Informationen über genaue Kosten und erwartete Synergieeffekte.

Nach Ansicht von Jürgen Hardt (CDU) markiert Pesco einen „Meilenstein in der Europapolitik". Er zeigte sich überzeugt, dass der Bundestag über jedes einzelne der geplanten Projekte diskutieren werde. Achim Post (SPD) sprach von einem Zeitfenster, das sich für eine engere Zusammenarbeit im Sicherheits- und Verteidigungsbereich geöffnet habe. „Das sollten wir nicht einfach so schließen. „Überfällig" nannte Alexander Graf Lambsdorff (FDP) die Kooperation. Endlich werde es in Europa gemeinsame Verteidigungsprojekte geben, etwa in der Cyberabwehr, schließlich brauche die EU nicht 27 oder 28 unterschiedliche Strategien.

Ob das am Ende funktioniert, muss sich zeigen. Eine Bedingung für die Teilnahme an Pesco ist, das die EU-Staaten ihr nationales Verteidigungsbudget regelmäßig steigern. Der Streit ums Geld hat sich auf europäischer Ebene aber schon häufiger als Stolperstein erwiesen. *Johanna Metz*

Die unmöglichen Wahlen

SPANIEN Die Katalanen wählen ein neues Regionalparlament. Gelöst wird dadurch nichts

Mariano Rajoy überraschte am Abend des 27. Oktobers Freunde und Gegner. Am frühen Nachmittag hatte die separatistische Mehrheit im katalanischen Regionalparlament einer einseitigen Unabhängigkeitserklärung zugestimmt, worauf die spanische Rajoy-Regierung den Verfassungsartikel 155 in Anschlag brachte: Sie stellte Katalonien unter Zwangsverwaltung und setzte die Regionalregierung unter Ministerpräsident Carles Puigdemont ab. So hatte es alle Welt erwartet. Doch womit niemand gerechnet hatte: Zugleich kündigte Rajoy Neuwahlen in Katalonien für den 22. Dezember an, den nach dem Gesetz frühestmöglichen Termin.

Die Wette des spanischen Ministerpräsidenten ging auf. Mit dem Neuwahlversprechen wollte er im aufgewühlten Katalonien Ruhe und so etwas wie demokratische Normalität einkehren lassen. So kam es: Anders als von vielen erwartet, verzichteten die katalanischen Separatisten auf alle Formen zivilen Ungehorsams, die Verwaltung funktionierte wie zuvor, unbeeindruckt von der mehr formellen als realen Einmischung aus Madrid, die Bürger blieben brave Bürger. Und die separatistischen Parteien schluckten die Kröte des Artikels 155 und beschlossen, an den Wahlen am Donnerstag vor Weihnachten teilzunehmen – auch wenn sie nie vergaßen, Puigdemont und seine Minister weiterhin als legitime Regierung Kataloniens zu bezeichnen.

Es hätte also ein fast normaler Wahlkampf werden können, wurde es dann aber doch nicht. Zum einen brach Carles Puigdemont – womit er selbst seine eigene Partei übertölpelte – am 30. Oktober mit einer Handvoll seiner Minister nach Brüssel auf. Er wollte die europäischen Institutionen davon überzeugen, dass „das katalanische Volk" von der spanischen Regierung unterdrückt werde. Er überzeugte allerdings nur ein paar Randfiguren der europäischen Politik. Puigdemont wollte sich aber auch in Sicherheit bringen. Mit seiner Flucht nach Brüssel entging er dem Schicksal seiner daheim gebliebenen Kabinettsmitglieder, die am 2. November vom Nationalen Gerichtshof in Madrid in Untersuchungshaft gesteckt wurden. Sechs von ihnen kamen Anfang Dezember wieder frei. Aber zwei, Oriol Junqueras und Joaquim Forn, sitzen immer noch im Gefängnis, ebenso wie die beiden Jordis (Sànchez und Cuixart), die Vorsitzenden der großen Unabhängigkeitsinitiativen ANC und Òmnium Cultural. Keine guten Bedingungen für einen normalen Wahlkampf.

Bemerkenswerterweise haben die Ereignisse der vergangenen Monate die politische Landschaft in Katalonien nicht grundsätzlich verändert. Die vielen Wahlumfragen in diesen Wochen haben im Detail ganz unterschiedliche Ergebnisse gebracht, sind sich aber im Fundamentalen einig: Katalonien ist weiterhin in zwei etwa gleich große Blöcke gespalten, den der Unabhängigkeitsbefürworter und den ihrer Gegner. Die einzige in dieser Frage unentschiedene Partei, das linksalternative Bündnis Catalunya en Comú, dessen bekannteste Figur Barcelonas Bürgermeisterin Ada Colau ist, verliert zusehends an Unterstützung, könnte am Ende aber als Mehrheitsbeschafferin eine Rolle spielen. Welche Mehrheit das sein wird, ist völlig offen. Zurzeit beäugt jeder jeden mit großem Misstrauen, weder die Separatisten noch die Antiseparatisten sind sich untereinander besonders grün. Rajoys Neuwahlcoup hat Katalonien ein paar ruhige Wochen beschert. Aber gelöst ist noch gar nichts. *Martin Dahms*

Der Autor ist freier Journalist in Madrid.

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

Enges Rennen um die Prager Burg

TSCHECHIEN Präsident Milos Zeman tritt erneut an, sicher ist seine Wiederwahl aber nicht

Vor der tschechischen Präsidentschaftswahl Anfang Januar nächsten Jahres zeichnet sich ein enges Rennen ab. Acht Kandidaten treten gegen Amtsinhaber Milos Zeman an, der vor fünf Jahren als erstes direkt gewähltes Staatsoberhaupt in der Geschichte des Landes den Amtssitz auf der Prager Burg bezogen hatte. Sowohl in Tschechien als auch im Ausland ist Zeman wegen seiner zahlreichen polarisierenden Äußerungen umstritten; Meinungsforscher sagen ihm dennoch gute Chancen auf eine Wiederwahl voraus.

Zeman nimmt im Vorfeld der Wahl an keiner Debatte der Kandidaten teil. „Ich werde keine Kampagne führen", sagte der 73-Jährige direkt nach der Ankündigung seiner erneuten Kandidatur und begründete den Schritt damit, dass den Bürgern seine Auffassungen bekannt seien. Zeman hat das Land durch seine Politik näher an Russland und China herangerückt, obwohl offiziell die Regierung für die Außenpolitik verantwortlich ist. Innenpolitisch ist Zeman, der vor vielen Jahren nach Streitigkeiten aus der sozialdemokratischen Partei ausgetreten ist, insbesondere wegen seiner populistischen Äußerungen umstritten. Zuletzt trat er auf dem Parteitag der rechtskonservativen Partei SPD auf, die sich für einen Austritt aus der EU stark macht, und verkündete, dass er fast alle Positionen der Partei teile.

Als aussichtsreichster Gegenkandidat gilt Jiri Drahos. Der Chemie-Professor war lange Jahre Vorsitzender der Akademie der Wissenschaften und war vorher nicht politisch aktiv. „Wir brauchen einen Präsidenten, der den Menschen nicht Angst einjagt, sondern ihnen Mut macht", verkündete er und betonte, er wolle ein „würdiger Vertreter Tschechiens im Ausland" werden. Tschechien habe das Zeug dazu, im „Zentrum eines gebildeten, kreativen Europas" zu stehen. Auch dem Schriftsteller und Unternehmer Michal Horacek werden Chancen auf einen Sieg eingeräumt. Als Überraschungskandidat ist der frühere konservative Premierminister Mirek Topolanek kurz vor Ablauf der Bewerbungsfrist ins Rennen um das höchste tschechische Staatsamt eingestiegen; er weist vor allem auf seine politische Erfahrung hin, die ihn von den Gegenkandidaten unterscheide.

Die erste Runde der Präsidentschaftswahl findet am 12. und 13. Januar statt; wenn keiner der Kandidaten eine absolute Mehrheit bekommt, findet zwei Wochen darauf eine Stichwahl statt. Beobachter erwarten, dass in diesem Fall die meisten der ausgeschiedenen Kandidaten zur Wahl von Zemans Opponenten aufrufen werden.

Der künftige Präsident wird Einfluss auf die stockende Regierungsbildung bekommen. Amtsinhaber Zeman hat den populistischen Wahlsieger Andrej Babis zum Premierminister ernannt, obwohl gegen diesen ein Ermittlungsverfahren wegen Betrugsverdachts anhängig ist; aus diesem Grund fand sich auch keine Partei zu einer Koalition mit ihm bereit. Zeman kündigte an, Babis' Kabinett auch ohne Vertrauen des Parlaments zunächst im Amt zu belassen. Die meisten seiner Gegenkandidaten stellten für den Fall ihrer Wahl ein anderes Vorgehen in Aussicht. *Kilian Kirchgeßner*

© picture-alliance/dpa

Tschechiens Präsident Milos Zeman strebt eine zweite Amtszeit an

Der Autor ist freier Korrespondent in Prag.

Bundeswehrsoldat und kurdische Peschmerga im Ausbildungscamp nahe Erbil im Irak © picture-alliance/dpa/Michael Kappeler

Vorerst Klarheit

BUNDESWEHR I Einsätze in Nahost und Afghanistan verlängert

Derzeit sind mehr als 3.700 Soldaten der Bundeswehr unmittelbar bei Auslandseinsätzen beteiligt. Für mehr als zwei Drittel von ihnen, nämlich knapp 2.700, besteht mit sieben Beschlüssen des Bundestages in der vergangenen Woche wieder Klarheit bei ihrem Mandat – zumindest vorerst. In namentlicher Abstimmungen votierte jeweils eine Mehrheit der Abgeordneten für die Anträge der Bundesregierung (19/19, 19/20, 19/21, 19/22, 19/23, 19/24neu) zur Fortsetzung der Einsätze in Afghanistan, im Mittelmeer, im Irak, beim Kampf gegen den „Islamischen Staat" (IS) in Syrien sowie der Einsätze in Mali, im Südsudan und im Sudan (siehe Beitrag unten). Die Mandate sind auf drei Monate befristet: Die geschäftsführende Bundesregierung hatte die Anträge zu Beginn der Legislaturperiode vorgelegt in der Annahme, dass bis zum März 2018 eine neue Koalition stehen werde. Angesichts der Unwägbarkeiten möglicher Koalitionsanbahnungen bewegte das den Linken-Abgeordneten Matthias Höhn vergangene Woche zu der Frage, „was wir in drei Monaten tun werden, wenn wir dann noch immer keine neue Regierung haben. Werden wir erneut um drei Monate verlängern in der Hoffnung, dass wir dann eine neue Regierung haben werden?"

Doch standen in den Debatten nicht nur Fragen des zeitlichen Prozedere in der Kritik – insbesondere die Einsätze der Bundeswehr im Nahen Osten waren hoch umstritten. Michelle Müntefering (SPD) betonte, dass der IS militärisch an Bedeutung verloren habe. „Das Kalifat ist Geschichte." Der Kampf sei allerdings nicht vorbei, mit der Perspektivlosigkeit erwachse ein neuer Feind in den Trümmern der zerstörten Städte. Jürgen Hardt (CDU) bezeichnete es als einen Erfolg des Einsatzes, bei dem die Bundeswehr mit Fähigkeiten wie Luftbetankung und See- und Luftraumüberwachung beteiligt ist, dass der IS zurückgedrängt werden konnte und damit auch seinen Glanz für fehlgeleitete junge Menschen in Europa verloren habe.

Peter Felser (AfD) lenkte den Blick auf den Paradigmenwechsel bei der Bundeswehr von der Verteidigungs- zur Interventionsarmee, der eine „kaputtgesparte, ausgelaugte und marode Truppe" hinterlassen habe. Felser bemängelte, dass es beim Anti-IS-Einsatz keine keine konkreten Ziele und keine Exit-Strategie gebe. Michael Link (FDP) bezeichnete den Vorwurf der „maroden Truppe" als „ehrabschneidend". Er betonte, dass der Einsatz völkerrechtlich und auch im Rahmen der EU-Beistandsklausel legitimiert sei.

Strittige Irak-Mission Alexander Neu (Die Linke) kritisierte, dass es der von den USA geführten Anti-IS-Allianz nicht nur um die Bekämpfung der Terrororganisation gehe, sondern darum, in Syrien mit einer „Anti-Assad- und Anti-Irak-Koalition" Fuß zu fassen. Jürgen Trittin (Grüne) argumentierte, dass kein UN-Mandat vorliege, das die Bundesrepublik für diesen Einsatz ermächtigen würde. Die Erfahrung zeige, dass vermeintliche militärische Abkürzungen Konflikte im Gegenteil verlängern und die UN als Vermittlerin einer politische Lösung untergraben würden.

Auch der Einsatz im Irak blieb in der Debatte umstritten: Johann Wadephul (CDU) nannte den damaligen Beschluss des Bundestages, die Perschmerga im Kampf gegen den IS zu unterstützen, eine „epochale" und „kluge Entscheidung", die einen Beitrag für mehr Frieden „in diesem geschundenen Irak" geleistet habe. Niels Annen (SPD) sprach von einem schwierigen Mandat „in einem ausgesprochen komplexen Sicherheitsumfeld". Man werde nicht akzeptieren, dass diese Unterstützung für einseitige Schritte in Richtung Autonomie genutzt werde, „bei aller Sympathie für die legitimen Rechte" der Kurden.

Birgit Malsack-Winkemann (AfD) betonte, das die Regierung des Iraks den Krieg gegen den IS für beendet erklärt habe. Eine Verlängerung des Einsatzes bedeute mit Blick auf die Konfliktlage zwischen Kurden und Zentralregierung „einen neuen Bürgerkrieg in Kauf zu nehmen, indem wir bei nunmehr verfeindeten Parteien eine Seite mit Waffenlieferungen unterstützen".

Alexander Graf Lambsdorff (FDP) zog eine positive Bilanz mit Blick auf den Schutz der Jesiden und anderer Minderheiten. Ein Fehler sei jedoch die Ausstattung mit Kleinwaffen gewesen, deren Verbleib sich in einem Land wie dem Irak nicht kontrollieren lasse. „Deutschland darf aber nicht Partei werden in einem Prozess des Staatsverfalls des Irak.".

Matthias Höhn (Die Linke) sah Deutschland bereits mitten in einem solchen innerirakischen Konflikt: Jesiden würden mit deutschen Waffen vertrieben. Aus Deutschland gelieferte Panzerabwehrraketen würden im Konflikt zwischen Zentralregierung und Kurden eingesetzt. Trittin (Grüne) argumentierte, dass ein Zerfall des Iraks erneut zu einer Situation führen würde, die den IS einst hatte groß werden lassen. „Wir müssen alles tun, um die zentrifugalen Kräfte innerhalb des Irak unter Kontrolle zu bringen", statt Separatisten militärisch zu trainieren.

Beschlossen wurde außerdem, weiterhin bis zu 980 Bundeswehrsoldaten im Rahmen der Nato-Mission „Resolute Support" zur Ausbildung von Sicherheitskräften und der Armee nach in Afghanistan zu entsenden. Auch im Rahmen der Operation „Sea Guardian" können in den nächsten drei Monaten weiterhin bis zu 650 Bundeswehr-Soldaten im gesamten Mittelmeerraum eingesetzt werden. *Alexander Heinrich*

Wider den Zerfall

BUNDESWEHR II Engagement in Mali, Darfur und Südsudan wird fortgesetzt

„Frieden und Sicherheit" will die Bundesregierung in Afrika fördern, Krisen vorbeugen, dem Zerfall von Staaten entgegenwirken und damit auch Fluchtursachen bekämpfen. So steht es in ihren 2014 veröffentlichten „Afrikapolitischen Leitlinien". Teil dieser Strategie ist in vielen Staaten Afrikas auch der Einsatz von Soldaten. Derzeit beteiligt die Bundeswehr sich an acht Missionen auf dem Kontinent, drei von ihnen, die Einsätze in Mali, Südsudan und der sudanesischen Provinz Darfur, hat der Bundestag in der vergangenen Woche unverändert und wegen der unklaren Regierungsbildung zunächst befristet bis Ende März 2018 verlängert.

»Ein entscheidender Beitrag auch für die Sicherheit in Europa.«
Pascal Kober (FDP)

Mali Der Einsatz in Mali im Rahmen der UN-Stabilisierungsmission Minusma gilt als aktuell gefährlichster der Vereinten Nationen. Seit Beginn vor vier Jahren starben schon mehr als hundert von 13.000 Blauhelmen in dem westafrikanischen Staat, darunter im Juli 2017 auch zwei Bundeswehrsoldaten. Insgesamt hat die Bundeswehr 950 Kräfte entsendet, die Obergrenze liegt bei tausend. Die Soldaten sollen bei der Umsetzung des Friedensabkommens zwischen Regierung und Rebellen helfen und für Sicherheit in dem Bürgerkriegsland sorgen.

Für die Verlängerung der Mission auf Antrag der Bundesregierung (19/24neu) stimmten im Bundestag 504 Abgeordnete und 158 dagegen, darunter geschlossen die Fraktionen von AfD und Linken. Vier Abgeordnete enthielten sich.

Der Norden Malis diene als Rückzugsort für international agierende Terrornetzwerke, begründete Siemtje Müller (SPD) ihre Zustimmung. Mit dem Einsatz in Mali leiste Deutschland „einen entscheidenden Beitrag für die Sicherheit in Europa". Auch Pascal Kober (FDP) betonte: „Wir müssen verhindern, dass es dem islamistischen Terrorismus in Mali gelingt, von dort aus die Sahelzone zu destabilisieren und dann in einem zweiten Schritt die Maghreb-Staaten und damit die Außengrenze Europas." Jürgen Hardt (CDU) und Katja Keul (Bündnis 90/Die Grünen) warben dafür, die Malier auf ihrem Weg zurück zu Frieden und Demokratie weiterhin zu unterstützen. Kritisch wertete Keul jedoch das „kontraproduktive" Nebeneinander der Friedensmission Minusma und der französischen Antiterroroperation Barkhane.

Sevim Dağdelen (Linke) warf der Bundesregierung vor, die Bundeswehr in einen Krieg zu schicken, der „moralisch verwerflich, politisch verheerend und militärisch nicht zu gewinnen ist". Würde sie wirklich etwas gegen die Islamisten unternehmen wollen, müsse sie ihre „engen Beziehungen zu den Förderern des Terrors in dieser Region und gerade auch am Golf neu justieren". Für die AfD-Fraktion urteilte Jens Kestner: „Es fehlt eine klare Strategie, der Kräfteansatz ist verfehlt, und deutsche Interessen (...) kann man hier mit der Lupe suchen". Mali sei „wenn überhaupt" nur ein Transitland für Flüchtlinge und kein klassisches Ursprungsland.

Südsudan Etwas mehr Einigkeit gab es bei der Verlängerung des Einsatzes im Südsudan im Rahmen der UN-Friedensmission Unmiss. In dem ostafrikanischen Land sorgen sorgen aktuell 16 Bundeswehrsoldaten für den Schutz der Zivilbevölkerung; die Obergrenze beträgt 50. 601 Abgeordnete stimmten für die Fortsetzung der Mission, 68 lehnten den Antrag der Bundesregierung (19/20) ab. Die Nein-Stimmen kamen fast ausschließlich aus der Fraktion der Linken, die in einem Entschließungsntrag (19/238) den sofortigen Abzug aus dem Südsudan forderte. Kathrin Vogler urteilte, Unmiss könne keine Sicherheit für die Bevölkerung schaffen, solange sie auf die Zustimmung von „Kriegspräsident Salva Kir" angewiesen sei. Demgegenüber warben die Redner von CDU/CSU, FDP, SPD und Grünen auch mit Verweis auf die von den UN geschaffenen Schutzzonen für Zivilisten eindringlich davor, die Südsudanesen ihrem Schicksal zu überlassen. Ohne ein Minimum an Sicherheit werde es keine humanitäre Hilfe geben können, warnte Elisabeth Motschmann (CDU). Die AfD, die dem Einsatz zustimmte, obwohl er bislang „nicht überzeugend" gewesen sei, forderte die Bundesregierung auf, eine Strategie zu entwickeln, die den Realitäten vor Ort Rechnung trage.

Darfur Der dritte Afrika-Einsatz, den der Bundestag verlängerte, war die Beteiligung an der Friedensmission von UN und Afrikanischer Union in Darfur (Unamid). Seit nunmehr 15 Jahren liefern Rebellen und Regierungstruppen sich in der westsudanesischen Provinz gewaltsame Kämpfe. Derzeit ermöglichen sieben Bundeswehrsoldaten von maximal 50 humanitäre Hilfe und unterstützen den Friedensprozess.

Für den Antrag der Bundesregierung auf Fortsetzung der Mission (19/19) votierten 606 Abgeordnete, 72 – wie beim Südsudan überwiegend aus der Linksfraktion – lehnten ihn ab. Die Linke brachte auch hierzu einen Entschließungsantrag (19/237) ein, indem sie einen sofortigen Abzug der Bundeswehrsoldaten forderte. Kritisch sah Christine Buchholz vor allem die Zusammenarbeit mit dem Regime von Diktator Umar Al-Baschir zur „Flüchtlingsabwehr –, ein Vorwurf, den auch Frithjof Schmidt (Grüne) erhob. Dennoch stellten die anderen Fraktionen die Bedeutung von Unamid vor allem für die Zivilbevölkerung heraus. So verwies Dirk Völpel (SPD) auf die Lage der 2,5 Millionen Binnenvertriebenen, von denen ein Großteil „existenziell" auf humanitäre Hilfe angewiesen sei. Die FDP-Abgeordnete Marie-Agnes Strack-Zimmermann betonte, die Soldaten machten die Hilfen erst möglich. Redner von SPD und AfD kritisierten in diesem Zusammenhang die von den Vereinten Nationen beschlossene starke Reduzierung des militärischen Anteils der Mission. *Johanna Metz*

Zum Schutz von Konvois setzt die Bundeswehr in Mali befristet bis Mitte 2018 auch Kampfhubschrauber ein. © picture-alliance/ Britta Pedersen/dpa

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

Anzeige

Politische Botschaft oder nicht? Die Finger-Raute ist Merkels Erkennungszeichen. © picture-alliance/Michael Kappeler/dpa

Massentauglich

POLITIKER Philip Manow über Currywurst, die Gaube des Grauens und den Zwang zur Unauffälligkeit

Es kostete viel Mühe, Ronald Reagan davon abzubringen, bei einem Deutschlandbesuch Helmut Kohl ein Pferd zu schenken. Erst der Hinweis, das Kanzleramt verfüge zwar über begrenzte Weideflächen, aber nicht über Stallungen, überzeugte den US-Präsidenten. Umgekehrt weigerte sich Kohl auf einem G-7-Treffen, dem Drängen Bill Clintons nachzugeben und beim Dinner Cowboystiefel anzuziehen. Dem Kanzler schwante wohl, dass er in Westernkluft auf Zeitungsfotos keine gute Figur abgeben würde.

Gerry Fitt, nordirischer Parlamentarier im britischen Unterhaus, nahm als ersten Drink am Tag stets einen Gin Tonic ohne Eis – weil er wegen seines Katers das Aneinanderschlagen der Eiswürfel im Glas nicht ertragen konnte. Der Labour-Abgeordnete Edwin Wainwright war im Parlament so betrunken, dass er nur noch zusammenhanglos lallen konnte. Dezent vermerkte das Protokoll: „Mr. Wainwright machte eine Reihe von Beobachtungen."

Philip Manow breitet eine Fülle solcher Anekdoten aus. Doch der Bremer Politikprofessor erzählt nicht nur amüsante Stories, sondern durchleuchtet die „dargestellte Politik". Es erscheine „geradezu als eine Hauptaktivität der Politik, sich darzustellen". Was will es uns sagen, wie das politische Personal wohnt, isst, trinkt, sich kleidet, redet, sich frisiert, ja sogar, wie man zu Fuß unterwegs ist? Da das „Mittelmaß" regiert, so des Autors Kernthese, wollen Politiker demonstrieren, dass sie dem „Durchschnittsbürger" verbunden sind.

Meist gelingt es dem Verfasser, mit leichter Feder all die Manöver und Verrenkungen der Politiker beim massenwirksamen Ringen um die Wählergunst aufs Korn zu nehmen. Es sei erstaunlich, schreibt Manow, „wie umstandslos (...) sich das Proletariat vom revolutionären zum höchst verdächtigen Subjekt wandeln konnte" – weil die SPD und andere Parteien im Zuge ihrer „Feminisierung und Vermittelschichtisierung" zusehends moralisierend-asketisch agieren und mit „biertrinkenden Männern aus der Unterschicht" nichts mehr zu tun haben wollen. Die würden dann bei der AfD landen. Dieses Kapitel unter der Überschrift „Hard work, Softdrink", das den „historischen Entzugsprozess" seit Robespierres Tugendterror sprachmächtig aufspießt, zählt zu den Highlights des Buches. Heute geben Leute wie Labour-Führer Jeremy Corbyn mit einem „penetrant bekennerhaften Abstinenzlertum" den Ton an.

Leider siegt hin und wieder der Wissenschaftler über den Feuilletonisten. Dann serviert Manow trockene theoretische Kost. Da bleibt man ratlos mit der Frage zurück, ob Angela Merkels Finger-Raute politisch etwas zu bedeuten hat, wie der Autor meint, oder nicht, wie die Kanzlerin betont.

Viele Beispiele stützen des Verfassers These, treibende Kraft der „dargestellten Politik" sei Anpassung, ja Anbiederung an die Vorlieben der Mittelschicht. Häuser der Politiker zeugten von „architektonischer Spießigkeit" und „gediegener Provinzialität". Über Christian Wulffs Eigenheim in Burgwedel urteilt Manow: „Gaube des Grauens". Das Kulinarische gerät ebenfalls in die Fänge des Unauffälligkeitszwangs. Inszeniert wird das Essen als das „Solide, Bewährte und Bescheidene": Dicke Bohnen (Adenauer), Pichelsteiner Eintopf (Erhard), Saumagen (Kohl), Currywurst (Schröder), Uckermärker Kartoffelsuppe (Merkel). Auch bei Staatsvisiten darf es nicht zu opulent zugehen. Was diplomatische Schnitzer nicht verhindert: Francois Hollande mag keinen Spargel – gleichwohl wurde ihm in Berlin dieses Gemüse vorgesetzt, und dies auch noch mit Sauce hollandaise. Den Vorgaben der „Massenkompatibilität" unterliegt natürlich die Kleidung. Zwar darf Jürgen Trittin seinen Wandel vom KBW-Kämpfer zum Redner beim Bundesverband der Industrie im eleganten Anzug vollziehen. Aber Manow mahnt: „In der Massendemokratie ist der Dandy kein erfolgversprechendes Rollenmodell."

Allzuweit darf man es mit dem Konformismus, mit dem Image des Durchschnittlichen indes nicht treiben. Das gefällt dem Publikum, das seinerseits mit dem Mittelmaßdiktat Politiker unter Druck setzt, dann doch nicht. Es keimt auch die Sehnsucht nach dem Ungeschliffenen, nach Urgesteinen à la Franz-Josef Strauß. Ein heikler Balanceakt. Nicht schlüssig erklären kann Manow allerdings, wieso Donald Trump mit der „schamlosen Demonstration des teuren schlechten Geschmacks" als Kontrastprogramm zum biederen Mainstream Erfolg hat.

Traditionell werden in Krisenzeiten Zehnpunktepläne aufgetischt. Sie gehören zum „Repertoire der politischen Entscheidungssimulaton", ätzt der Autor, es gehe um den „Anschein der Professionalität". Aber warum immer Zehn- und nicht Neun- oder 21-Punktepläne? Ein Rätsel. Schon 1918 kommentierte der französische Premier Georges Clemenceau die 14 Punkte von US-Präsident Woodrow Wilson so: „Der liebe Gott ist doch auch mit zehn ausgekommen." *Karl-Otto Sattler*

Philip Manow:

Die zentralen Nebensächlichkeiten der Politik.

Rowohlt, Reinbek 2017; 317 S., 14,99 €

Befreiende Worte

SEXUALITÄT Sandra Konrad über weibliche Rollenbilder

Sandra Konrad hat eine Punktlandung hingelegt. Mitten in der hitzigen #MeToo-Debatte präsentiert die praktizierende Psychologin und Sachbuchautorin eine fundierte Analyse über das „beherrschte Geschlecht". Und während die mediale Debatte einmal mehr auf einem nur noch mit Mühe erträglichen Niveau angekommen ist, in der sich auf Erregung fixierte Autoren gegenseitig ihre Beiträge um die Ohren schlagen, glänzt Sandra Konrad mit sachlich vorgetragenen Erkenntnissen und Argumenten.

Konrads Grundthese ist einfach: In Sachen Sexualität macht Frau letztlich noch immer, was Mann will. Obwohl Frauen im 21. Jahrhundert auch in sexueller Hinsicht ein bislang nie dagewesenes Maß an Freiheiten erreicht hätten, blieben „alte Strukturen unangetastet" oder würden „sogar begeistert unter dem trügerischen Mantel der sexuellen Befreiung übernommen", schreibt Konrad. Wer jetzt allerdings ein undifferenziertes Männer-Abwatschen befürchtet, kann beruhigt sein. Anklage ist Konrads Sache nicht – und wenn, dann kommt Frau kaum besser weg als Mann. Frauen hätten aus unterschiedlichsten Gründen bis heute einen gehörigen Anteil an der Beherrschung ihrer Sexualität.

Konrad liefert einen guten Überblick über die Geschichte der weiblichen Sexualität und ihrer gesellschaftlichen Wahrnehmung, den sie mit aktuellen Befunden der Sexualwissenschaften ergänzt. So untersucht sie Themen wie Prostitution und Pornografie, durchleuchtet Begriffe wie Sexobjekt und Sexgöttin und analysiert die Auswirkungen des digitalen Zeitalters auf die Sexualität in Form von Online-Dating, Sexting oder Cybermobbing. Um den heißen Brei schreibt Konrad dabei nicht herum: Ihr Buch ist im besten Wortsinne ein populärwissenschaftliches, verständlich für ein breites Publikum, aber nicht flach.

Vor allem lässt Konrad junge Frauen selbst zu Wort kommen, die sie für ihr Buch interviewt hat. Anhand deren Aussagen kann sie zeigen, dass die Eigenwahrnehmung der Frauen als moderne und sexuell selbstbestimmte Wesen sehr oft nicht übereinstimmt mit ihren Handlungen in der gelebten Realität.

Konrad führt dies aber weniger auf Machtstrukturen innerhalb von Paar-Beziehungen als vielmehr auf alte, aber vor allem auf neue Rollenbilder zurück. So seien viele Freiheiten für Frauen in der sexualisierten, westlichen Welt letztlich eher ein Indiz für Fremdbestimmung als „freier Ausdruck ihrer Persönlichkeit und ihres privaten Vergnügens". *Alexander Weinlein*

Sandra Konrad:

Das beherrschte Geschlecht.

Piper Verlag, München 2017; 384 S., 24 €

Das Öko-Paradox

UMWELT Abbau und Verwendung Seltener Erden

Schade, dass die Autorinnen das Problem auch mit dem moralischen Zeigefinger bekämpfen wollen: Sie sprechen von einer „genügsamen Gesellschaft ohne Wachstum", einer Einschränkung des Konsums bis hin zum „kompletten Verzicht auf bestimmte Produkte", fordern gar eine Änderung des „westlichen Lebensstils". Doch es hat noch nie funktioniert, den Leuten vorzuschreiben, wie sie zu leben haben. Und im millionenfachen Kauf von Computern und Handys, die auch auf Seltenen Erden basieren, steckt ein demokratisches Votum.

In ihrem spannenden Buch zeigen Luitgard Marschall und Heike Holdinghausen effizientere Konzepte zur Überwindung des Paradoxons auf, wonach Energiewende und Elektromobilität ohne Seltene Erden technisch nicht zu schaffen sind, die „Vitamine der Industrie" jedoch bei ihrer Gewinnung die Umwelt erheblich belasten. Überzeugend analysiert das Buch, dass man diesem Dilemma mit höheren Öko-Standards in Bergwerken, Recycling und Substitution beikommen kann.

Viele Produkte der Energie-, Militär- und Kommunikationstechnik enthalten die 17 Spezialmetalle: Thulium findet sich in Röntgentechnik, Holnium in Lasersystemen, Cer in Glas und Keramik. CD-Player und Laptop-Festplatten benötigen magnetische Elemente wie Neodym, Dysprosium und Praseodym. Gleich mehrere dieser Rohstoffe sind erforderlich, um bei Smartphones Farben im Display zu erzeugen. Batterien, Herzstück der E-Autos, Windräder oder LED-Lampen würden ohne Seltene Erden nicht funktionieren. Aber für deren Abbau werden Chemikalien, Wasser und Energie in großem Stil gebraucht. Abfälle bergen sogar radioaktive Substanzen in sich. Giftige Schlämme werden schon mal in schlecht gesicherten Teichen gelagert.

Unfreiwillig beflügelte der Weltmarktführer China eine Wende. Als 2010 die Preise explodierten und die Angst vor dauerhaften Höchstpreisen wie vor chinesischen Exportbeschränkungen grassierte, konterten Firmen mit Substitution – mit „großem Erfolg", so das Buch. Ganz zu ersetzen sind die Rohstoffe nicht, doch sofern möglich, wird seither auf sie verzichtet. Oder man nutzt alternative Metalle, spürt etwa magnetischen Materialien ohne Seltene Erden nach. Als Folge der Substitution ging die Nachfrage zurück: Die Preise sanken und die Reduzierung der Fördermengen entlastete die Umwelt. Noch nicht ausgeschöpft ist das Recyclingpotenzial der 17 Elemente, etwa bei alten Handys. Strenge Umweltstandards könnten Öko-Schäden in Bergwerken eindämmen, in China scheint inzwischen ein solches Umdenken einzusetzen. *Karl-Otto Sattler*

Luitgard Marschall, Heike Holdinghausen: Seltene Erden. Umkämpfte Rohstoffe des Hightech-Zeitalters.

Oekom, München 2017; 191 S., 24 €

Wenn das Leben kuratiert wird

SOZIOLOGIE Andreas Reckwitz' Gesellschaftstheorie gibt dem Besonderen Raum

Die Gans ist Weihnachten meist ein naheliegendes Gesprächsthema. Nun geht es inzwischen häufig nicht nur mehr um Geschmack und Co., sondern um die Gans an sich. Gut informierte Gastgeber wissen selbstverständlich, auf welchem Bio-Hof unter welchen idealen Bedingungen das Tier artgerecht und wohl auch glücklich aufgewachsen ist. Mit ihrem Wissen über das Gänseleben machen die Gastgeber deutlich: Dies ist eine besondere Gans.

Tatsächlich wird sie besonders gemacht. Sie wird mit Wert aufgeladen, ihr wird eine ethische Qualität zugeschrieben. So sättigt sie nicht nur, sie steht mit ihrem Leben und Sterben für nachhaltigen Konsum. Sie hat damit – anders als die Massentierhaltungs-Gänse – eine „Eigenkomplexität". Sie ist im Sinne von Andreas Reckwitz, der solche Prozesse in seinem neuen Buch „Die Gesellschaft der Singularitäten" beschreibt singularisiert worden.

Das Besonders-Machen ist für Reckwitz in der Spätmoderne die dominante Logik des Sozialen. Nicht nur Lebensmittel können nach diesem Verständnis singularisiert werden, sondern auch Orte (Altbauwohnungen, Stadtviertel), Zeitlichkeiten (besondere Feste, Konzerte) Dinge und Objekte oder Kollektive sowie die Subjekte und ihre Lebensstile. Das gilt besonders für die „neuen Mittelklasse". Diese kennzeichnet sich durch ihren vornehmlich akademischen Hintergrund, eine berufliche Orientierung hin zu hochqualifizierten, kreativen Tätigkeiten, die den sozialen Status sichert, und dem allgemeinen Wunsch nach „erfolgreicher Selbstverwirklichung", sei es im Beruf und der Erziehung oder beim Essen, Wohnen und Reisen. Reckwitz meint damit, dass das Subjekt in allen Bereichen nach Besonderheit etwa ästhetischer oder ethischer Art und dem Authentischen strebe und quasi in Tradition vom Romantik, Bohème und 68 abseits des profanen Nicht-Besonderen leben wolle. Genau das werde vom spätmodernen Subjekt aber auch erwartet und um erfolgreich zu sein (und entsprechendes Prestige zu erlangen), bedürfe es der permanenten Aufführung und Kuratieren des Lebens im Besonderen.

Die Auseinandersetzung mit dem Lebensstil der „neuen Mittelklasse" ist ein sehr zugänglicher Teil von Reckwitz' Arbeit. Seine praxeologisch grundierte Gesellschaftstheorie erschöpft sich darin aber nicht. Er will das Verständnis der Moderne als ein auf der „sozialen Logik des Allgemeinen" beruhender Prozess – mit den Schlagwörtern Rationalität und Effizienz – um eine Logik des Besonderen ergänzen. Diese ist für den 47-Jährigen in ihrem Verhältnis zur Allgemein-Logik konstitutiv für das Werden der Moderne. Die Singularisierung sei gerade im Feld der Kultur immer mit dabei und schiebe sich in der Spätmoderne in den Vordergrund. In der so kulturalisierten Ökonomie beispielsweise buhlten Güter zunehmend um Anerkennung als Besonderheiten mit Wert und Komplexität abseits der puren Nützlichkeit, auch die Arbeitswelt wandle sich mit dem Kreativ-Mantra entsprechend. Reckwitz sieht zudem in aktuellen Konfliktfeldern zwischen Kosmopoliten und Neo-Nationalisten Singularisierungs-Prozesse am Werk.

Viele der Aspekte des Wandels, die Reckwitz beschreibt, klingen sehr vertraut. Die Originalität des Werkes entfaltet sich eher in der Einbettung in einen großen Rahmen. Das ist gut lesbar aufgeschrieben, die Gesellschaftstheorie bleibt als Lektüre aber anspruchsvoll. Die mehr als 400 Seiten bieten indes genug Futter, um am Festtisch auch abseits der Gans eine Unterhaltung zu führen. *Sören Christian Reimer*

Andreas Reckwitz:

Die Gesellschaft der Singularitäten.

Suhrkamp, Berlin 2017; 480 S., 28 €

Ein Schwein läuft durch Brüssel

EUROPA Robert Menasse schreibt den ersten EU-Roman und wirbt für eine Idee

Martin Susman braucht Unterwäsche. Warme Unterwäsche. Denn der Kommunikationschef des Kulturressorts der Europäischen Kommission ist auf dem Weg nach Auschwitz und dort ist es kalt, wie man ihm per Mail aus Polen vorher mitteilte. Ergänzt um den freundlichen Hinweis, sich doch am besten deutsche Unterwäsche für den Besuch zuzulegen. In einem Unterwäsche-Laden in Brüssel klärt ihn die Verkäuferin dann auf: „Das ist aus dem Fell von diesen Kaninchen gemacht, Angora, verstehen Sie? Aber aus Deutschland, das heißt, garantiert ohne Tierquälerei. Und sehen Sie hier, das Zertifikat. Die Wäsche entspricht schon der neuen EU-Richtlinie für Unterwäsche. Es geht um das Brennverhalten der Unterwäsche, das ist jetzt geregelt. Sie darf nicht mehr brennbar sein. EU, verstehen Sie?"

Aber es nützt nichts. Susman kehrt schwer erkältet, dafür aber mit einer brillanten Idee aus Polen zurück. Er will Auschwitz ins Zentrum einer großen Jubiläumsfeier zum 50. Geburtstag der EU-Kommission stellen. „Die Überwindung des Nationalgefühls. Wir sind die Hüter dieser Idee! Und unsere Zeugen sind die Überlebenden von Auschwitz! Das müssen wir klarmachen, dass wir die Institution dieses Anspruchs sind. Die Hüter dieses ewig gültigen Vertrages." Susman, Bruder eines europäischen Schweinelobbyisten, ist begeistert.

Doch er und seine nur auf ihre Karriere bedachte Chefin Fenia Xenopoulou haben nicht mit dem Europäischen Rat als Repräsentant der EU-Länder gerechnet. Da wollen die Polen nicht mit Auschwitz identifiziert werden, weil dies Sache der Deutschen sei. Die Österreicher wollen ihre Nation ebenfalls nicht durch ein deutsches Lager in Frage gestellt sehen und so weiter. So entwickelt sich das Jubel-Projekt zu einem Unruhefaktor innerhalb der Brüsseler EU-Bürokratie und es ist äußerst unterhaltsam und komisch, wie Robert Menasse das Scheitern dieses Projektes an einem zu großen Knäuel von Zuständigkeiten und Befindlichkeiten beschreibt.

Lob der Widersprüche Dabei ist sein Roman „Die Hauptstadt" insgesamt wie auch die Geschichte des Jubel-Projektes keineswegs als Abgesang auf die Europäische Union zu verstehen. Vielmehr erzählt die Geschichte des Scheiterns gleichzeitig davon, wie lebendig die Idee eines geeinten Europas als Bollwerk gegen, oft zerstörerische, Nationalismen auf den EU-Fluren ist. Dass sie aber „leider" auf noch allerlei andere, äußerst lebendige, Interessen stößt, gegen die sich zu verteidigen nicht so einfach ist. Insofern kann man den Roman auch als Lob des Widersprüchlichen lesen.

Geradezu unglaublich einfach ist es, Robert Menasse auf seinen weit verzweigten Erzählsträngen durch Brüssel zu folgen, die alle schließlich zu Auschwitz und damit zur Gründungsidee der EU führen. Menasse spannt dabei einen weiten Bogen zwischen den Zeiten, den Nationen, der Ironie des Schicksals, zwischen kleinlicher Bürokratie und großen Gefühlen. Angefangen von einem mysteriösen Mordfall, dessen einziger Zeuge ein durch die Stadt laufendes Schwein ist. Dann ist da noch die Geschichte des einzigen in Brüssel lebenden Auschwitz-Überlebenden, auf dessen Fährte sich das Jubel-Projekt begibt. Nicht zu vergessen der Wiener Historiker, der als Mitglied eines Think-Tanks in einer Brandrede Auschwitz als künftige europäische Hauptstadt vorschlägt. „Romane sind verrückt", stellt Fenia Xenopoulou fest – und ahnt noch nicht, was auf sie zukommt. Im echten Leben. In Brüssel. *Claudia Heine*

Robert Menasse:

Die Hauptstadt. Roman

Suhrkamp Berlin 2017; 459 S., 24 €

KURZ REZENSIERT

Norbert Lammert:

Wer vertritt das Volk?

Suhrkamp, Berlin 2017; 319 S., 12 €

Am 5. September 2017 war es soweit: Zum Auftakt der letzten Sitzung des Bundestages in der 18. Wahlperiode hält Norbert Lammert nach 17 Jahren ununterbrochener Zugehörigkeit zum Parlament seine Abschiedsrede. Und so werden den ehemaligen Bundestagspräsidenten (2005-2017) die meisten Deutschen in Erinnerung behalten – als glänzenden Rhetoriker und Mann der Sprache..

Nun hat Lammert 31 seiner Reden zu ganz unterschiedlichen Anlässen im In- und Ausland aus den vergangenen fünf Jahren in einem Band publiziert. Die Auswahl orientiert sich an jenen Themen, die ihm als Bundestagspräsident besonders am Herzen lagen und die er durch seine Reden immer wieder ins Bewusstsein der Öffentlichkeit rief – allen voran die demokratische Verfasstheit der Bundesrepublik und das Verhältnis der Deutschen zu ihrer Geschichte und ihrer Kultur.

Auch wenn eine gelesene Rede nicht die gleiche Wirkung entfalten wird wie eine gehörte, weil Gestik, Mimik und Stimme des Redners fehlen, wie Lammert in seinem Vorwort selbst einräumt. Die nachträgliche Leküre lohnt dennoch. *aw*

Aljoscha Kertesz:

Bundestag adieu!

Engelsdorfer Verlag, Leipzig 2017; 266 S., 14,90 €

„Die ist mir sowas von scheißegal, die Street Credibility". Es sind knackige Sätze dieser, die ein Politiker-Interview lesenswert machen. Wenn der Interviewte, in diesem Fall der frühere Bundestagsabgeordnete Jan van Aken (Linke), einmal den ausgetretenen Pfad des Polit-Sprechs verlässt und persönlichen Klartext redet.

Das Interview ist eines von elf, die der Journalist Aljoscha Kertesz mit ehemaligen und prominenten Parlamentariern geführt hat, die nicht mehr zur Bundestagswahl antraten: Neben van Aken sprach er über ihre aktive Zeit in der Politik und ihre Zukunftspläne mit Wolfgang Bosbach (CDU), Edelgard Bulmahn (SPD), Gernot Erler (CSU), Franz-Josef Jung (CDU), Tom Koenigs (Grüne), Heinz Riesenhuber (CDU), Kristina Schröder (CDU), Johannes Singhammer (CSU) und Brigitte Zypries (SPD).

Die Einsichten der Interviews ist unterschiedlich. So manche Frage ist ebenso erwartbar wie die Antwort. Aber sie zeigen doch die Bandbreite an Gemütern, die der Politikbetrieb bietet. So kann sich Zypries eben nicht vorstellen, wie Bosbach eine Kolumne für die „Bild" zu schreiben, weil die lauten Töne ihre Sache nicht sind. Und Jung ebenfalls nicht, weil er noch eine Rechnung mit dem Blatt offen hat wegen ihrer Berichterstattung. *aw*

Parade auf dem Roten Platz am 9. Mai 2014 anlässlich des Jahrestages des Siegs der Sowjetunion über Nazi-Deutschland

© picture-alliance/AP Photo

Nicht vorhersehbar

SOWJETUNION Manfred Hildermeiers Opus Magnum über die Geschichte Russlands

Ein beliebtes Bonmot sowjetischer Historiker lautete: „Unsere Geschichte ist nicht vorhersehbar." Denn nach der Installierung eines neuen Generalsekretärs der Kommunistischen Partei musste die Geschichte immer wieder umgeschrieben werden. Nach dem Zerfall der UdSSR im Dezember 1991 und der Gründung eines demokratischen Russlands konnten sich die Historiker ein Jahrzehnt lang an ihrer Freiheit erfreuen. Die Archive wurden geöffnet und bis dahin geheime Dokumente veröffentlicht – kurz: Die Geschichtswissenschaft durfte ohne ideologische Einmischungen auskommen.

Das Tauwetter währte nicht lange. Ab den 2000er Jahren ordnete Präsident Wladimir Putin die Geschichtsschreibung den „nationalen Interessen Russlands" unter und bestimmt seitdem persönlich den Deutungsrahmen für wichtige Perioden und Ereignisse in der Geschichte seines Landes. Wichtig ist ihm vor allem die Glorifizierung der Supermacht Sowjetunion. Kulturminister Vladimir Medinskij geht noch weiter: Er unterstellt ausländischen Autoren in seinen zahlreichen populären Büchern eine bewusste Verleumdung der russischen Geschichte. Auch mit den Mitteln des Strafgesetzbuches geht der russische Staat gegen vermeintliche Falsifizierungen der Geschichte vor. So wurde ein Blogger in der russischen Provinz bestraft, weil er über den Angriff der Sowjetunion auf Polen im September 1939 geschrieben und damit angeblich die Sowjetunion mit Nazi-Deutschland „gleichgestellt" hatte. Dabei zweifelt kein ernstzunehmender russischer Historiker an der Existenz des „Hitler-Stalin-Paktes". Umso wichtiger sind Geschichtsbücher über Russland, die unabhängig von der Kontrolle des Kremls veröffentlicht werden.

Weihnachtszeit ist Lesezeit. Buchempfehlungen für die Zeit zwischen den Jahren.

Dass deutsche Wissenschaftler in der internationalen Russland-Historiografie federführend sind, belegt das Opus Magnum des Göttinger Osteuropa-Historikers Manfred Hildermeier: In seinem exzellenten zweiten Russland-Band, erschienen in der „Historischen Bibliothek der Gerda Henkel-Stiftung", beleuchtet er die Geschichte von 1917 bis zum Ende der dritten Amtszeit Präsident Putins. Hildermeier stellt in seinem Standardwerk die entscheidenden politischen und geschichtswissenschaftlichen Diskurse über Russland dar. Zugleich hat er alle zugänglichen Quellen und die besten Bücher über Land und Leute ausgewertet, darunter russische Studien, so dass dieses Meisterwerk auch als eine Enzyklopädie der sowjetischen Hemisphäre daherkommt.

Warum ist das Zarenreich untergegangen? Woran scheiterte der erste russische Versuch im Februar 1917, einen demokratischen Staat zu errichten? Der Wissenschaftler beginnt seine Erzählung mit Wladimir Lenins „Oktoberumsturz" – eine 74 Jahre andauernde kommunistische Diktatur sollte folgen. Lenins Nachfolger Josef Stalin konnte die Mobilisierungsdiktatur nur mit massiven Repressionen erhalten. Selbst während des von Nikita Chruschtschow initiierten antistalinistischen „Tauwetters" (1958 bis 1961) und dem von Leonid Breschnew „Entwickelten Sozialismus" (1970 bis Anfang der 1980er Jahre) wurden Oppositionelle verfolgt. Dazu zählte das Regime nicht nur den nationalen und religiösen Widerstand, sondern auch Künstlerinnen und Künstler, die das Leben im „sozialistischen Paradies" kritisierten. Es gehört zu den Stärken der Arbeit Hildermeiers, dass er neben den historischen und wirtschaftspolitischen Erzählsträngen auch die politische Opposition einbezieht. Außerdem erwähnt er die zeitgenössischen Kulturtrends und die gesellschaftlichen Proteste in der Sowjetunion mit ihren bekanntesten Vertretern.

Das Scheitern der Planwirtschaft und der Krieg in Afghanistan förderten die kritische Stimmung in der Gesellschaft und vertieften die Legitimationskrise der Kommunistischen Partei. Mit einer Umgestaltung des Systems – mit Perestrojka – versuchte Michail Gorbatschow seit 1985 den „Kasernen-Sozialismus" zu reformieren. Schließlich verlor er seinen Machtkampf als Präsident der Sowjetunion gegen Boris Jelzin, den ersten Präsidenten der Russischen Föderation. Als Zeichen des Wechsels wurde am 25. Dezember 1991 über dem Kreml symbolträchtig die sowjetische Fahne mit Hammer und Sichel eingeholt und durch die russische Trikolore ersetzt.

Im Schlusskapitel über das postsowjetische Russland (1991 bis 2016) entwirft Hildermeier einen pessimistischen Ausblick. Scharf kritisiert er die Putin'sche „gelenkte Demokratie" und den „russischen Bonapartismus" des Präsidenten. Unter diesen Herrschaftsbedingungen kennt die russische Gesellschaft keinen Fortschritt. Zwar gibt es – im Unterschied zur Situation vor 100 Jahren – keinen Zaren mehr. Dafür gilt: „Souverän in Russland ist nur der Präsident, während die Demokratie am Boden liegt." *Aschot Manutscharjan*

Manfred Hildermeier:

Geschichte der Sowjetunion 1917-1991

C.H. Beck; München 2017; 1348 S., 49,95 €

Die populistische Revolte

DEMOKRATIE Winkler sieht den westlichen Liberalismus in der Defensive

Die Komplexität der innen-, außen- und sicherheitspolitischen Entwicklungen auf europäischer wie auf globaler Ebene beleuchtet der Historiker Heinrich August Winkler auf herausragende Weise. Der Autor des dreibändigen Standardwerks „Die Geschichte des Westens" begnügt sich in seinem neuesten Buch nicht damit, die Ursachen der Entfremdung und die Fehlentscheidungen der politischen Klasse zu beschreiben. Vielmehr zeigt er Wege auf, die zur Stabilisierung der Lage und zur Normalisierung der Beziehungen führen können. Winkler analysiert mehrere Krisen: Er beginnt mit der „werteorientierten Politik" der Europäischen Union und dem Brexit, es folgen der Zusammenbruch der „Nach-Kalte-Kriegsordnung" durch Russlands Krim-Annexion, der Krieg in der Ost-ukraine und die ersten außenpolitischen Maßnahmen von US-Präsident Donald Trump. Des Weiteren beschäftigt er sich detailliert mit den politischen Folgen der Fluchtbewegungen, dem Aufstieg des Populismus und der Isolierung Deutschlands auf Grund seiner Flüchtlingspolitik.

„Die liberale Demokratie des Westens ist in der Defensive", stellt Winkler nüchtern fest. Sie werde nicht nur von außen, von autoritären Regimen wie der Volksrepublik China in Frage gestellt, sondern ebenso von innen: So könnten populistische Bewegungen und Parteien mit der Behauptung punkten, sie seien die „wahren Repräsentanten der Demokratie", denn sie allein sprächen für „das Volk". Zugleich profitierten die Populisten von den Problemen, die von den etablierten Parteien verdrängt, beschönigt oder unbefriedigend gelöst würden. Sie nutzten alles, was sich als Abgehobenheit der „politischen Klasse" oder der „Eliten", als Abkopplung der Regierenden von den Regierten, als Entfremdung zwischen „oben" und „unten" deuten lasse.

Zu Recht weist Winkler darauf hin, dass die Krise des Liberalismus und das Aufkommen populistischer Nationalismen nicht nur transeuropäische Phänomene seien; vielmehr würden sie den demokratischen Westen insgesamt betreffen. Die populistische Revolte gegen das repräsentative, demokratische System führt er auf die zunehmende Ungleichheit der Einkommens- und Vermögensverteilung, den weitreichenden Kontrollverzicht der demokratischen Nationalstaaten zugunsten der Finanzmärkte, den Globalisierungsschub und die Internet-Revolution zurück. Insbesondere die Digitalisierung habe es dem aggressiven Populismus erleichtert, mit Desinformationen den benötigten Resonanzboden zu finden.

Der Historiker bezeichnet die repräsentative Demokratie und den Rechtsstaat als die wertvollsten Errungenschaften der Amerikanischen Revolution von 1776 und der Französischen Revolution von 1789. Die schwindende Zustimmung für die rechtspopulistischen Parteien in den Niederlanden und in Frankreich habe die inneren Selbstbehauptungskräfte der freiheitlichen, pluralistischen, gewaltenteiligen sowie die Menschen- und Bürgerrechte achtenden Demokratie gestärkt. Nunmehr müssten die EU-Mitglieder ihren Werten treu bleiben und ihre Kräfte bündeln, um Staaten mit autoritären Ordnungsvorstellungen zurückzudrängen.

Der Nestor der deutschen Geschichtswissenschaft empfiehlt der deutschen Politik, sich nicht „als moralische Lehrnation Europas" zu positionieren. Deutschland könne auf humanitärem Gebiet mehr leisten als andere und sollte es tun. „Über andere sich erheben aber darf Deutschland nicht." *manu*

Heinrich August Winkler:

Zerbricht der Westen?

C.H. Beck, München 2017; 493 S., 24,95 €

Absoluter Wille zur Macht

LENIN Victor Sebestyen legte eine neue Biografie über den russischen Revolutionär vor

„In sechs Monaten baumeln wir am Galgen, oder wir sind an der Macht", soll Wladimir Iljitsch Uljanow alias Lenin im April 1917 zu Karl Radek gesagt haben, als er im schweizerischen Schaffhausen den Zug in Richtung Russland bestieg. Das offenbart schon einiges über den russischen Berufsrevolutionär, der im entscheidenden Moment alles auf eine Karte setzte – und gegen alle Wahrscheinlichkeiten siegte. Lenin ist der Begründer des ersten sozialistischen Staats, im größten Flächenland der Welt, mit gewaltigen Wirkungen im 20. Jahrhundert. Der britische Journalist und Historiker Victor Sebestyen hat aus Anlass des Jahrhundertjubiläums der russischen Oktoberrevolution 1917 nun eine fulminante Biografie über Lenin vorgelegt.

Das Buch beginnt reportageartig mit der dilettantischen, gewaltsamen Machtübernahme durch die Bolschewisten in Petrograd in der Nacht des 24. Oktober 1917, als sich Lenin mit einer Perücke verkleidet den Weg in die Innenstadt bahnt. Die Aktion einiger Berufsrevolutionäre, die nur klappte, weil die bürgerliche Kerenski-Regierung noch dilettantischer agierte, hatte nichts mit einem Massenaufstand zu tun, wie es zu Sowjetzeiten propagiert wurde. Sie wurde vor allem durch Lenins unbedingten Willen zum Losschlagen gegen die geschwächte Regierung zum Erfolg.

Das Verdienst des Autors ist es, Lenin, den jahrzehntelang Millionen auf der Welt verehrten und dessen konservierter Leichnam bis heute im Mausoleum auf dem Roten Platz in Moskau angeschaut werden kann, aus der historischen Ferne zurückzuholen. Sebestyen breitet detailliert ein großes Panorama aus, vom despotischen Zarenreich Ende des 19. Jahrhunderts bis zum Tod Lenins 1924 mit nur 53 Jahren.

Geburt Uljanows 1870 in der Wolgastadt Simbirsk in einer Beamtenfamilie, mütterliche deutsch-jüdische und väterliche kalmückische Wurzeln, mit 17 Revolutionär geworden, als sein älterer Bruder wegen eines geplanten Attentats auf den Zaren hingerichtet wurde. Dann Studium marxistischer Schriften, Aktivitäten im Untergrund, Verbannung nach Sibirien, Exil in München, London, Genf, Paris, Rückkehr nach zwei Jahrzehnten im April 1917 nach Russland, Revolution, Terror, Bürgerkrieg, Krankheit und Tod.

Viel Raum widmet der Autor Lenins Beziehungen zu Frauen, vor allem der Ménage à trois mit seiner Ehefrau Nadeshda Krupskaja und der Französin Inessa Armand.

Sebestyen schildert Lenin als kompromisslosen Mann, als großen Zerstörer, der mit der Wahrheit jonglierte, um Theorien der Wirklichkeit anzupassen, als jähzornigen Disputanten, der sein ganzes Leben in den Dienst der Revolution stellte, mit wechselnden Verstecken und Decknamen. Nervöse Überspanntheit, Magen- und Kopfschmerzen waren ständige Begleiter dieses unsteten Lebens. Der Gründer der Sowjetunion wird gleichwohl nüchtern beschrieben, der Autor arbeitet sich nicht an ihm ab. Die Ideengeschichte wird bei Sebestyen nur gestreift. Dabei hatte sich Lenin in seinen Schriften viel Mühe gegeben, den Marxismus auf ein unterentwickeltes Land wie Russland anzuwenden.

Lenin hat die spätere Sowjetunion von Beginn an geprägt, die wie ihr Gründer „heimlichtuerisch, misstrauisch, intolerant, asketisch, unbeherrscht" gewesen sei, schreibt der Autor. Heute können wir Bilanz ziehen über den Weltkommunismus, der politisch und ökonomisch gescheitert ist, mit Millionen Toten unter Stalin und Mao. Ist seine Zeit endgültig vorbei? In unserer globalisierten Welt mit vielen Verlierern wirkt Sebestyens Äußerung zu Lenin ein wenig drohend: „Seine Fragestellungen begleiten uns heute auf Schritt und Tritt. Und die Antworten könnten genauso blutig sein." *Hans Krump*

Victor Sebestyen:

Lenin. Ein Leben

Rowohlt Berlin, Berlin 2017; 704 S. 29,95 €

WEIHNACHTSRÄTSEL 2017

Lesen, rätseln und gewinnen

Eine Reise nach Berlin für zwei Personen inklusive eines Besuchs des Bundestags – das ist der Hauptpreis des diesjährigen Weihnachtsrätsels von „Das Parlament“.

© DBT/Melde

Und so können Sie gewinnen: Die vorliegende Ausgabe von „Das Parlament“ gründlich lesen, die folgenden Fragen richtig beantworten und die Lösung an die Redaktion schicken. Wenn es mit dem Hauptpreis nicht klappt, werden unter den richtigen Einsendungen übrigens noch weitere Sachpreise verlost. Also: Viel Spaß beim Lesen, Rätseln und Gewinnen!

1. Auf wie viele Privathaushalte in Deutschland kommen wie viele Pkw?

2. Wer oder was ist die „Große Emma“?

3. Welche Zeitung bekam die „Paradise Papers“ zugespielt?

4. In welcher amerikanischen Stadt hat Dirk Spaniel studiert?

5. Wann wurde Deutschlands erste Eisenbahnstrecke eröffnet?

6. Wie hoch ist der Lkw-Anteil an der Verkehrsleistung?

7. Wie viele Carsharing-Teilnehmer gab es Anfang 2017?

8. Welche Institution leitete Frank Richter?

9. Wann findet 2018 die erste Runde der tschechischen Präsidentschaftswahl statt?

10. Welches Amt bekleidet Michael Kretschmer seit vergangener Woche?

Ihre Antworten bitte per Post oder E-Mail an:

Redaktion „Das Parlament“
Platz der Republik 1
11011 Berlin
redaktion.das-parlament@bundestag.de
Stichwort: Weihnachtsrätsel 2017

Einsendeschlus ist der 7. Januar 2018.

Barauszahlungen sind nicht möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

VOR 15 JAHREN...

»Lügenausschuss« startet Arbeit

20.12.2002: Untersuchungsausschuss „Wahlbetrug“ eingesetzt Dass Wahlkampfaussagen regelmäßig ihre Gültigkeit mit dem Wahltag verlieren, ist eine weit verbreitete Meinung. Auch im Bundestag gibt es diese Ansicht – in der Regel über den politischen Gegner: Ob Wahlaussagen der rot-grünen Regierung tatsächlich falsch waren, wollte die Union nach der Bundestagswahl 2002 untersuchen lassen. Nach heftigem Streit wurde der Untersuchungsausschuss „Wahlbetrug“ am 20. Dezember 2002 eingesetzt. Doch auch die Union sollte dabei zum Gegenstand der Untersuchungen werden.
Insbesondere von Kanzler Gerhard Schröder und Finanzminister Hans Eichel (beide SPD) wollte die Opposition wissen, ob „Bundestag und Öffentlichkeit hinsichtlich der Situation des Bundeshaushaltes, der Finanzlage der gesetzlichen Kranken- und Rentenversicherung sowie der Einhaltung der Stabilitätskriterien des EG-Vertrages und des europäischen Stabilitäts- und Wachstumspakts“ vor der Wahl falsch informiert wurden. Vor Einsetzung des Ausschusses setzten SPD und Grüne allerdings durch, dass auch Mitglieder von unionsgeführten Landesregierungen über ihr Wissen zur Lage der öffentlichen Kassen befragt werden sollten. Die Union warf der Koalition deshalb vor, sie bewege sich „an der Grenze zum Verfassungsbruch“. 32 Mal tagte der „Wahlbetrugs“-Ausschuss und kam zu einem eindeutigen Ergebnis. „Für den von der Opposition vermittelten Eindruck eines Wahlbetrugs konnten keinerlei Anhaltspunkte gefunden werden“, hieß es im Abschlussbericht. *Benjamin Stahl*

Weiterführende Links zu den Themen dieser Seite finden Sie in unserem **E-Paper**

ORTSTERMIN: VEREINIGUNG FÜR PARLAMENTSFRAGEN

Referent Frank Richter (links) mit Eva Högl (SPD), Vorsitzende der Deutschen Vereinigung für Parlamentsfragen, und dem stellvertretenden Vorsitzenden der Vereinigung, Heinrich Oberreuter
© Deutscher Bundestag/Achim Melde

»Nicht-Kommunikation wird schiefgehen«

1989 hat Frank Richter als Vertreter von Bürgerrechtsgruppen die Kommunikation mit den SED-Oberen gesucht – und gefunden. 25 Jahre später hat er das Gespräch mit Pegida-Demonstranten gesucht – und gefunden. Der Dresdner Theologe, acht Jahre lang Leiter der Sächsischen Zentrale für politische Bildung, ist ein allseits anerkannter Moderator. Vergangenen Mittwoch war er Gastredner einer Veranstaltung der Deutschen Vereinigung für Parlamentsfragen mit dem Titel: „Kommunikationsstörungen und Demokratiedefizite – Für eine Streitkultur des Verstehen-Wollens“. Dabei machte Richter deutlich, dass er mit dem Gesprächsangebot an Pegida, für das er auch viel Schelte einstecken haben müsse, nichts Ungewöhnliches getan habe, sondern nur das, was in seiner Tätigkeitsbeschreibung als Leiter der Sächsischen Zentrale für politische Bildung gestanden habe. „Nämlich dafür zu sorgen, dass der politische Diskurs in der Gesellschaft offen und kontrovers geführt werden kann.“ Sein Engagement im Jahr 2014 sei auch nötig gewesen, weil andere, die sich von ihrer Profession her der Diskussion auch hätten stellen müssen, „es offenbar nicht getan haben“.
Durch Pegida sei seinerzeit deutlich geworden, dass es eine „Dialogverweigerung“ über viele Monate und Jahre gegeben habe. „Ferndiagnosen“ wie etwa vom nordrhein-westfälischen Innenminister Ralf Jäger (SPD), der die Demonstranten in Dresden „Nazis in Nadelstreifen“ genannt habe, die Formulierung von Cem Özdemir (Bündnis 90/Die Grünen), der von einer „Mischpoke“ gesprochen habe oder die „Schande für Deutschland“-Aussage von Justizminister Heiko Maas (SPD) hätten zudem den „gefährlichen Hintermännern von Pegida“ in die Karten gespielt.
Auf dem Höhepunkt der Pegida-Bewegung seien es immerhin 25.000 Menschen gewesen, die schweigend durch Dresden gezogen seien und damit hätten deutlich machen wollen: Wir haben mit eurer Ordnung nichts mehr zu tun. Laut Richter gab es ein Zeitfenster zwischen November 2014 und Januar 2015, „in dem eine offene politische Kommunikation fast alles richtig hätte machen können“. Man hätte sich stellen und wahrnehmen müssen, „dass sich da offenbar etwas angestaut hat“. So hätte man die Menschen, „die in die falschen Hände geraten waren“ abholen können. Bedauerlicherweise sei aber vieles falsch gemacht worden – auch durch die Etikettierung der 25.000 Menschen als Nazis. Richter forderte, „die schweigende Mehrheit in den Dialog zu bringen“. Jene aber, „die unsere Ordnung bekämpfen, müssen identifiziert, isoliert und gesellschaftlich geächtet werden“.
Der Dresdner Theologe ging auch auf die Frage ein, warum es insbesondere in Ostdeutschland „Akzeptanz- und Aneignungsdefizite der besten Ordnung, die Deutschland je hatte“, gebe. Die Gründe dafür seien vielfältig, so Richter. Ein Momentum sei die „Überschichtung der ostdeutschen Gesellschaft durch westdeutsche Eliten“. Der Sachverhalt, dass 70 bis 80 Prozent der ersten, zweiten und dritten Chefetage in den wichtigsten gesellschaftlichen und politischen Bereichen im Osten Deutschlands durch Westdeutsche gestellt würden, könne nicht ohne Wirkung bleiben auf die Akzeptanz der Ordnung, sagte Richter, der abschließend noch ein eindeutiges Plädoyer für mehr Mut zur Kommunikation hielt. „Kommunikation kann schiefgehen“, sagte der ehemalige Leiter der Sächsischen Zentrale für politische Bildung und fügte hinzu: „Nicht-Kommunikation wird schiefgehen.“ *Götz Hausding*

VERSTORBENE

>Hubert Weber †
Bundestagsabgeordneter 1969-1980, SPD
Am 25. November starb Hubert Weber im Alter von 88 Jahren. Der promovierte Jurist und Rechtsanwalt aus Köln gehörte von 1960 bis 1969 dem Verfassungsgerichtshof von Nordrhein-Westfalen an. Von 1956 bis 1960 war er Ratsherr in Köln und Vorstandsmitglied der dortigen SPD. Der Direktkandidat des Wahlkreises Köln III engagierte sich stets im Finanzausschuss.

>Martin Mayer †
Bundestagsabgeordneter 1990-2005, CSU
Martin Mayer starb am 30. November im Alter von 76 Jahren. Der promovierte Agrarwissenschaftler aus Höhenkirchen-Siegertsbrunn im Kreis München schloss sich 1967 der CSU an und war von 1985 bis 1989 Vorsitzender des dortigen Kreisverbands. Von 1972 bis 1993 gehörte Mayer dem Kreistag und von 1978 bis 1990 dem Bayerischen Landtag an. Der Direktkandidat des Wahlkreises München-Land wirkte im Bundestag hauptsächlich im Forschungsausschuss mit.

>Philipp Graf Lerchenfeld †
Bundestagsabgeordneter 2013-2017, CSU
Am 1. Dezember starb Philipp Graf von und zu Lerchenfeld im Alter von 65 Jahren. Der Landwirt und Steuerberater aus Köfering/Kreis Regensburg engagierte sich seit 1990 kommunalpolitisch, war seit 2002 Kreisrat und gehörte von 2003 bis 2013 dem Bayerischen Landtag an. Im Bundestag war er Mitglied des Finanzausschusses.

>Ewald Schurer †
Bundestagsabgeordneter 1998-2002, 2005-2017, SPD
Am 3. Dezember starb Ewald Schurer im Alter von 63 Jahren. Der Diplom-Betriebswirt aus Ebersberg trat 1972 der SPD bei, war dort von 1990 bis 2004 sowie von 2009 bis 2011 Unterbezirks-vorsitzender und amtierte von 2003 bis 2017 als SPD-Bezirksvorsitzender von Oberbayern. Von 2009 bis 2017 war er zudem stellvertretender bayerischer Landesvorsitzender. Schurer engagierte sich im Bundestag stets im Haushaltsausschuss. Bundestagspräsident Wolfgang Schäuble (CDU) würdigte ihn als einen Menschen und Politiker wie ihn die Demokratie brauche. Er habe Schurer aus langjähriger Zusammenarbeit, besonders im Haushaltsausschuss, sehr geschätzt. „Er war ein prinzipientreuer, geradliniger und stets an der Sache orientierter Abgeordneter, dem seine Kolleginnen und Kollegen im Parlament mit Hochachtung und Vertrauen über Fraktionsgrenzen hinweg begegneten“, erklärte Schäuble.

>Roswitha Wisniewski †
Bundestagsabgeordnete 1976-1994, CDU
Roswitha Wisniewski starb am 3. Dezember im Alter von 91 Jahren. Die Universitätsprofessorin für Germanistik aus Heidelberg schloss sich 1972 der CDU an, war stellvertretende Landesvorsitzende der Frauenunion in Baden-Württemberg und gehörte von 1986 bis 1990 deren Bundesvorstand an. Wisniewski engagierte sich im Bundestag im Bildungsausschuss sowie im Ausschuss für innerdeutsche Beziehungen.

SEITENBLICKE

PANNENMELDER

In unserer Rubrik »Personalia« der **Ausgabe 49-50 vom 4. Dezember 2017** hat sich in der Schlussproduktion ein Fehler eingeschlichen. Manfred Such, ehemaliger Bundestagsabgeordneter für Bündnis 90/Die Grünen, feiert am 21. Dezember nicht seinen 5., sondern seinen 75. Geburtstag.

Haben Sie Anregungen, Fragen oder Kritik?
Schreiben Sie uns:

Das Parlament
Platz der Republik 1
11011 Berlin
redaktion.das-parlament@bundestag.de

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.

Die nächste Ausgabe von „Das Parlament“ erscheint am 8. Januar.

PERSONALIA

>Ortwin Lowack
Bundestagsabgeordneter 1980-1994, CSU, seit 1991 fraktionslos
Am 25. Dezember wird Ortwin Lowack 75 Jahre alt. Der Rechtsanwalt aus Bayreuth trat 1962 der CSU bei, war seit 1972 kommunalpolitisch aktiv, darunter von 1996 bis 2008 als Stadtrat. Im Bundestag wirkte der Direktkandidat des Wahlkreises Bayreuth im Rechtsausschuss sowie im Auswärtigen Ausschuss mit.

>Rainer Offergeld
Bundestagsabgeordneter 1969-1984, SPD
Rainer Offergeld wird am 26. Dezember 80 Jahre alt. Der Rechtsanwalt aus Lörrach trat 1963 der SPD bei, war 1972 sowie von 1975 bis 1978 Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesfinanzminister und von 1978 bis 1982 Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit. Von 1984 bis 1995 amtierte er als Oberbürgermeister von Lörrach.

>Rudolf Purps
Bundestagsabgeordneter 1980-1998, SPD
Am 26. Dezember wird Rudolf Purps 75 Jahre alt. Der Realschullehrer aus Lennestadt wurde 1968 SPD-Mitglied, war von 1977 bis 1987 Vorsitzender des Unterbezirks Olpe und gehörte von 1969 bis 1989 dem dortigen Kreistag an. Im Bundestag engagierte sich Purps überwiegend im Haushaltsausschuss.

>Bertram Hönicke
Bundestagsabgeordneter 1990, CDU
Bertram Hönicke begeht am 27. Dezember seinen 75. Geburtstag. Der Forstingenieur aus Potsdam war 1990 Mitglied der ersten frei gewählten Volkskammer und gehörte von Oktober bis Dezember dem Bundestag an.

>Uta Titze-Stecher
Bundestagsabgeordnete 1990-2002, SPD
Am 28. Dezember wird Uta Titze-Stecher 75 Jahre alt. Die Sonderschullehrerin aus Eichenau/Kreis Fürstenfeldbruck wurde 1971 SPD-Mitglied. Im Bundestag gehörte sie vorwiegend dem Haushaltsausschuss an und war von 1998 bis 2002 Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschusses.

>Rolf Olderog
Bundestagsabgeordneter 1980-1998, CDU
Am 29. Dezember begeht Rolf Olderog seinen 80. Geburtstag. Der promovierte Jurist, CDU-Mitglied seit 1962, war von 1970 bis 1980 Landtagsabgeordneter in Kiel. Der Direktkandidat des Wahlkreises Ostholstein wirkte im Bundestag stets im Innenausschuss mit.

>Clemens Schwalbe
Bundestagsabgeordneter 1990-2002, CDU
Clemens Schwalbe wird am 31. Dezember 70 Jahre alt. Der Diplom-Ingenieur aus Weißenfels trat 1986 der CDU bei und gehörte 1990 der ersten frei gewählten Volkskammer an. Schwalbe war von 1990 bis 1998 Parlamentarischer Geschäftsführer der CDU/CSU-Bundestagsfraktion.

>Klaus Hagemann
Bundestagsabgeordneter 1994-2013, SPD
Klaus Hagemann begeht am 31. Dezember seinen 70. Geburtstag. Der Lehrer aus Osthofen/Kreis Alzey-Worms trat 1966 der SPD bei, war von 1979 bis 2017 Kreistagsmitglied und von 1987 bis 1994 Bürgermeister Osthofens. Hagemann wirkte unter anderem im Haushalts- sowie im Petitionsausschuss mit.

>Otto Wulff
Bundestagsabgeordneter 1969-1990, CDU
Am 5. Januar vollendet Otto Wulff das 85. Lebensjahr. Der promovierte Jurist aus Schwerte trat 1953 der CDU bei. Seit 2002 amtiert er als Vorsitzender der CDU-Seniorenunion und ist Mitglied des CDU-Bundesvorstands. Im Bundestag engagierte sich Wulff überwiegend im Auswärtigen Ausschuss. Von 1980 bis 1991 war er Präsident der Deutschen Parlamentarischen Gesellschaft.

>Norbert Otto
Bundestagsabgeordneter 1990-2002, CDU
Am 6. Januar wird Norbert Otto 75 Jahre alt. Der Diplom-Ingenieur aus Erfurt trat 1964 der CDU bei und gehörte 1990 der ersten frei gewählten Volkskammer an. Otto arbeitete im Bundestag im Städtebau- sowie im Verkehrsausschuss mit.

>Bernd Scheelen
Bundestagsabgeordneter 1994-2013, SPD
Am 7. Januar wird Bernd Scheelen 70 Jahre alt. Der Pharmabereichsleiter aus Krefeld schloss sich 1972 der SPD an, war dort seit 1979 Ratsherr und amtierte von 1994 bis 2009 als Bürgermeister. Scheele, seit 2005 Mitglied des Vorstands seiner Bundestagsfraktion, engagierte sich stets im Haushaltsausschuss.

>Rudi Schmitt
Bundestagsabgeordneter 1980-1987, SPD
Rudi Schmitt vollendet am 8. Januar sein 90. Lebensjahr. Der Wiesbadener Oberbürgermeister von 1968 bis 1980 trat 1947 der SPD bei und gehörte von 1954 bis 1968 dem hessischen Landtag an. Im Bundestag war Schmitt Mitglied des Städtebauausschusses. bmh

Das Parlament

DEBATTENDOKUMENTATION

Aktuelle Stunde zum Europäischen Rat / 4. Sitzung des 19. Deutschen Bundestages am 12. Dezember 2017

Heike Hänsel, Die Linke:

Der europäische Sozialstaat muss wiederhergestellt werden

© DBT/Achim Melde

Heike Hänsel (*1966)
Landesliste Baden-Württemberg

Die Fraktion Die Linke hat heute diese Aktuelle Stunde beantragt, weil die Bundeskanzlerin sich schlicht geweigert hat, im Vorfeld des Europäischen Rates, der Ende der Woche stattfinden wird, eine Regierungserklärung zur Politik dieser kommissarisch geführten Regierung im Europäischen Rat abzugeben, obwohl dort gewichtige Themen wie die Militarisierung der EU, die Folgen der Brexit-Verhandlungen und vieles mehr auf der Tagesordnung stehen. Wir halten es für einen Skandal, dass die Kanzlerin sich weigert, hier dem Bundestag Rede und Antwort zu stehen, und deswegen haben wir diese Aktuelle Stunde beantragt.

Diese völlige Missachtung des Parlaments macht Die Linke nicht mit. Uns wundert schon etwas, dass die anderen Fraktionen so verhalten reagiert haben, als wir letzte Woche gefordert haben, eine Sondersitzung durchzuführen. Sie sprechen immer von der Stunde des Parlaments, vom Herz der Demokratie. Wenn es darauf ankommt, diese Aussagen mit Leben zu füllen, ist nicht viel da. Ich finde, das ist ein Armutszeugnis für die anderen Fraktionen hier.

Es wird quasi unter Ausschluss der Öffentlichkeit mehr Geld für Aufrüstung geben.

Ich frage mich schon: Wovor hat die Bundeskanzlerin eigentlich Angst? Warum weigert sie sich, dem Deutschen Bundestag Rede und Antwort zu stehen? Für meine Fraktion kann ich sagen: Wir halten dieses Wegducken von Frau Merkel für unerhört.

Das zeigt einmal mehr: Ihre Zeit ist abgelaufen. Die Methode Merkel, alles auszusitzen, hat sich überlebt.

Wir haben viel zu diskutieren zu Europa. Morgen ist es zehn Jahre her, dass der Vertrag von Lissabon unterzeichnet wurde. Die Linke hat sich von Anfang an gegen diesen Vertrag von Lissabon gewandt.

Wir haben vor einer undemokratischen und militaristischen Europäischen Union gewarnt. Dafür wurden wir von Grünen, SPD und CDU/CSU hier belächelt. Uns wurde entgegnet, es gäbe gar keine militärischen Strukturen. Aber jetzt ist es so weit.

Ohne Einvernehmen mit dem Bundestag herzustellen, hat gestern eine geschäftsführende Regierung einer Aufrüstungs- und Militärunion zugestimmt. Wir halten das für einen Anschlag auf die Rechte des Bundestages, einen Anschlag auf die Demokratie und einen Anschlag auf die friedliche Außenpolitik.

Denn es wird – quasi unter Ausschluss der Öffentlichkeit – deutlich mehr Geld für Aufrüstung geben. Es soll eine jährliche Erhöhung der Mittel für Militär und sehr viel mehr Geld für Rüstungsforschung geben, und auch ein sogenannter Verteidigungsfonds soll eingesetzt werden. Wir werden deswegen auch rechtliche Schritte prüfen. Ich kann Ihnen sagen: Es wäre nicht das erste Mal, dass das Bundesverfassungsgericht die Missachtung der Rechte des Bundestages durch die Bundesregierung rügen müsste.

Was Sie hier auf die Schiene setzen wollen, ist ein Einstieg in eine sogenannte Verteidigungsunion. Verteidigung, denke ich, ist hier jedoch der falsche Begriff. Wir sehen es eher als eine EU mit globaler Kriegsführungsfähigkeit unter deutscher Hegemonie. Dagegen wird Die Linke immer antreten. Das machen wir nicht mit.

Ihr Europa ist ein Europa des Krieges und der Aufrüstung.

Sie bringen dieses Militärprojekt auch deshalb voran, weil Sie der Meinung sind, dass die Menschen darauf warten und dass dieses neue europäische militärische Projekt ein Zukunftsprojekt wäre und eine Antwort auf die große Skepsis vieler Europäer. Was aber die Menschen hier in Europa brauchen, ist soziale Sicherheit. Sie warten nicht auf eine Militärunion. Sie wollen eine Alternative zu diesem neoliberalen und militaristischen Europa.

Die Bundeskanzlerin hat sich geweigert, eine Regierungserklärung abzugeben.

Sie wollen einen Plan B, eine Antwort auf die große soziale Krise und die sozialen Ungleichheiten in Europa. Ich glaube auch nicht, dass die Gründungsmütter und väter sich vorgestellt haben, dass auf die Versöhnung über den Schützengräben von Verdun jetzt eine neue Aufrüstungsunion folgt.

Wir, Die Linke, wollen ein soziales und friedliches Europa der Menschen. Dem stehen die jetzt geplanten Militärausgaben, der Aufbau einer neuen Rüstungsindustrie in Europa, fundamental entgegen. Wir brauchen keine Militärunion. Wir brauchen die Wiederherstellung des Sozialstaats in Europa. Das ist ein Zukunftsprojekt.

(Beifall bei der LINKEN)

Jürgen Hardt, CDU/CSU:

PESCO ist ein Meilenstein in der Europapolitik

© DBT/Achim Melde

Jürgen Hardt (*1963)
Wahlkreis Solingen-Remscheid-Wuppertal

Ich möchte kurz auf den Einwurf von Frau Hänsel eingehen. Wir haben vor und nach Europäischen Räten Regierungserklärungen der Bundeskanzlerin gehabt. Wir haben genauso das Verfahren gehabt, dass die Bundesregierung vor dem Europaausschuss berichtet hat, was im Europäischen Rat ansteht. Sie hat dort auch Rede und Antwort gestanden.

EU und EG sind einst angetreten, auch die europäische Verteidigungsunion zu schaffen.

Morgen werden wir im Hauptausschuss, der im Augenblick den Europaausschuss ersetzt, natürlich Gelegenheit haben, darüber zu reden. Insofern finde ich, dass dieser Vorwurf ins Leere geht.

Zum Thema der Aktuellen Stunde: Die PESCO, die Ständige Strukturierte Zusammenarbeit im Bereich der Verteidigungspolitik, ist aus meiner Sicht ein Meilenstein in der Europapolitik, der sich in zehn Jahren in einer Rückschau möglicherweise als ähnlich gewichtig herausstellen wird wie andere Meilensteine, etwa die Schaffung des Schengen-Raumes, die Schaffung des Binnenmarktes oder die Einführung der einheitlichen europäischen Währung Euro.

Diese Erfolgsbausteine der europäischen Einigung, die unseren Kontinent in eine unverbrüchliche Gemeinschaft von Frieden, Freiheit und Wohlstand zusammengeführt hat, werden hier an einer Stelle ergänzt, von der bereits die Gründungsväter der Europäischen Union wussten, dass sie entscheidend ist. Die Europäische Union, die europäischen Gemeinschaften sind einst angetreten, auch die europäische Verteidigungsunion zu schaffen. Es ist aus bekannten Gründen in den 50er-Jahren nicht möglich gewesen, das umzusetzen. Die französische Nationalversammlung hat damals ihr Veto eingelegt. Nun sind wir an einem Punkt angelangt, wo wir endlich diesen Baustein – nun in neuer Gestalt des 21. Jahrhunderts – hinzufügen können.

Als dieses Instrument der Ständigen Strukturierten Zusammenarbeit gemäß EU-Vertrag aktiviert wurde, waren viele skeptisch. Wird es genügend Staaten geben, die bei dieser Verteidigungsunion mitmachen wollen? Jetzt stellen wir fest: Von den 28 EU-Mitgliedstaaten haben 25 die Absicht, das Projekt zu begleiten, eine Zahl, die ich mir im Traum nicht hätte vorstellen können. Das hat natürlich damit zu tun, dass die Sorge um die Sicherheit in Europa größer geworden ist, gerade auch bei unseren mittel- und osteuropäischen Partnern. Das hat damit zu tun, dass wir eher skeptisch sind,

Fortsetzung auf nächster Seite

Dies ist eine gekürzte Version der Debatte. Das Plenarprotokoll und die vorliegenden Drucksachen sind im Volltext im Internet abrufbar unter:
http://dip21.bundestag.de/dip21.web/bt

Der Deutsche Bundestag stellt online die Übertragungen des Parlamentfernsehens als Live-Video- und Audio-Übertragung zur Verfügung.
www.bundestag.de/live/tv/index.html

ob Amerika unter Führung des Präsidenten Donald Trump die Stärke behält, die wir gewohnt sind. Das ist natürlich auch eine Folge der Entscheidung der Briten, aus der Europäischen Union austreten zu wollen.

Die polnische und die französische Regierung stehen voll hinter diesem Projekt; das finde ich sehr wichtig. Das ist ein Zeichen dafür, dass unsere früheren Kriegsgegner überhaupt keine Probleme damit haben, dies gemeinsam mit uns zu veranstalten. Das ist doch eigentlich die großartigste Auszeichnung, die wir uns als Deutsche in der Mitte der Europäischen Union wünschen können: dass wir glücklicherweise ein Stück Geschichte und geschichtliche Konfrontationen hinter uns gelassen haben.

Die polnische und die französische Regierung stehen voll hinter diesem Projekt.

Ich halte den Schritt, sich an PESCO zu beteiligen, für klug eingefädelt. Ich bin sicher, dass wir im Deutschen Bundestag über jedes einzelne der Projekte diskutieren werden, die sich unter dem Dach der PESCO entwickeln werden. Deutschland wird bei ganz vielen Projekten vorne mit dabei sein. Es wird allerdings auch Projekte geben, bei denen Deutschland keine entscheidende Rolle spielen wird. So ist das auch gedacht. Es soll ein Stück weit Arbeitsteilung innerhalb der Europäischen Union stattfinden. Es ist wichtig, dass die Europäische Union, die wirtschaftlich ein Riese, politisch ein Mittelgewicht und sicherheitspolitisch eher ein Zwerg ist, endlich eine Verantwortungsfähigkeit erlangt, die ihrer wirtschaftlichen Leistungskraft entspricht.

Die Frage, ob dies mit oder ohne Großbritannien geschieht, ist – das ist allerdings meine persönliche Meinung – nach wie vor offen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass das britische Parlament eines Tages dem jetzt zu verhandelnden EU-Austrittsvertrag und dem zukünftigen Kooperationsvertrag zustimmen wird. Denn jetzt wird sichtbar, welche unüberbrückbaren Widersprüche zwischen den Erwartungen der Austrittsbefürworter und den realen Möglichkeiten, die sich für Großbritannien bei einem Austritt ergeben, bestehen und welche riesigen Lücken sich auftun. Wir werden in Großbritannien eine spannende Diskussion erleben. Zum Thema Brexit sage ich nur: Wir verhandeln fair, aber wenn die Briten eines Tages sagen: „Wir machen es doch nicht“, werden wir ihnen natürlich die Tür weit öffnen.

Ich halte den Schritt, sich an PESCO zu beteiligen, für klug eingefädelt.

In diesem Sinne wird es ein spannender, ein interessanter Rat, und die Themen, die auf diesem Rat besprochen und beraten werden, werden uns in den nächsten Monaten und Jahren hier im Deutschen Bundestag beschäftigen. Die Europapolitik hat, wie ich finde, hier im Deutschen Bundestag in den letzten Jahren eine zunehmende Bedeutung bekommen, und dies steht ihr auch zu.

Herzlichen Dank.

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

Achim Post, SPD:

Wahre Patrioten und Europäer sind gefragt

© DBT/Achim Melde

Achim Post (*1959)
Wahlkreis Minden-Lübbecke

Dann wollen wir einmal über Europa reden. Warum ist es gut und richtig, dass wir das heute machen? Weil wir eine Aktuelle Stunde haben? Sicherlich. Weil es einen Gipfel am Donnerstag in Brüssel gibt? Auch das. Weil Europa immer irgendwie wichtig ist? Aber natürlich. Aber warum machen wir es wirklich? Wir machen es wirklich, weil in diesen Tagen, Wochen und Monaten grundlegende Entscheidungen in und für Europa anstehen und weil sich für diese Weichenstellungen und Entscheidungen jetzt ein Zeitfenster geöffnet hat, das wir nicht einfach so schließen sollten.

Wir haben in den letzten zehn Jahren ein Europa im Krisenmodus erlebt.

Warum nicht? Wir haben in den letzten zehn Jahren ein Europa im Krisenmodus erlebt. Wir haben in den letzten zehn Jahren gesehen, wie der Einfluss Europas global abgenommen hat und wie gleichzeitig innerhalb Europas, innerhalb der Europäischen Union, die Fliehkräfte zugenommen haben. Einige, wie die Briten, wollen sich ganz verabschieden aus der Europäischen Union. Andere, wie die Polen oder Ungarn – aber nicht nur sie alleine –, wollen sich verabschieden aus dem Wertekanon Europas, also Rechtsstaatlichkeit, Demokratie und Gewaltenteilung.

Dritte wiederum begreifen Europa schlicht und einfach als ein Europa der Rosinenpickerei.

Schauen wir mal an drei Orte, nach Sotschi, nach Budapest und nach Washington – drei Orte, an denen Europa nichts zu vermelden hatte. Nach Sotschi hat der russische Präsident erst den syrischen Präsidenten, dann den iranischen und den türkischen Präsidenten eingeladen, die gefühlten und wahrscheinlich wirklichen Sieger des Syrien-Konfliktes. Europa hat dabei keine Rolle gespielt.

Schauen wir nach Budapest, zu den 16-plus-1-Gesprächen, die China mit 16 europäischen Ländern führt, davon 11 Mitglieder der Europäischen Union. Die Europäische Union hat dabei keine Rolle gespielt.

Schauen wir auf die vor einigen Tagen getroffene Entscheidung von Präsident Trump zu Jerusalem. Mit uns, mit Deutschland, mit der Europäischen Union, wurde das nicht abgesprochen.

Wenn wir das ändern wollen – ich vermute mal, dass die Mehrheit des Hauses es ändern will –, dann brauchen wir erstens eine strukturierte Zusammenarbeit im Bereich der äußeren Sicherheit. PESCO ist ein gutes Beispiel und aus meiner Sicht ein historischer Schritt in die richtige Richtung.

Das Gleiche gilt zweitens für die Einladung des schwedischen Ministerpräsidenten – ein Sozialdemokrat, im Übrigen ein alter IG-Metaller –, um neue Impulse zu setzen. Er will zusammen mit den anderen Europäern erreichen, dass es mehr soziale Gerechtigkeit in der Europäischen Union und in Europa gibt. Hier gibt es viele gute Vorschläge, die wir jetzt in die Praxis umsetzen müssen, liebe Kolleginnen und Kollegen.

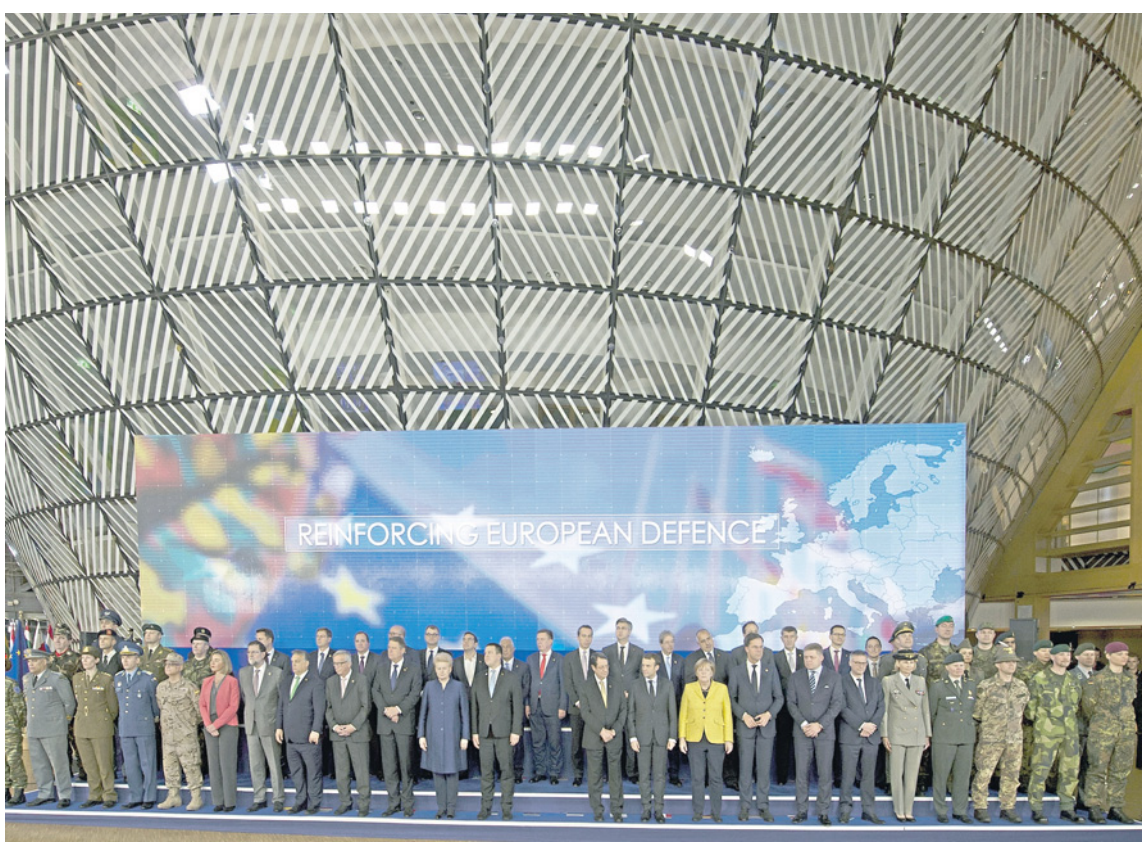
Dritte wiederum begreifen Europa schlicht und einfach als ein Europa der Rosinenpickerei.

Der dritte Punkt. Das, was die EU-Kommission und vorher Präsident Macron hinsichtlich einer grundlegenden Reform der Wirtschafts- und Währungsunion vorgeschlagen haben, ist der Kern aller Reformen, wenn wir eine Stabilisierung der Euro-Zone auch in Krisenzeiten wollen. Wenn wir wollen, dass Europa mehr für Investitionen, Wachstum und Beschäftigung tut, dann müssen wir diese Reformvorschläge im Grundsatz unterstützen. Über Details können wir reden; aber im Grundsatz ist das, was da vorgeschlagen wird, richtig.

Zusammengefasst geht es aus meiner Sicht um eine ganz einfache Frage: Wem wollen wir nicht nur in den nächsten Wochen und Monaten, sondern in den nächsten Jahren dieses Europa überlassen: Ultranationalisten, Kleinkrämern oder wahren Patrioten und Europäern? Ich bin für das Dritte.

Schönen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD sowie der Abg. Katja Keul [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])



Gruppenfoto der Staats- und Regierungschefs beim Europäischen Rat © picture alliance/ZUMA Press

Hans-Rüdiger Lucassen, AfD:

Zustimmung zu PESCO unverzüglich zurücknehmen

© DBT/Achim Melde

Hans-Rüdiger Lucassen (*1951)
Landesliste Nordrhein-Westfalen

Die Regierung hat vor vier Wochen ein Dokument unterschrieben, das die Ständige Strukturierte Zusammenarbeit in der europäischen Verteidigungspolitik zementiert. Die geschäftsführende Bundesregierung will damit wieder einmal einen Weg gehen, der schon in anderen Fällen in der Sackgasse endete. Es ist der Weg einer rücksichtslosen EU-Zentralisierungspolitik.

Mit PESCO wollen Sie einmal mehr unterschiedlichste nationale Organisationsformen in ein Brüsseler Korsett zwängen und hoffen, dass sich die Staaten Europas dann diesem Korsett anpassen. Der Brexit hat bewiesen, dass die erhoffte Integrationswirkung einer solchen Politik ausbleibt. Jetzt wollen Sie diesen Kardinalfehler in der Sicherheits- und Verteidigungspolitik wiederholen. Die Verteidigungsministerin sagt es ganz offen: PESCO ist „ein weiterer Schritt in die Richtung der Armee der Europäer".

Es ist der Weg einer rücksichtslosen EU-Zentralisierungspolitik.

Der französische Präsident Macron wandelt auf ähnlichen Pfaden wie Sie: gemeinsamer EU-Haushalt, gemeinsamer Finanzminister, Euro-Bonds. Derartige Zugeständnisse an Frankreich haben Sie den verbliebenen Realisten in der Union nicht zumuten können. Jetzt wollen Sie über den Weg der Sicherheitspolitik gehen, einen Bereich, in dem die CDU ja ohnehin schon fast das gesamte Tafelsilber verkauft hat.

Aber wie verhält sich Deutschland eigentlich in einer EU-Armee, wenn Frankreich mal wieder seine Luftwaffe und seine Fremdenlegionäre einsetzt und einen putschenden Obristen in Westafrika stürzt oder stützt? Sind deutsche Soldaten dann zwangsläufig dabei? Liegt der Befehl dann bei einer Brüsseler Superbehörde? Was wird aus dem Parlamentsvorbehalt in diesem Hause? All das fragen wir die Regierung und das Bundesministerium der Verteidigung.

Sie wollen gemeinsame Entscheidungsprozesse auf europäischer Ebene etablieren und gleichzeitig den nationalen Parlamentsvorbehalt erhalten. Das ist eine Quadratur des Kreises. Das geht nicht.

Deshalb müssen die Menschen in Deutschland erfahren, wohin die Reise geht. Halten Sie sich endlich einmal an das – und das richte ich an die Bundesministerin der Verteidigung –, was Sie ständig ankündigen, und stoßen Sie eine breite öffentliche Debatte über das Ziel einer EU-Armee an.

Sie wollen den Weg hin zu Ihrer Armee der Europäer weiter betonieren. Sie wollen unter anderem eine gemeinsame Offiziersausbildung. In welcher Sprache soll die eigentlich stattfinden? Und viel wichtiger: nach welchem Leitbild? Nach französischem? Oder erwarten Sie, dass polnische Offiziersanwärter künftig nach dem Prinzip der Inneren Führung ausgebildet werden?

Frau Ministerin von der Leyen sei gesagt: Sie nennen PESCO einen weiteren „Schritt in die Richtung der Armee der Europäer". An anderer Stelle sprechen Sie von einem wichtigen Schritt in Richtung einer europäischen Sicherheits- und Verteidigungsunion. Was ist es denn nun: eine Armee oder eine Union? Und was ist der Unterschied zwischen einer Verteidigungsunion und einer Verteidigungsallianz? Die haben wir nämlich schon seit über 60 Jahren, sie heißt NATO.

Sie wollen den Weg hin zu Ihrer Armee der Europäer weiter betonieren.

Gerade Sie, die Verteidigungsministerin, müssten eigentlich wissen, dass man Geld nur einmal ausgeben kann. Wenn Sie jetzt anfangen, europäische Parallelstrukturen aufzubauen – das sage ich vertretungsweise dem Staatssekretär Grübel, bevor er vollständig einschläft –, werden Sie den europäischen Pfeiler der NATO weiter schwächen. Das ist ein gefährlicher Weg.

Wenn wir über eine europäische Armee sprechen – das sage ich gerichtet an das Bundesministerium der Verteidigung –, dann sprechen wir über die Beschneidung von Rechten dieses Parlaments und damit des deutschen Volkes.

Das sind gute Voraussetzungen für einen Schulterschluss mit Martin Schulz, der bis 2025 die Vereinigten Staaten von Europa will.

Die Regierung verschließt sich aber einer Parlamentsdebatte. Sie hat dem Antrag auf Einberufung einer Sondersitzung, den wir unterstützt haben, nicht zugestimmt, sondern hat am Montag eigenmächtig entschieden. Deshalb verweigern wir, die AfD, die Zustimmung zu einem Weg hin zu einer europäischen Armee; denn es ist ein Irrweg.

Wir fordern Sie auf, die Zustimmung zu PESCO unverzüglich zurückzunehmen. – Vielen Dank, Frau Präsidentin.

(Beifall bei der AfD)

Alexander Graf Lambsdorff, FDP:

Verteidigungsunion ist ein wichtiger politischer Schritt

© DBT/Achim Melde

Alexander Graf Lambsdorff (*1966)
Landesliste Nordrhein-Westfalen

Was wollen die Menschen von der Europäischen Union? Was wollen sie von Europa? Sie wollen Jobs, sie wollen Wachstum, sie wollen sozialen Zusammenhalt, sie wollen eine gesunde Umwelt, aber sie wollen auch Sicherheit.

In allen Umfragen beantworten 70 bis 80 Prozent der Befragten die Frage „Soll die Europäische Union unsere Sicherheit gewährleisten?" mit einem deutlichen Ja. Genau deswegen befürworten wir als Freie Demokraten die Schaffung einer europäischen Verteidigungsunion. Es ist ein wichtiger politischer Schritt, dass Europa in international schwierigen Zeiten zusammensteht.

Frau Hänsel, Sie sagen, das würde unter deutscher Hegemonie mit neuer Aufrüstung und mit einer riesigen, machtvollen Bundeswehr einhergehen.

Wir haben noch keine gemeinsame europäische strategische Kultur.

Die AfD sagt, die Bundeswehr sei eine marode Truppe. Wenn ich all das so höre, schlage ich Ihnen vor: Setzen Sie sich einmal zusammen und einigen Sie sich: entweder marode Truppe oder deutsche Hegemonie.

Vielleicht können Sie sich auf eine Linie verständigen. Es ist ein solcher Unsinn, den Sie hier erzählen. Das ist unglaublich.

Meine Damen und Herren, wir als Freie Demokraten begrüßen den Beschluss des Rates für Allgemeine Angelegenheiten zur Ständigen Strukturierten Zusammenarbeit. Das ist ein überfälliger Startschuss. Das ist ein richtiger Schritt hin zu dem, was Emmanuel Macron in seiner Rede an der Sorbonne so genannt hat: die Schaffung einer gemeinsamen europäischen Kultur.

An dem Punkt, Herr Lucassen – da würde ich Ihnen sogar recht geben –, sind wir noch nicht: Wir haben noch keine gemeinsame europäische strategische Kultur. Aber wenn wir die Welt um uns herum betrachten, müssen wir uns doch fragen: Schaffen wir es mit einer einzelnen deutschen, französischen, polnischen Kultur, in dieser Welt, dieser sich rapide verändernden Welt unsere Interessen, unsere Werte zu schützen? Ganz sicher nicht. Das werden wir nur gemeinsam, europäisch, schaffen.

Meine Damen und Herren, die PESCO, die Ständige Strukturierte Zusammenarbeit, schafft die Voraussetzungen, um europäische Verteidigungsprojekte in Zukunft endlich – endlich! – gemeinsam umzusetzen. Es ist richtig, es in der Cyberabwehr gemeinsam, europäisch, zu machen. Brauchen wir 27 verschiedene Cyberstrategien? Es ist richtig, dass wir unsere Rüstungsindustrie konsolidieren. Wir in Europa haben 14 verschiedene Kampfpanzer, die Amerikaner haben einen. Das können Sie für alle Waffengattungen und Systeme durchdeklinieren. Wir können in Zukunft über 10 Milliarden Euro einsparen, wenn wir das gemeinsam machen.

Es ist richtig, es in der Cyberabwehr gemeinsam, europäisch, zu machen.

Deswegen gilt es, die PESCO mit Leben zu erfüllen, Fähigkeitslücken zu schließen, gemeinsam Fähigkeiten und Mittel effizienter einzusetzen. Wir wollen dafür auch ganz bewusst ein stärkeres deutsch-französisches Engagement. Wir wollen auch ein stärkeres deutsches Engagement. Das gilt besonders für die Frage einer gemeinsamen Offiziersausbildung, ja; denn wenn Europäerinnen und Europäer gemeinsam in gefährlichen Einsätzen sind, dann ist es eine große Hilfe, wenn die Menschen, die in diesen Einsätzen sind, sich gegenseitig kennen und vertrauen, wenn sie wissen, aus welcher strategischen Kultur heraus ihre Aufträge erteilt wurden und zu erfüllen sind. Ich glaube, das wäre der richtige Weg.

Meine Damen und Herren, wir wollen ja auch über den Brexit reden. Ich sage Ihnen: Mir als Liberalem fällt es immer noch sehr schwer, den Brexit zu akzeptieren. Großbritannien ist das Mutterland des Liberalismus.

Wir hätten die Briten wirklich gerne bei uns behalten. Auf der

Fortsetzung auf nächster Seite

anderen Seite muss man sehen: Großbritannien war nicht besonders konstruktiv in der Europäischen Union, jedenfalls nicht immer.

Der Brexit schafft aber auch Chancen. Eine solche Chance ist die Verbesserung unserer Zusammenarbeit im Bereich der Sicherheit. Die Chance wird jetzt durch den Europäischen Verteidigungsfonds genutzt. 500 Millionen Euro werden bereitgestellt für die gemeinsame Forschung im Bereich der militärischen Fähigkeiten, der Sicherheitsfähigkeiten.

Dazu sage ich: Endlich ist das der Fall. Es macht doch überhaupt keinen Sinn, dass wir alle national an exakt denselben Dingen forschen. Es ist viel besser, wir koordinieren das.

Lassen Sie mich abschließend zum Brexit eines sagen: Es ist bemerkenswert, wie stark die britische Regierung sich bewegt hat. Wir haben jetzt die drei Kernfragen der ersten Phase geklärt: Der Europäische Gerichtshof wird nach dem Brexit für weitere acht Jahre die Rechte von europäischen Bürgerinnen und Bürgern in Großbritannien schützen, es soll keine harte Grenze zwischen Nordirland und der Republik Irland geben, und Großbritannien verpflichtet sich, seine Rechnung gegenüber der Europäischen Union zu begleichen. Diese Zugeständnisse wurden durch die erfolgreiche Verhandlungsführung von Michel Barnier, dem Chefunterhändler der Europäischen Union, erreicht. Ich glaube, es ist deswegen wichtig, darüber zu reden, dass jetzt das Mandat für die zweite Phase zu erteilen ist. Das ist die Phase, in der die Wirtschafts- und Handelsbeziehungen im Vordergrund stehen. Ich glaube, es muss darum gehen, den wirtschaftlichen Schaden, der durch den Brexit unausweichlich entstehen wird, so gering wie möglich zu halten. Wir sind und bleiben enge wirtschaftliche Partner, und – das sage ich hier ganz deutlich – Großbritannien wird auch weiterhin ein enger sicherheitspolitischer Partner, ein Freund und Alliierter in der NATO bleiben.

Herzlichen Dank.

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

Dr. Franziska Brantner, Bündnis 90/Die Grünen:

Es geht nicht um eine europäische Armee

© DBT/Achim Melde

Franziska Brantner (*1979)
Landesliste Baden-Württemberg

Ich möchte noch einmal kurz klarstellen, worüber wir heute hier reden: Wir reden nicht über eine europäische Armee, wie die AfD uns das hier hat weismachen wollen, sondern wir reden über mögliche Verteidigungsprojekte, die gemeinsam angegangen werden. Für uns ist dieser Unterschied extrem wichtig, weil wir Grüne den Parlamentsvorbehalt bei der Bundeswehr immer nachdrücklich verteidigt haben und das auch in Zukunft tun werden. Das steht für uns außer Frage.

Aber, Herr Lucassen, vielleicht haben Sie noch nicht mitbekommen, dass beides geht: Man kann den Parlamentsvorbehalt beibehalten und sogar stärken und trotzdem gemeinsame Verteidigungsprojekte angehen. Ich wünsche Ihnen, dass auch Sie das noch herausfinden. Das wäre für die Debatte hier sachdienlich.

Es ist klar, dass wir Europäer in Zeiten von Trump, Erdogan, Putin & Co eine gemeinsame europäische Außen- und Sicherheitspolitik stärker vorantreiben müssen. Wir wollen schließlich nicht Spielball dieser Akteure sein, sondern selber gestalten können. Unser Ziel ist es, dass wir gemeinsam Synergien schaffen. Es müssen nicht alle alles anschaffen, und es muss nicht jeder seinen eigenen Panzer haben, sondern einiges können wir auch gemeinsam machen. Aber dann muss es eben auch Synergien bringen. Wir sind also im Prinzip nicht gegen PESCO. Für uns kommt es aber auf drei Dinge an: Erstens geht es um den Inhalt der einzelnen Projekte, zweitens wollen wir die Schaffung von wirklichen Synergien, und wir wollen nicht, dass wir einfach alles weiterlaufen lassen wie bisher und noch zusätzlich europäisch agieren, und drittens brauchen und fordern wir eine parlamentarische Kontrolle der Gesamtprojekte.

Kurz zu diesen drei Punkten:

Erstens. Einzelne Projekte sehen wir mit durchaus großer Skepsis, zum Beispiel die Drohnen. Wahrscheinlich sind wir nicht mit Ihnen an Bord, wenn es darum geht, dass Deutschland dieses Projekt unterstützt. Andere Dinge sehen wir positiv, zum Beispiel das Sanitätskommando.

Wenn wir über den zweiten Punkt, die Synergien, sprechen – schade, dass Frau von der Leyen heute nicht da ist –: Um beurteilen zu können, ob wir überhaupt Synergien schaffen, haben wir nämlich bis heute keinerlei Grundlage. Wir bekommen zwar lauter schöne Papiere aus dem Ministerium. Aber Frau von der Leyen hat sich bis heute geweigert, irgendwelche Hausnummern bzw. Zahlen zu nennen, wie viel diese Projekte kosten. Wir haben dazu also bis heute keinerlei Informationen. Wenn man sich fragt, warum das so ist, bleiben, ehrlich gesagt, nur zwei Optionen: Entweder hat Frau von der Leyen die Zahlen, möchte sie uns aber nicht geben, sie also dem Parlament vorenthalten, oder sie hat die Zahlen nicht; dann hat sie aber auch keinen Plan, sondern ist auf Geisterfahrt. Ich weiß gar nicht, welche von beiden Alternativen ich schlimmer finden soll.

Wir wollen nicht Spielball dieser Akteure sein, sondern selber gestalten können.

Aber eindeutig ist, dass wir die Zahlen dringend von Ihnen brauchen, um diese Frage wirklich seriös beantworten zu können.

Wir wissen, dass wir die Wirtschafts- und Währungsunion stabiler machen müssen.

Der letzte Punkt, der uns wichtig ist, betrifft die parlamentarische Kontrolle. Die Gefahr ist: Wenn es große gemeinsame Rüstungsprojekte geben wird, will Deutschland seinen Anteil an den Geldern kontrollieren, die Spanier ihren und die Franzosen ihren. Aber wer kontrolliert das Gesamtprojekt? Unserer Meinung nach müsste dies das Europäische Parlament tun. Wir sehen nämlich die große Gefahr, dass bei solchen Milliardenprojekten sonst am Ende die Versuchungen, was Korruption und Missmanagement angeht, extrem groß sind, gerade in diesem Bereich. Unsere ganz klare Bitte an Sie ist: Machen Sie sich in Brüssel dafür stark, dass das Europäische Parlament diese Projekte kontrollieren kann!

Und: Legen Sie bei diesen Themen nach! Wir wollen nicht, dass PESCO ein schönes Weihnachtsgeschenk für die Rüstungsindustrie wird – sozusagen noch eine Runde extra für alle –, sondern wir brauchen hier wirkliche, echte Synergien. Dann macht das auf europäischer Ebene Sinn. Das ist das, was wir von der Bundesregierung bei PESCO erwarten.

Erlauben Sie mir, noch ein Wort zu sagen. Bei dem Gipfel geht es auch um den Euro; es gibt ja auch einen Euro-Gipfel. Die Vorschläge von Präsident Macron liegen vor, und mit dem Nikolaus-Paket von Herrn Juncker liegen auch Vorschläge der Europäischen Kommission auf dem Tisch. Wir wissen, dass wir die Wirtschafts- und Währungsunion stabiler machen und stabilisierender aufstellen müssen. Wir haben dafür vor den Europawahlen ein enges Zeitfenster. Derzeit haben wir nur eine geschäftsführende Regierung, die beim Euro nichts tut. Was PESCO angeht, tut sie übrigens sehr viel – das ist ein kleiner Widerspruch –, aber mit Blick auf den Euro tut sie gerade nichts. Wir Abgeordnete sind ja gewählt. Uns dürfte eigentlich keiner stoppen können. Wir könnten doch gemeinsam eine europäische Antwort formulieren und sagen: Dies sind die Antworten des Parlaments auf die Herausforderungen, die anstehen. – Das ist mein Weihnachtswunsch. Vielleicht bekommen wir das ja im neuen Jahr hin.Ich danke Ihnen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD)

Beim EU-Ministerrat im November fiel die Entscheidung für PESCO. © picture alliance / abaca

Dies ist eine gekürzte Version der Debatte. Es sprachen zudem die Abgeordneten Detlef Seif (CDU/CSU), Markus Töns (SPD), Martin Hebner (AfD), Andrej Hunko (Die Linke), Florian Hahn (CDU/CSU), Fritz Felgentreu (SPD) sowie Thorsten Frei (CDU/CSU).

Aktuelle Stunde zum Linksextremismus / 5. Sitzung des 19. Deutschen Bundestages am 13. Dezember 2017

Kay Gottschalk, AfD:

Wir mussten beim Parteitag Spießruten laufen

© DBT/Achim Melde

Kay Gottschalk (*1965)
Landesliste Nordrhein-Westfalen

Ich muss mich schon wundern – das muss ich vorwegschicken –: Dass eine Partei, deren grüne Jugend behauptet: „Fickt doch, mit wem ihr wollt!“, hier von Schamgefühlen spricht, das überrascht mich an dieser Stelle schon. Sie sollten sich eigentlich eher schämen und das Wort „Scham“ gar nicht benutzen.

Meine Damen und Herren, über Jahre hinweg hat die herrschende Politik unter der Kanzlerschaft von Angela Merkel zugeschaut, wie die Entstehung einer neuen Partei, der Alternative für Deutschland, nicht nur mit Mitteln der Meinungsbeschneidung, nein, auch mit Mitteln der Meinungsdiktatur und mit Sanktionen gegen Mitglieder und Sympathisanten behindert wurde. Meine Damen und Herren, ich werde in meiner Rede aufzeigen, dass dieser Bogen bis weit in dieses Parlament und einige Parteien und deren Vertreterschaft hineinreicht.

Ich fordere den Rücktritt von Herrn Pistorius wegen dieser Vorfälle in Hannover.

Zu den Sanktionen. Ich kann mich gut erinnern, wie einige Gewerkschaftsfunktionäre und Gewerkschaften Flugblätter in Betrieben verteilt haben, auf denen stand, wie man denn mit AfD-Funktionären umzugehen habe. Hier wird der Boden bereitet, indem man Menschen an den Pranger stellt und sie in ihrer Arbeit diskreditiert.

Insofern ist Ihr Katzenjammer von gestern mehr als peinlich, als Sie sich über das NetzDG hier so aufgeregt haben. Befassen Sie sich doch erst einmal mit den tatsächlichen Sanktionen, mit dem Mobbing und der Diskriminierung im täglichen Alltag, wenn man sich für eine demokratische Partei betätigt, meine Damen und Herren.

Inwieweit die skandalöse Tatenlosigkeit der Regierungen, hier auch der Niedersächsischen Landesregierung, Ausdruck ihrer Hilflosigkeit oder vielleicht vielsagender Duldung ist, bleibt Gegenstand von Spekulationen. Eines ist aber klar: Mit dem Einzug der AfD in den Deutschen Bundestag ist es Zeit, uns nicht nur als lästige Konkurrenten zu sehen. Mehr noch: Spätestens dann, wenn Abgeordnete dieses Hohen Hauses verletzt werden – wie ich – und durchaus schwere Verletzungen davontragen, ist darüber zu diskutieren, ob wir uns mit den sogenannten linken Aktivisten nicht näher auseinandersetzen müssen.

Der Bundesparteitag unserer Partei ist ein unwürdiges Schauspiel dieser Demokratie gewesen. Wir mussten Spießruten laufen. Meine Damen und Herren, viele Menschen, auch Delegierte, sind verletzt worden – dies unter den Augen der Polizei. Der mache ich aber keinen Vorwurf. Der Vorwurf richtet sich hier an Herrn Pistorius, der für dieses Sicherheitskonzept – ich nenne es einmal: Deeskalation zulasten der körperlichen Integrität von Mitgliedern meiner Partei – verantwortlich ist. Ich fordere hier den Rücktritt von Herrn Pistorius wegen dieser ungeheuerlichen Vorfälle in Hannover.

Herr Gabriel ist nicht da. Er könnte ja sonst auch etwas dazu sagen. Er kennt dieses Bundesland und die Chaostage ja mehr als genug.

Meine Damen und Herren, diese Einstellung ist zu einer manifestierten Tradition geworden. Dieses Laisser-faire, die Toleranz haben diese Missstände erst möglich gemacht. Brockdorf, Startbahn West,

Hafenstraße und Rote Flora – meine Damen und Herren von der Linken, lachen Sie da nur – sind Synonym, nein, sie sind Meilensteine – dass die Grünen sich da aufregen, ist vielsagend – des Staatsversagens. Hier wurden mithilfe der SPD rechtsfreie Räume geschaffen bzw. geduldet. Das ist so nicht länger hinnehmbar. Auch die Finanzierungen müssen aufgedeckt werden, und das werden wir im Haushaltsausschuss leisten.

Meine Damen und Herren, Straftäter bleiben Straftäter, auch wenn viele Kollegen hier im Hohen Haus und einige Vertreter der Medien diese gerne als linke Aktivisten etikettieren.

Der Modus Operandi, was Linksextremismus ist, wird vom Verfassungsschutz und von Professor Pfahl-Traughber sehr gut dargestellt – ich schaue da auch gerne zur Linken –:

Linksextremisten wollen unsere Staats- und Gesellschaftsordnung überwinden, unsere Demokratie soll durch ein kommunistisches oder anarchistisches System ersetzt werden. Hierzu bringen sie sich in gesellschaftliche Proteste ein …, organisieren diese und nehmen daran teil.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich dazu einmal Stellung nehmen. K kommt ja bekanntlich nach J, K wie Kahane. Ich widme mich heute einmal einem Mitglied des Bundestages: Frau Jelpke. Frau Jelpke, Sie sind Mitglied der Antikapitalistischen Linken. Diese wird im Verfassungsschutzbericht 2013 als verfassungsfeindlich einsortiert. Sie haben dazu aufgerufen, zum Parteitag der AfD zu kommen:

Der Parteitag unserer Partei ist ein unwürdiges Schauspiel dieser Demokratie gewesen.

Tickets für den Bus bekommt Ihr im Wahlkreisbüro Ulla Jelpke (Die Linke), Schwanenstraße 30, … – Ja, klatschen Sie; das zeigt Ihre antidemokratische Gesinnung.

Genau diese falsch verstandene Toleranz und auch Ihr Schweigen zu solchen Vorgängen einer für mich antidemokratischen Partei ermöglichen die Legalisierung, ermöglichen erst die Wegbereitung von linksextremen Straftaten. Sie werden durch diese Art der Haltung zu Kavaliersdelikten herabgewürdigt bzw. verharmlost. Und Sie machen es erst möglich, dass eine demokratische Partei wie die AfD, aber auch Kolleginnen und Kollegen der CDU auf Wahlkampfveranstaltungen in einer Art und Weise angegangen werden, die nicht hinnehmbar ist. Kehren Sie auf den Boden der freiheitlich-demokratischen Grundordnung zurück, und ächten Sie dieses Verhalten einzelner Kreise hier in diesem Parlament.

Ich bedanke mich.

(Beifall bei der AfD)

Stephan Mayer, CDU/CSU:

Jede Art von Extremismus ist gleichermaßen verwerflich

© DBT/Achim Melde

Stephan Mayer (*1973)
Wahlkreis Altötting

Wir erleben in den letzten Jahren eine außerordentlich besorgniserregende und bedenkliche Zunahme der Straf-, aber auch Gewalttaten gegen Politiker auf allen politischen Ebenen. Traurige und höchst verwerfliche Höhepunkte dieser Entwicklung waren beispielsweise im Oktober 2015 das Attentat auf die CDU-Oberbürgermeisterkandidatin Henriette Reker in Köln oder im letzten Monat der tätliche und schwerwiegende Angriff auf den CDU-Bürgermeister von Altena, Andreas Hollstein.

Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen, aber auch im Deutschen Bundestag gab es bedenkliche Entwicklungen. In der letzten Legislaturperiode sind zahlreiche Kolleginnen und Kollegen türkischer Abstammung nach der Abstimmung über die Resolution bezüglich des Genozids an den Armeniern im Jahr 1915 bedroht worden. Das sind mit Sicherheit Entwicklungen, die uns in höchstem Maße besorgen müssen. Deswegen, meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen, war es nur konsequent, dass die Polizeiliche Kriminalstatistik um eine neue Rubrik ergänzt wurde, nämlich um Straftaten gegen Amts- und Mandatsträger. Im Jahr 2016 wies diese Rubrik insgesamt 1 841 Straftaten auf. Sie wurden übrigens überwiegend aus dem rechtsextremistischen Bereich begangen; das möchte ich dazusagen. Deswegen ist der Titel dieser Aktuellen Stunde etwas zu kurz gegriffen, wenn er sich nur auf linksextremistisch motivierte Straf- und Gewalttaten gegen Politiker bezieht.

Jede Art von Extremismus ist gleichermaßen verwerflich, und jeder Art von Extremismus ist gleichermaßen zu begegnen. Ich möchte für die CDU/CSU-Fraktion sagen, dass wir hier keine Belehrungen benötigen, ganz im Gegenteil. Wir haben in den vergangenen Jahren jede Art von Extremismus, egal ob im rechten, im linken oder im religiös motivierten Spektrum, entschieden und konsequent bekämpft.

Ich möchte, meine Kolleginnen und Kollegen, auch nur erwähnen, dass von den 1.841 Straftaten gegen Amts- und Mandatsträger im letzten Jahr die meisten gegen CDU/CSU-Mandatsträger begangen wurden, nämlich 760.

Es ist natürlich die Frage zu stellen: Wie kommt es zu dieser Entwicklung? Was wir erleben, ist eine sehr deutliche Zunahme der Zentrifugalkräfte in unserer Gesellschaft, eine Zunahme der Fliehkräfte, eine stärkere Verrohung der Gesellschaft, aber auch eine stärkere Verrohung der Sprache. Ich bin der festen Überzeugung, dass insbesondere der jüngste Bundestagswahlkampf ein beredtes Beispiel dafür war, dass die Auseinandersetzung deutlich aggressiver vorgenommen wird. Das mündet nicht immer in tätlichen Angriffen. Die meisten Straftaten bewegen sich im Bereich der Verbalinjurien, der Beleidigungen,

Fortsetzung auf nächster Seite

aber auch der Sachbeschädigungen. Das muss intensiv bekämpft werden.

Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen, wie ist auf diese Entwicklung zu reagieren? Aus meiner Sicht muss klargemacht werden, dass Gewalt niemals ein adäquates Mittel der politischen Auseinandersetzung sein darf.

Wir dürfen keine falsch verstandene Toleranz an den Tag legen.

Es darf hier auch keine falsch verstandene Toleranz geben. Ich habe vorhin gesagt, dass nicht unterschieden werden darf zwischen Rechts- und Linksextremismus. Wir dürfen auch nicht unterscheiden zwischen gutem und schlechtem Extremismus. Ich muss ganz offen sagen: Es gab hier aus meiner Sicht in den letzten Jahren in diesem Haus manchmal unterschiedliche Bewertungen. Wenn ich mir Aussagen der früheren Bundesfamilienministerin vor Augen führe, die noch vor eineinhalb Jahren gesagt hat, dass das Phänomen des Linksextremismus in Deutschland überbewertet werde, dann ist dies sehr ernst zu nehmen und bedenklich. Wir müssen jede Art von Extremismus gleichermaßen ernst nehmen und dürfen keine falsch verstandene Toleranz an den Tag legen.

Der Rechtsstaat muss konsequent und entschieden alle Straftaten bekämpfen, weil sich diese Straftaten – das müssen wir unseren Mitbürgern immer wieder deutlich vor Augen führen – nicht nur gegen einzelne Personen richten, sondern gegen die Demokratie, gegen die freiheitlich-demokratische Grundordnung insgesamt.

Wenn das dann dazu führt, dass manche Politiker, insbesondere im kommunalen Bereich, wegen dieser Bedrohungen und Angriffe ihre Mandate zurückgeben, dann ist dies aus meiner Sicht sehr ernst zu nehmen.

Wir müssen mit Sicherheit auch eine Debatte darüber führen, ob wir das Strafrecht ändern. Ich sage ganz klar: Diese Debatte muss offen geführt werden. Es gibt Gründe, die dafür sprechen; es gibt aber auch Gründe, die dagegen sprechen. Was wir aus meiner Sicht auf jeden Fall verhindern sollten, ist ein Sonderstrafrecht für Straftaten gegen Politiker.

Der Rechtsstaat muss konsequent und entschieden alle Straftaten bekämpfen.

Wir sollten uns hier nicht besserstellen als die allgemeine Bevölkerung.

Mir ist wesentlich wichtiger – das möchte ich zum Abschluss sagen –, dass wir eine intensive zivilgesellschaftliche Debatte führen. Es geht hier auch um den Erhalt unserer freiheitlich-demokratischen Grundordnung. Richtschnur unseres Wirkens und unseres Tätigwerdens sollte aus meiner Sicht ein Zitat von Voltaire sein, der gesagt hat: Ich verabscheue Ihre Meinung, aber ich würde mein Leben dafür geben, dass Sie sie sagen dürfen.

Ich danke Ihnen herzlich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD, der AfD und der FDP)

Sonja Amalie Steffen, SPD:

Hören Sie auf, Hass und Hetze zu verbreiten

© DBT/Achim Melde

Sonja Amalie Steffen (*1963)
Landesliste Mecklenburg-Vorpommern

Seit Montag dieser Sitzungswoche geistert ein Antrag auf Durchführung einer Aktuellen Stunde durch das Parlament. Erst lautete das Thema schwammig „Linksextreme Gewalt“, dann kurzzeitig „Gewalt gegen Abgeordnete“; darunter kann man sich als Rednerin zu diesem Antrag auch nichts vorstellen. In der aktuellen Fassung lautet das Thema nun: „Linksextreme Gewalttaten gegen die politische Betätigung demokratischer Parteien“.

Ich gehe einmal davon aus – das hoffe ich zumindest –, dass die allermeisten Abgeordneten bezüglich dieser Thematik keine eigenen Erfahrungen gemacht haben.

Also reduziert sich Ihr Antrag im Wesentlichen auf Ihre eigene Partei, Kolleginnen und Kollegen von der AfD, womit sich mir die Frage stellt, ob das Thema laut Antrag wortlautmäßig noch stimmen kann; denn dann müssten Sie eine demokratische Partei sein, und das stelle ich infrage.

Ich sage Ihnen auch gerne, warum ich das tue: In dem Moment, in dem Sie sagen, dass Menschen nach Religion und Herkunft sortiert werden müssen, reden wir auch über Menschenwürde, und diese ist unabänderlich verfassungsrechtlich garantiert.

Und wenn, meine Kolleginnen und Kollegen von der AfD, einer Ihrer Kollegen im Sächsischen Landtag eine Anfrage mit dem Wortlaut ‚Hilfe bei Sterilisation‘ für unbegleitete minderjährige Ausländer“ stellt, dann reden wir auch über Menschenwürde. Und wenn Amtsträger Ihrer Partei in rechtsextremen Milieus unterwegs sind, dann muss man ganz klar von einer Demokratiegefährdung reden.

Das bringt mich zu der nächsten Frage. Führt nicht gerade Ihre politische Betätigung dazu, dass die Menschen zunehmend rauer mit demokratischen Parteien und mit Politikerinnen und Politikern umgehen?

Nicht erst seit der Messerattacke auf Bürgermeister Andreas Hollstein in Altena muss man sich doch die Frage stellen, die der Kollege Mayer schon gestellt hat: Verroht unsere Gesellschaft?

Wenn der Kollege Brandner – jetzt neu für die AfD im Bundestag – am letzten Wochenende ein Foto von einer Machete und dazu den Text: „Warten … auf die #Antifa“ auf Twitter postet, dann ist das ein ganz klares Entgleisen des politischen Diskurses.

Das ist ganz klar eine Drohung, und hier geht es ganz klar um Gewalt. Übrigens schockiert mich das umso mehr, weil es sich bei dem Kollegen Brandner um einen Rechtsanwalt handelt. Da sollte man wirklich denken, dass er ein Organ der Rechtspflege ist.

Ihr Prinzip ist es leider, Menschen gegeneinander aufzuwiegeln. Aber es liegt auch in Ihrer Verantwortung, statt Hass zu schüren, gemäßigte Töne anzuschlagen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich möchte hier keinesfalls den Eindruck erwecken, dass Gewalt Gegengewalt rechtfertigt. Wir sind schließlich nicht im Wilden Westen, sondern leben in einer der fortschrittlichsten Demokratien der Welt.

Wir leben in einem guten Rechtsstaat. Es besteht das Gewaltmonopol des Staates, und Gewalttaten jeglicher Art werden unter Strafe gestellt. Das ist gut und richtig so.

Es liegt auch in Ihrer Verantwortung, statt Hass zu schüren, gemäßigte Töne anzuschlagen.

Ich sorge mich dabei übrigens weniger um unsere Berufspolitiker als um die vielen Ehrenamtlichen. Zu unserem Job als Politikerin oder Politiker gehört, dass wir in harte Diskussionen gehen und diese aushalten. Was aber ist mit den vielen Ehrenamtlichen, die für ihr Engagement täglich angepöbelt und beschimpft werden? Was ist mit den Flüchtlingshelferinnen und Flüchtlingshelfern, den Buchhändlern, den Künstlern, die sich in verschiedenen Bereichen gegen Ungleichbehandlung engagieren und deswegen Opfer von Anschlägen werden?

Allein in Berlin-Neukölln sind in diesem Jahr zehn Autos von politisch bzw. ehrenamtlich Engagierten zerstört worden.

Bisher waren wir uns in diesem Hause alle einig: Sowohl rechtsextreme als auch linksextreme Gewalt sind zu verurteilen. Ich muss Ihnen an einer Stelle recht geben: Natürlich gibt es auch linksextreme Gewalt, und dagegen müssen wir etwas tun; das ist richtig so.

Aber ich will Ihnen einmal die Zahlen der registrierten Straftaten im letzten Jahr nennen – hören Sie einmal zu! –: Aus dem linken Spektrum gab es 1´.702 Straftaten und aus dem rechten Spektrum 23.555 Straftaten.

Es geht vor allem um den Zusammenhalt der Gesellschaft und den zwischenmenschlichen Umgang miteinander. Es ist unser aller Aufgabe, die Gesellschaft zu beschwichtigen und miteinander zu reden, Toleranz zu fördern, anstatt sie zu bekämpfen.

Noch ein Wort, meine Kolleginnen und Kollegen der AfD: Diese Aktuelle Stunde haben Sie nicht nötig; denn es gibt genügend Instrumente, Angriffe präventiv zu verhindern. Nicht Hass und Hetze verbreiten, sondern aufeinander zugehen und miteinander reden – das hilft.

(Beifall bei der SPD, der LINKEN und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Andreas Hollstein (CDU), Bürgermeister von Altena im Sauerland, wurde Ende November in einem Dönerimbiss mit einem Küchenmesser brutal attackiert. Sein Schicksal griffen mehrere Redner im Bundestag auf. © dpa

Konstantin Elias Kuhle, FDP:

Die AfD ist Agent der politischen Verrohung

© DBT/Achim Melde

Konstantin Elias Kuhle (*1989)
Landesliste Niedersachsen

Spätestens seit den massiven Ausschreitungen beim G 20-Gipfel in Hamburg ist doch klar: Linksextreme Gewalt darf nicht verharmlost werden. Die Ereignisse in Hamburg haben uns gezeigt: Linksextreme Gewalt ist eben nicht nur Gewalt gegen öffentliches und privates Eigentum; linksextreme Gewalt richtet sich immer mehr auch gegen Menschen.

So steht im Jahresbericht 2016 des Verfassungsschutzes des Landes Niedersachsen eindeutig, dass die Hemmschwelle von Linksextremisten zur Anwendung von Gewalt auch gegen Menschen niedrig sei. Das muss man in dieser Debatte erwähnen.

Dass es am Wochenende der G 20-Proteste in Hamburg eine Vielzahl verletzter Polizistinnen und Polizisten gab, sollte für uns Anlass sein, an dieser Stelle denjenigen Menschen zu danken, die tagtäglich ihren Kopf hinhalten, um politische Gewalt zu verhindern, und das sind unsere Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten in Deutschland.

Linksextreme Gewalt richtet sich immer mehr auch gegen Menschen.

Das gilt auch für die Polizeibeamten, die vor kurzer Zeit beim AfD-Bundesparteitag in Hannover im Einsatz waren. Damit bin ich beim Thema „linksextreme Gewalt gegen politische Parteien".

Es ist an dieser Stelle die klare Haltung der FDP-Fraktion, dass jede Form von Gewalt kein Mittel der politischen Auseinandersetzung sein kann.

Diese Haltung gilt übrigens gerade gegenüber solchen Parteien, mit deren Meinung man möglicherweise nicht einverstanden ist. Wenn Vertreter von Parteien, die zur Wahl zugelassen sind, keine Möglichkeit haben, einen Wahlkampfstand aufzustellen, keine Möglichkeit haben, Veranstaltungen zu organisieren, oder körperlich daran gehindert werden, irgendwo reinzukommen, dann ist das ein Problem für unsere demokratische Kultur. Das gehört zur Debatte dazu.

Wir müssen also darüber nachdenken: Was können wir tun, um linksextreme Gewalt zu verhindern? Wir als FDP-Fraktion wollen darauf setzen, Gewalttaten schon im Vorfeld, also bevor sie geschehen, zu verhindern. Dazu müssen die Sicherheitsbehörden vernünftig ausgestattet werden; dazu muss nicht, wie Herr Kollege Mayer hier vorgeschlagen hat, das Strafrecht verschärft werden.

Dazu muss Präventionsarbeit geleistet werden, und wir müssen darauf setzen, dass dieses Thema ein Thema der allgemeinen gesellschaftlichen Debatte ist.

Zur Bekämpfung von linksextremen Straftaten und Gewalttaten gehört aber auch, die Realität und die tatsächliche Bedrohungslage anzuerkennen. Dankenswerterweise hat ausgerechnet die AfD-Fraktion im Landtag von Sachsen-Anhalt eine Anfrage an die Landesregierung gestellt, um herauszufinden, wie das Verhältnis zwischen rechtsextremen und linksextremen Gewalttaten in Sachsen-Anhalt ist.

Die Landesregierung antwortete, im Jahr 2015 habe es in Sachsen-Anhalt gerade einmal 230 linksextremistische Gewalttaten gegeben; im selben Zeitraum seien 1 749 rechtsextremistische Gewalttaten begangen worden.

Das zeigt: Die Bekämpfung rechtsextremer Gewalt hat bei den Sicherheitsbehörden zu Recht Priorität. Wissen Sie was: Ich habe manchmal das Gefühl, Sie wollen hier Ihre persönliche Erfahrung und Ihre persönliche Leidensgeschichte an die Stelle von polizeilicher Expertise setzen. Das kann es doch nicht sein.

Ich bin froh, dass die Polizei darüber entscheidet, was von uns zu bekämpfen ist, und nicht die AfD. Verschonen Sie die Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten mit Ihrer ideologischen Beeinflussung. Helfen Sie lieber mit, die Sicherheitsbehörden besser auszustatten.

Zu guter Letzt: Das Land, in dem wir leben und in dem manch ein AfDler manchmal Schwierigkeiten hat, an einen Wahlkampfstand zu kommen, ist auch das Land, in dem manchmal Flüchtlingsheime brennen. Das Land, in dem AfDler Schwierigkeiten haben, zu Veranstaltungen zu kommen, ist auch das Land, in dem wir gerade mit dem NSU-Verfahren eine rechtsextreme Mordserie aufklären müssen, die gegen Menschen türkischer, griechischer und deutscher Herkunft gerichtet war.

Deswegen hat die Bekämpfung rechtsextremer Gewalt ganz klar Priorität.

Wir als Akteure im Deutschen Bundestag müssen uns fragen: Was können wir als Politikerinnen und Politiker dazu beitragen, dass es weniger Gewalt im politischen Bereich gibt? Welchen Beitrag leisten wir, damit aus politischer Rhetorik nicht politische Gewalt wird? Am 17. Oktober 2015 fand das Attentat auf Henriette Reker statt und am 27. November 2017 das Attentat auf Andreas Hollstein in Altena. Im Umfeld dieser Attentate, dieser Angriffe hörten wir aus den Reihen der AfD Äußerungen zum Schusswaffengebrauch gegen Kinder. Wir erleben, dass Abgeordnete, die jetzt dem Deutschen Bundestag angehören, die Kanzlerin ins Gefängnis werfen wollen. Wir erleben, dass Abgeordnete, die heute dem Deutschen Bundestag angehören, die Staatsministerin Özoğuz von der SPD nach Anatolien entsorgen wollen.

Die Bekämpfung rechtsextremer Gewalt hat bei den Sicherheitsbehörden zu Recht Priorität.

Das ist ein Weg, der zu körperlicher Gewalt führt.

Worte ebnen hier den Weg. Deswegen müssen wir uns fragen, was wir eigentlich selber dazu beitragen. Der erste Schritt ist, dass Sie, meine Damen und Herren von der AfD, in Ihrer Rhetorik auf Gewaltfantasien verzichten. Das wäre ein erster Schritt, um wirksam gegen politische Gewalt aus jeder extremistischen Richtung vorzugehen.

Lassen Sie es mich zusammenfassen: Wir müssen die Sicherheitsbehörden vernünftig ausstatten und in Prävention investieren, ohne Belehrung und ohne Ideologie. Lassen Sie mich festhalten: Die AfD ist in Wahrheit der Agent der politischen Verrohung, als deren Opfer sie sich hier darzustellen versucht.

(Beifall bei der FDP, der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU und der LINKEN)

Caren Lay, Die Linke:

Rassistische Gewalt bedroht unsere Demokratie

© DBT/Achim Melde

Caren Lay (*1972)
Landesliste Sachsen

Am vergangenen Montag fand ich vor meinem Büro in Bautzen einen großen Blutfleck. Dahinter steckte eine geschmacklose Aktion, die sich nicht nur gegen mich, sondern auch gegen die Büros von CDU, SPD und Grünen richtete. Auf Twitter bekannte sich die sogenannte Identitäre Bewegung dazu, eine Bewegung, die der AfD-Bundestagsabgeordnete Petr Bystron für eine – Zitat – „tolle Organisation" und eine „Vorfeldorganisation der AfD" hält. Das sind Ihre Freunde!

Der Vorfall am Montag war der 28. Angriff auf meine Büros im Landkreis Bautzen. In der Vergangenheit ging es um Schmierereien mit der Aufschrift „Judenbüro", um Hakenkreuze, um zerschlagene Fensterscheiben, um Farbanschläge, Hausfriedensbruch, aber auch persönliche Bedrohungen meiner Gäste, meiner Mitarbeiter und von mir persönlich. Nur in einem einzigen Fall kam es zu einer Festnahme. Das, meine Damen und Herren, ist erschreckend.

Auch Politikerinnen und Politiker anderer Parteien werden von militanten Rechten bedroht. Bereits erwähnt worden ist die Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker von der CDU. – Sie ist parteilos, Entschuldigung. – Aber auch Christoph Bergner, CDU-Bundestagsabgeordneter, Dr. Karamba Diaby von der SPD oder der Kollege Sebastian Striegel von den sächsischen Grünen waren von rechter Gewalt betroffen. Es gibt unzählige Beispiele.

Gewalt ist kein Mittel der Politik, schon gar nicht von linker Politik.

Aus der Antwort auf eine Kleine Anfrage unserer Fraktion geht hervor: Bis September dieses Jahres gab es 111 Angriffe auf Bundestagsabgeordnete und ihre Büros. Die Verhältnisse sind sehr klar: 93 davon wurden von Rechtsextremen begangen, 18 von Linksextremen. Jeder dieser Angriffe ist ein Angriff zu viel.

Die Angriffe auf Politikerinnen und Politiker stehen allerdings in keinem Verhältnis zu den zum Teil schlimmen und lebensgefährlichen Angriffen, denen andere Menschen ausgesetzt sind. Ich spreche hier von Geflüchteten, Migrantinnen und Migranten, alternativen Jugendlichen und Obdachlosen. Diese rassistische Gewalt ist das größte Problem, das unsere Demokratie bedroht.

Es gab allein im letzten Jahr fast 1.000 Angriffe auf Flüchtlingsunterkünfte und 2.500 weitere Angriffe auf Geflüchtete. An dieser Stelle vermisse ich die Empörung der AfD.

Ihre Bundestagsfraktion ist ja nicht gerade zimperlich. Es ist erwähnt worden: Der Bundestagsabgeordnete Stephan Brandner postete ein Foto von einer Machete und bedrohte das Zentrum für Politische Schönheit. Schon im Juli dieses Jahres gab es ein Foto von einer Steinschleuder mit dem Hashtag „Neuerwerb!". Das,

Fortsetzung auf nächster Seite

meine Damen und Herren, ist völlig inakzeptabel.

19 Mitglieder der AfD-Bundestagsfraktion und 33 Landtagsabgeordnete Ihrer Partei waren Mitglieder einer Facebook-Gruppe mit dem Namen „Die Patrioten“. Dort wurde ein Foto gepostet, das Anne Frank – ein Mädchen, das von Nazis ermordet wurde – auf einem Pizzakarton zeigte, mit einem Schriftzug, der so ekelhaft ist, dass ich ihn an dieser Stelle nicht zitieren kann. Das ist so was von geschmacklos und menschenverachtend, meine Damen und Herren! Schämen Sie sich!

Wer darüber nicht reden und sich davon nicht distanzieren will, der soll aufhören, sich hier als Opfer zu inszenieren. Das ist einfach scheinheilig.

Das ist übrigens der Grund, warum Menschen vor Ihrem Parteitag demonstrieren. Dafür gibt es auch gute Gründe.

Gewalt, meine Damen und Herren, insbesondere gegen Personen, lehnen wir Linke unmissverständlich ab. Gewalt ist kein Mittel der Politik, schon gar nicht von linker Politik. Dass Sie aber jetzt so tun, als sei diese Demonstration eine linksextremistische Veranstaltung gewesen, geht nicht. Mit dabei waren Vertreterinnen und Vertreter der Kirchen, der Muslime, der Gewerkschaften und Überlebende des Holocaust. Sie alle haben Grund, sich Sorgen zu machen und gegen Ihren Parteitag zu demonstrieren. Und warum? Weil die AfD und ihr Umfeld diese Gesellschaft spalten und weil Sie Hass schüren.

Sie machen Geflüchtete zu Sündenböcken für eine gescheiterte Sozialpolitik. Sie stellen Migrantinnen und Migranten als Kriminelle dar. Sie tun so, als würde es in Großpostwitz kein größeres Problem als die Burka geben oder als würde in Kleinwelka die Einführung der Scharia kurz bevorstehen. Hören Sie endlich auf damit! Hören Sie auf, Hass zu schüren! Lassen Sie Ihre scheinheiligen Anträge sein!

Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN, der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Sven-Christian Kindler, Bündnis 90/Die Grünen:

Die AfD steckt voll im Sumpf der Gewalt

© DBT/Achim Melde

Sven-Christian Kindler (*1985)
Landesliste Niedersachsen

Nur um das von Beginn an unmissverständlich klarzustellen: Gewalt ist kein Mittel der politischen Auseinandersetzung; das ist für meine Fraktion glasklar.

Ich wurde in den letzten Jahren zweimal selbst körperlich angegriffen, weil ich mich gegen Nationalismus, gegen Rassismus und gegen Antisemitismus engagiere. Die Angriffe fanden am helllichten Tag auf offener Straße statt. Im Nachhinein gab es dann noch rechtsextreme Beschimpfungen, Morddrohungen und Gewaltfantasien auf Facebook. So geht es vielen Opfern rechter Gewalt, und das wünsche ich wirklich niemandem.

Gewalt in diesem Land – egal gegen wen – ist inakzeptabel und zu verurteilen. Das gilt für alle Gewalt gegen alle Menschen, egal ob Gewalt gegen Abgeordnete, gegen Geflüchtete, gegen Obdachlose, gegen Sinti und Roma, gegen Schwule und Lesben, gegen Inter- und Transsexuelle, gegen Bisexuelle. Das gilt für Gewalt gegen alle Menschen, die in diesem Land leben. Das entspricht auch dem Grundgesetz, in dem steht: „Die Würde des Menschen ist unantastbar.“ Das ist die zentrale Lehre aus dem deutschen Nationalsozialismus.

Wo hat die AfD das krasse Ausmaß an rechter Gewalt, an rechtem Terror thematisiert?

Caren Lay hat es schon angesprochen, die neuesten Zahlen des BKA zeigen: Dieses Jahr wurden über tausend Geflüchtete attackiert und angegriffen – tausend Menschen wie Sie und ich. Das sind drei Angriffe pro Tag. Angesichts dessen frage ich mich ernsthaft: Wo hat denn die AfD dieses krasse Ausmaß an rechter Gewalt, an rechtem Terror thematisiert, zum Beispiel, wo Sie in den Landtagen sitzen? Wo haben Sie Aktuelle Stunden dazu in den Landtagen beantragt? Wo haben Sie Anträge dazu gemacht? Wo waren da Ihre Punkte? Dazu hört man von der AfD herzlich wenig.

Wenn etwas kommt, dann relativieren und verharmlosen Sie es. Sie machen es verächtlich oder gießen Öl ins Feuer. Das, was Sie machen, finde ich wirklich inakzeptabel.

Das hat ja einen zentralen Grund. Es geht der AfD gar nicht um die generelle Ablehnung von Gewalt, es geht Ihnen nicht um alle Menschen, die in diesem Land leben, sondern Sie haben hier ein ambivalentes und taktisches Verhältnis zur politischen Gewalt.

Darum geht es Ihnen: Sie wollen sich hier heute als Opfer inszenieren. Aber das werden wir Ihnen hier nicht durchgehen lassen.

Ich mache es konkret: Führende AfD-Funktionäre und Kandidaten in Ihrer Partei für den Bundestag haben Verbindungen zu der rechtsextremen Identitären Bewegung und zur Nazi-Kameradschaftsszene.

Sie verbreiten eine Stimmung der rassistischen Hetze, der Gewalt und des Hasses.

Stephan Brandner, Ihr Abgeordneter im Bundestag, wurde schon angesprochen. Er postet Waffen auf Twitter, lässt sich über seine Gewaltfantasien aus und spricht gegen politisch Andersdenkende Drohungen aus. Der ehemalige AfD-Funktionär Reinhard R. hat mindestens sechs Mal das Wahlkreisbüro der thüringischen Abgeordneten Katharina König-Preuss angegriffen. Frau Petry und Frau von Storch haben einen Schießbefehl gegen Menschen an deutschen Grenzen gefordert.

Das zeigt doch ganz klar: Die AfD steckt voll im Sumpf der Gewalt.

Ich will eines noch einmal klarmachen – ich war selber auch vor Ort in Hannover und habe die Proteste als parlamentarischer Beobachter begleitet –:

Sie zeichnen hier ein Zerrbild und stellen falsche Behauptungen über die Proteste auf. Das geht wirklich gar nicht. Das waren bunte, kreative und in den allermeisten Fällen auch friedliche Proteste in Hannover.

Deswegen sage ich den vielen Tausend Menschen, die bei eisigen Temperaturen frühmorgens auf die Straße gegangen und sich friedlich der AfD und ihrer rassistischen Hetze in den Weg gestellt haben, vielen, vielen Dank.

Ich habe dort als parlamentarischer Beobachter viele besonnene Polizisten erlebt. Es gab aber auch Kritik.

Es gab auch Kritik am Einsatz des Wasserwerfers, die aus meiner Sicht völlig zu Recht war. Ich finde es nicht akzeptabel, bei eisigen Temperaturen einen Wasserwerfer gegen eine friedliche Sitzblockade einzusetzen.

Die AfD hat ein Sharepic auf Facebook gestellt und ihre Anhänger gefragt, ob dieser Wasserwerfereinsatz gegen die friedliche Sitzblockade akzeptabel war. Die Antworten der AfD-Anhänger kamen schnell. Einer kommentierte: „Ja, noch zu wenig, ich hätte MG eingesetzt.“ Oder: „Ich bin für den Schießbefehl.“ Auch Salzsäure und Napalmbomben werden gefordert. Das alles lassen Sie auf Ihrer Facebook-Seite stehen – unwidersprochen, unkommentiert.

Das ist Ihr Werk; das ist Ihre Stimme. Sie verbreiten eine Stimmung der rassistischen Hetze, der Gewalt und des Hasses. Das machen Sie ganz bewusst. Aber wir machen Ihnen klar: Das werden wir Ihnen nicht durchgehen lassen. Das werden wir Ihnen im Bundestag nicht durchgehen lassen, nicht in der Gesellschaft, nicht auf der Straße. Egal, wo Sie sind: Wir werden Ihnen laut widersprechen.

Vielen Dank.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei der SPD und der LINKEN sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

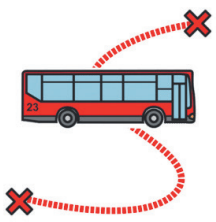
Demonstranten protestieren Anfang Dezember in Hannover gegen den Bundesparteitag der Alternative für Deutschland. ©dpa

Dies ist eine gekürzte Version der Debatte. Es sprachen zudem die Abgeordneten Marian Wendt (CDU)CSU), Karamba Diaby (SPD), Beatrix von Storch (AfD), Michael Frieser (CDU/CSU), Susanne Rüthrich sowie Hendrik Hoppenstedt (CDU/CSU).

leicht erklärt!

Bus, Bahn und Auto

Fortbewegung auf dem Land



Im folgenden Text geht es um die Fortbewegung mit Verkehrs-Mitteln.

Also zum Beispiel:
- mit dem Bus
- mit der Bahn
- mit dem Auto

Vor allem geht es um Fortbewegung auf dem Land.
Also zwischen Dörfern.

Wenn es um dieses Thema geht, benutzt man oft auch das Wort „Mobilität“.
Das ist einfach nur ein anderes Wort für „Fortbewegung“.

Fortbewegung auf dem Land ist wichtig

Auf dem Land ist es besonders wichtig, von einem Ort zum anderen zu kommen.

Denn:
Für das alltägliche Leben braucht man verschiedene Dinge.

Zum Beispiel:
- Läden zum Einkaufen
- Ärzte und Apotheken
- Ämter

Man braucht auch Freizeit-Orte.
Zum Beispiel:
- Schwimm-Bäder
- Kinos
- Orte, um auszugehen

Man braucht Schulen.
Und auch Orte, an denen die Menschen arbeiten können.

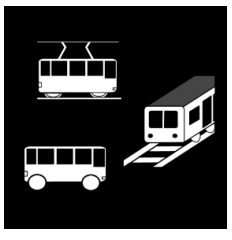
In einer Stadt liegen all diese Dinge meist nah beieinander.
Oft kann man sie zu Fuß erreichen.

Auf dem Land sind sie aber oft weit voneinander entfernt.

Man findet sie vielleicht erst im nächsten Dorf oder noch weiter weg.

Menschen auf dem Land müssen also sehr oft weite Strecken zurücklegen.

Wenige Busse und Bahnen



In Städten gibt es meistens viele öffentliche Verkehrs-Mittel.

Das sind Verkehrs-Mittel, die jeder benutzen kann.

Öffentliche Verkehrs-Mittel
sind also zum Beispiel:
- Busse
- Straßen-Bahnen
- U-Bahnen

Auf dem Land gibt es weniger
öffentliche Verkehrs-Mittel.
Und sie fahren auch viel seltener
als in der Stadt.

Warum ist das so?

Eine Sache ist besonders wichtig,
damit öffentliche Verkehrs-Mittel
sich lohnen:
Es müssen viele Menschen
nah beieinander wohnen.
Dann werden die Verkehrs-Mittel
nämlich auch viel genutzt.

So ist das zum Beispiel in Städten.
Darum sind Busse und Bahnen dort
immer sehr voll besetzt.

Auf dem Land leben nicht so viele
Menschen am gleichen Ort.

Wenn ein Bus in ein kleines Dorf fährt,
wollen vielleicht nur 2 oder 3 Leute
mitfahren.

Öffentliche Verkehrs-Mittel auf dem
Land sind darum oft ziemlich leer.

Das ist teuer für die Firmen,
denen die Verkehrs-Mittel gehören.

Denn:
Sie müssen zum Beispiel
die Fahrer bezahlen.
Oder auch das Benzin.
Aber sie bekommen nur wenig Geld
durch Fahr-Gäste.

Darum stellen sie auf dem Land nicht
so viele öffentliche Verkehrs-Mittel
zur Verfügung.

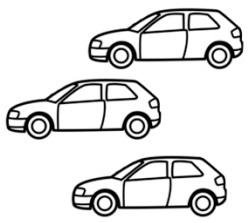
In Zukunft werden es wahrscheinlich
noch weniger.

Dann gibt es sie vielleicht nur noch
auf besonders wichtigen Strecken.

In kleinere Orte fahren sie dann
wohl gar nicht mehr.

Auto statt Bus

Wenn es weniger öffentliche
Verkehrs-Mittel gibt,
dann wird das Auto wichtiger.



Für viele Menschen auf dem Land ist
es das beste Verkehrs-Mittel.

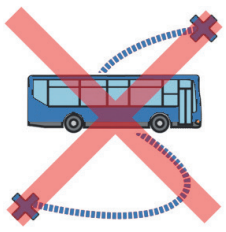
Manche Familien
haben sogar 2 oder 3 Autos.

Die Menschen auf dem Land fahren
also viel mehr Auto als die in der Stadt.

Schwierigkeiten

Weil die öffentlichen Verkehrs-Mittel
auf dem Land oft nicht gut sind,
gibt es verschiedene Probleme.

Fortbewegung ist schwierig



Für viele Menschen auf dem Land
ist es schwierig, von einem Ort zum
anderen zu kommen.

Denn sie können auch kein Auto statt
Bus und Bahn benutzen.

Dafür kann es verschiedene Gründe
geben:
- Vielleicht sind sie noch
  zu jung zum Auto-Fahren.
- Oder sie haben keinen Führer-Schein.
- Oder sie können sich
  kein Auto leisten.

Ein sehr großes Problem kann das vor
allem für ältere Menschen sein.
Denn die können besonders häufig
kein Auto mehr fahren.

Wegzug aus dem Dorf

Wenn auf dem Land die Fortbewegung
nicht gut funktioniert, ziehen
Menschen manchmal sogar weg.
Zum Beispiel in die Stadt.

Vor allem jüngere Menschen
machen das.

Das ist dann schlecht für die Dörfer.
Denn die Menschen fehlen dort.

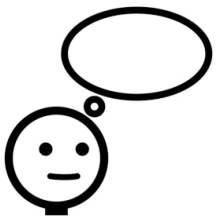
Schaden für die Umwelt

Wie gesagt:
Wenn die öffentlichen
Verkehrs-Mittel nicht gut sind,
dann werden mehr Autos benutzt.

Und die produzieren viele Abgase.
Die sind schlecht für die Umwelt.

Wenn öffentliche Verkehrs-Mittel
fehlen,
schadet das also der Umwelt.

Was kann man tun?

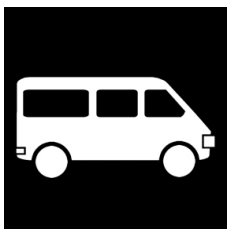


Viele Menschen denken darum über
folgende Frage nach:
Wie kann man auf dem Land
die Fortbewegung verbessern?

Dafür gibt es ganz unterschiedliche
Ideen.

Im Folgenden ein paar Beispiele dafür.

Bürger fahren selbst Verkehrs-Mittel



Eine Möglichkeit ist:
Die Leute in den Dörfern stellen
selbst so etwas wie öffentliche
Verkehrs-Mittel zur Verfügung.

Es gibt zum Beispiel Bürger-Busse.

Das sind Busse,
die von Bürgern gefahren werden.
Also nicht von Firmen.

Die Bürger gründen meistens einen
Verein.

Der kauft dann einen kleinen Bus.
Zum Beispiel mit 8 Sitz-Plätzen.

Das Geld für den Bus und das Benzin
bekommt der Verein durch:
- Fahr-Preise
- Spenden
- Geld von den Dörfern

Die Fahrer sind meistens
Ehren-Amtliche.

Das bedeutet:
Sie machen ihre Arbeit in der Freizeit.
Und sie bekommen dafür kein Geld.

Manchmal fahren die Bürger-Busse
zu bestimmten Zeiten.
Und auch auf bestimmten Strecken.

Manchmal muss man den Bus
aber auch bestellen.
Dann fährt er nur,
wenn man vorher angerufen hat.

Ganz ähnlich funktionieren auch
Bürger-Autos.

Sie gehören auch einem Verein
oder dem Dorf.

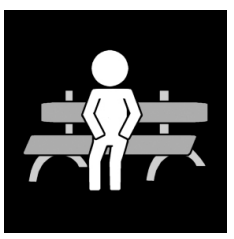
Man kann sie bestellen,
wenn man sie braucht.
Also so ähnlich wie ein Taxi.

Aber auch sie werden
von Ehren-Amtlichen gefahren.

Mit Bürger-Bussen und Bürger-Autos
versuchen die Leute also,
sich selbst zu helfen.

Und zwar dann, wenn der öffentliche
Verkehr nicht gut genug ist.

Andere Leute mitnehmen



Eine andere Möglichkeit ist:
Leute mit einem Auto nehmen Leute
mit, die nicht selbst fahren können.

Es gibt zum Beispiel Mitfahr-Bänke.

Das sind Sitz-Bänke.
Sie stehen meistens mitten im Dorf.
Oder an wichtigen Plätzen.

Dort setzt man sich hin.

Auf einem Schild zeigt man an,
wohin man fahren möchte.

Irgendwann kommt vielleicht
ein Auto-Fahrer vorbei,
der an den gleichen Ort möchte.
Der kann einen dann mitnehmen.

Manche Dörfer haben auch Seiten im
Internet.

Dort kann man sich für gemeinsame
Fahrten verabreden.

Car-Sharing – Autos teilen

Das Wort „Car-Sharing“ kommt aus der englischen Sprache.
Man spricht es ungefähr so aus: Kar-Schäring.

„Car“ bedeutet „Auto“.
Und „Sharing“ bedeutet „teilen“.

„Car-Sharing“ heißt also:
Man teilt sich ein Auto.

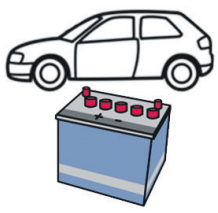
Das können zum Beispiel mehrere Personen machen, die sich kennen.

Oder ein Dorf kauft mehrere Autos.
Davon kann man dann eins mieten, wenn man es braucht.

Das ist vor allem gut für Menschen, die sich kein eigenes Auto leisten können.

Elektrische Autos für die Umwelt

Autos fahren heute meistens noch mit Benzin.
Das ist schlecht für die Umwelt.



Eine Lösung sind vielleicht elektrische Autos.
Die fahren nicht mit Benzin.
Sie fahren mit Strom.

Heute sind elektrische Autos noch nicht viel besser für die Umwelt als Autos mit Benzin.

Aber das ändert sich langsam.

Denn: Elektrische Autos sind gut für die Umwelt, wenn der Strom umweltfreundlich hergestellt wird.
Also zum Beispiel aus Sonnen-Licht, Wind-Kraft oder Wasser-Kraft.

In Zukunft wird wohl immer mehr Strom auf diese Weise hergestellt.

Wahrscheinlich sind elektrische Autos darum bald besser für die Umwelt als Autos mit Benzin.

Dann wäre das viele Auto-Fahren nicht mehr ganz so schlimm für die Umwelt.

Autos, die von allein fahren

Im Moment arbeiten mehrere Firmen an Autos, die von allein fahren.
Sie werden von einem Computer gesteuert.

Noch kann man sie nicht kaufen.
In ein paar Jahren soll es aber so weit sein.

Das würde vor allem Menschen helfen, die nicht selbst Auto fahren können.

Viele Ideen für Lösungen

Es gibt also viele Ideen für die Fortbewegung auf dem Land ohne öffentliche Verkehrs-Mittel.

Oft gibt es nicht eine Lösung für alle Schwierigkeiten.

Manche Lösungen sind gut für Menschen, die nicht Auto fahren können.

Manche für Menschen, die sich kein eigenes Auto leisten können.

Manche sind gut für die Umwelt.

Jede Gegend auf dem Land muss die Lösungen finden, die für sie am besten funktionieren.

Und man muss verschiedene Lösungen mischen.

So kann man die Schwierigkeiten mit der Fortbewegung auf dem Land am ehesten lösen.

Weitere Informationen in Leichter Sprache gibt es unter:
www.bundestag.de/leichte_sprache

Impressum

Dieser Text wurde in Leichte Sprache übersetzt vom: Nachrichten Werk
www.nachrichtenwerk.de

Ratgeber Leichte Sprache: http://tny.de/PEYPP

Titelbild: © picture alliance / ZB, Fotograf: Stefan Sauer. Piktogramme: Picto-Selector. © Sclera (www.sclera.be), © Paxtoncrafts Charitable Trust (www.straight-street.com), © Sergio Palao (www.palao.es) im Namen der Regierung von Aragon (www.arasaac.org), © Pictogenda (www.pictogenda.nl), © Pictofrance (www.pictofrance.fr), © UN OCHA (www.unocha.org), © Ich und Ko (www.ukpukvve.nl). Die Picto-Selector-Bilder unterliegen der Creative Commons Lizenz (www.creativecommons.org). Einige der Bilder haben wir verändert. Die Urheber der Bilder übernehmen keine Haftung für die Art der Nutzung.

Beilage zur Wochenzeitung „Das Parlament“ 51-1/2017
Die nächste Ausgabe erscheint am 8. Januar 2018.