

# Das Parlament

Berlin, Montag, 02. März 2015

www.das-parlament.de

65. Jahrgang | Nr. 10 | Preis 1 € | A 5544

## KOPF DER WOCHE

### Provokanter Minister

Giannis Varoufakis Er bringt Europas Rettungspolitik zur Weißglut, wieder einmal. Kaum hatten die Euro-Länder dem hochverschuldeten Griechenland nach viel Hickhack weitere Hilfgelder zugesagt, nahm der griechische Finanzminister Giannis Varoufakis erneut das Tabuwort „Schuldenschnitt“ in den Mund – ein Versprechen aus dem Wahlkampf der linken Syriza-Partei. Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) zeigte sich empört. Varoufakis indes betonte, jeder wisse, dass Griechenland seine Riesen-Schuldenlast „niemals tragen kann“ und ein Schnitt für die Gläubiger günstiger sei als eine Kreditverlängerung. Der 53-jährige kahlköpfige Ökonomeprofessor hat mit seinem scharfzüngigen und betont coolen Auftreten ohne Krawatte und Hemd über der Hose Kultstatus erlangt. In seinem populären Internet-Blog geißelt er die seinem Land auferlegten Sparrmaßnahmen als „fiskalisches Waterboarding“.



Varoufakis indes betonte, jeder wisse, dass Griechenland seine Riesen-Schuldenlast „niemals tragen kann“ und ein Schnitt für die Gläubiger günstiger sei als eine Kreditverlängerung. Der 53-jährige kahlköpfige Ökonomeprofessor hat mit seinem scharfzüngigen und betont coolen Auftreten ohne Krawatte und Hemd über der Hose Kultstatus erlangt. In seinem populären Internet-Blog geißelt er die seinem Land auferlegten Sparrmaßnahmen als „fiskalisches Waterboarding“.

## ZAHL DER WOCHE

2057

ist das Jahr, in dem Griechenland die letzte Rate der gewährten Hilfskredite zurückzahlen soll. Athen muss dann 3,6 Milliarden Euro an den europäischen Rettungsschirm EFSF überweisen. Bisher haben die EU und der Internationale Währungsfonds Griechenland Finanzhilfen von 237 Milliarden Euro zugesagt.

## ZITAT DER WOCHE

»Der Antrag ist mir nicht leicht gefallen.«

Wolfgang Schäuble (CDU), Bundesfinanzminister, am Freitag im Bundestag bei der Begründung für seinen Vorstoß für ein verlängertes Hilfsprogramm für Griechenland

## IN DIESER WOCHE

**INNENPOLITIK**  
Gleichstellung Parlamentarier debattieren über Oppositions-Vorstoß Seite 4

**EUROPA UND DIE WELT**  
Ukraine Das krisengeschüttelte Land ein Jahr nach den Maidan-Protesten Seite 7

**WIRTSCHAFT UND FINANZEN**  
Anlegerschutz Gesetz der Regierung soll Kunden mehr Schutz bieten Seite 11

**KULTUR UND BILDUNG**  
Medienpreis Bundestag würdigt herausragende publizistische Arbeiten Seite 13

## MIT DER BEILAGE



Das Parlament  
Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH  
60268 Frankfurt am Main



4 194560 401004

# Mit Bauchschmerzen

GRIECHENLAND Trotz Zweifeln stimmt der Bundestag für eine Verlängerung der Finanzhilfe

Zum fünften Mal seit Mai 2010 hat der Bundestag am Freitag in Sachen Griechenland abgestimmt. Doch den vielen kritischen und zweifelnden Stimmen im Vorfeld zum Trotz: Für die Verlängerung des zweiten Hilfsprogramms für Griechenland stimmte am Ende eine satte Mehrheit. In namentlicher Abstimmung votierten von insgesamt 587 anwesenden Abgeordneten 542 für einen entsprechenden Antrag (18/4079) des Bundesfinanzministeriums und nur 32 dagegen. 13 Abgeordnete enthielten sich.

Auf die Verlängerung des Programms bis zum 30. Juni hatten sich Eurogruppe und griechische Regierung nach wochenlangen, nervenzehrenden Verhandlungen am 20. Februar geeinigt. Damit verbunden ist unter bestimmten Bedingungen die Auszahlung der ausstehenden Hilfen in Höhe von 1,8 Milliarden Euro aus dem EU-Rettungsschirm EFSF (siehe Text unten). In der Unionsfraktion war der Widerstand dagegen groß: 29 Abgeordnete votierten mit Nein, drei enthielten sich – so viele Abweichter hatte es in der Fraktion bei bisherigen Griechenland-Abstimmungen noch nie gegeben. Nur mit Bauchschmerzen werde man der Verlängerung des Hilfsprogramms zustimmen, hatten einige Abgeordnete zuvor eingeräumt. Die Sorge ist groß, dass die Reformzusagen der neuen linksgeführten Regierung in Athen nur leere Versprechungen sein könnten und sich Griechenland als Fass ohne Boden erweist.

Zerstörtes Vertrauen Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) äußerte in der Debatte Verständnis für den Unmut der Abgeordneten. In den vergangenen Wochen sei „sehr viel Vertrauen“ von Griechenland zerstört worden. Gerade erst hätten Regierungsvertreter wieder Reformzusagen öffentlich in Frage gestellt. Er verband dies mit einer Warnung in Richtung Athen: „Solidarität heißt nicht, dass man einander erpressen kann, sondern dass jeder seinen Teil beitragen muss.“ Zugleich hob Schäuble hervor, dass es bei Verlängerung des Hilfspaketes „nicht um neue Milliarden für Griechenland und irgendwelche Änderungen an diesem Programm“ gehe, sondern darum, Griechenland zusätzlich Zeit einzuräumen, um das Programm erfolgreich abzuschließen. Die Regierung in Athen haben zudem zugesagt, das Hilfsprogramm „ohne jede Vorbehalte und Einschränkungen“ erfüllen zu wollen. Ohne die Zustimmung der internationalen Geldgeber könnten die Griechen auch keine einseitigen Maßnahmen ergreifen, die Auswirkungen hätten auf das Programm, betonte Schäuble. Sollte es doch zu Änderungen kommen, müsste zuvor in jedem Fall der Bundestag zustimmen.

CSU-Generalsekretär Andreas Scheuer, der zu jenen Zweiflern gehörte, die am Ende „mit Bauchgrummeln“ zustimmten, sandte eine klare Botschaft nach Athen: Auf die Einhaltung der Reformzusagen werde man „scharf achten“. Deutliche Solidarität könne es nur gegen griechische Reformbeiträge geben. „Ende Juni ist die Entscheidungszeit, ob es mit Griechenland weitergeht oder nicht“, sagte Scheuer. Dann heiße es: „Vorrücken oder Ausschluss.“ Auch die SPD-Fraktion sieht Athen jetzt in der Bringschuld. „Es liegt an den Griechen selbst, wir reichen ihnen die Hand“, sagte Fraktionsvize Carsten Schneider. Anders als die Union stimmte die SPD-Fraktion dem Antrag Schäubles jedoch geschlossen zu. Die neue Regierung habe eine Chance verdient, zum Beispiel für ein modernes Steuersystem

und eine gerechtere Besteuerung zu sorgen, erklärte Schneider. Wenn sie auf die schwierige Situation in Griechenland die richtigen ökonomischen Antworten gebe, dann könne man auch über ein neues Hilfsprogramm ab dem Sommer reden. Schließlich müsse jedem klar sein: „Die teuerste Lösung wäre der Ausstieg Griechenlands aus der Eurozone.“ Der Fraktionsvorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen, Anton Hofreiter, erklärte, ein mögliches drittes Hilfsprogramm müsse so ausgestaltet sein, „dass am Ende ein stabileres und wohlhabendes Griechenland steht“. Es gehe nicht darum, Griechenland keine Bedingungen für Hilfen zu stellen. Doch sollten andere Bedingungen sein als bisher, dass diese ganz offensichtlich ihre Wirkung verfehlt hätten. So habe das Krisenmanagement von EU und Bundesregierung dazu geführt, dass die Wirtschaftsleistung in Griechenland um 20 Prozent eingebrochen und die Schuldenquote um 25 Pro-



Eine klare Mehrheit sprach sich für die Verlängerung des Hilfspaketes für Griechenland aus. Erstmals votierten auch große Teile der Linksfraktion für die Hilfen.

zent angestiegen sei. Die Arbeitslosigkeit liege inzwischen bei 26 Prozent. Die „Kamikazepolitik“ der vergangenen Jahre kritisierte zum wiederholten Male auch Linken-Fraktionschef Gregor Gysi – aus diesem Grund hatte seine Fraktion bisher auch alle Hilfsprogramme abgelehnt. Diesmal aber stimmte eine Mehrheit der Linken-Abgeordneten dem verlängerten Hilfsprogramm zu. Gysi betonte, das Votum seiner Fraktion sei „keine Zustimmung zur gescheiterten Sparpolitik und der Politik der Bundesregierung“. Doch die Verlängerung gewähre der linken Regierung in Athen eine „Atempause“ und die „Chance für einen Neuanfang“. Sie wolle endlich auch die Reichen und Vermögenden zur Kasse bitten. Außerdem beharrten die Geber jetzt nicht mehr auf einseitigen, drastischen Kürzungsmaßnahmen. „Das ist das Ende der Troika-Diktatur, und das ist auch höchste Zeit“, konstatierte Gysi.

Er kündigte an, dass seine Fraktion einem dritten Hilfspaket für Griechenland möglicherweise zustimmen werde, wenn es nicht wie bisher mit „Sozialabbau und Zerstörung“ einhergehe, sondern „sinnvolle Investitionen“ vorsehe.

Johanna Metz

»Die neue Regierung in Griechenland hat eine Chance verdient.«

Carsten Schneider (SPD)

er sollten andere Bedingungen sein als bisher, dass diese ganz offensichtlich ihre Wirkung verfehlt hätten. So habe das Krisenmanagement von EU und Bundesregierung dazu geführt, dass die Wirtschaftsleistung in Griechenland um 20 Prozent eingebrochen und die Schuldenquote um 25 Pro-

zent angestiegen sei. Die Arbeitslosigkeit liege inzwischen bei 26 Prozent. Die „Kamikazepolitik“ der vergangenen Jahre kritisierte zum wiederholten Male auch Linken-Fraktionschef Gregor Gysi – aus diesem Grund hatte seine Fraktion bisher auch alle Hilfsprogramme abgelehnt. Diesmal aber stimmte eine Mehrheit der Linken-Abgeordneten dem verlängerten Hilfsprogramm zu. Gysi betonte, das Votum seiner Fraktion sei „keine Zustimmung zur gescheiterten Sparpolitik und der Politik der Bundesregierung“. Doch die Verlängerung gewähre der linken Regierung in Athen eine „Atempause“ und die „Chance für einen Neuanfang“. Sie wolle endlich auch die Reichen und Vermögenden zur Kasse bitten. Außerdem beharrten die Geber jetzt nicht mehr auf einseitigen, drastischen Kürzungsmaßnahmen. „Das ist das Ende der Troika-Diktatur, und das ist auch höchste Zeit“, konstatierte Gysi.

Er kündigte an, dass seine Fraktion einem dritten Hilfspaket für Griechenland möglicherweise zustimmen werde, wenn es nicht wie bisher mit „Sozialabbau und Zerstörung“ einhergehe, sondern „sinnvolle Investitionen“ vorsehe.

Johanna Metz

## EDITORIAL

### Wie in der Familie

VON JÖRG BIALLAS

Eltern kennen diese Situation: Die Überzeugung, eine ordnende Erziehungsmaßnahme wäre angebracht, kämpft mit der Gewissheit, dass der unleidliche Nachwuchs die wohlwollende Absicht anders wertet und sich ungerecht behandelt fühlt. Gewinnit die Überzeugung, hängt schnell der Haussagen schieb. So ähnlich geht es der europäischen Gemeinschaft gerade mit Griechenland. In Europa gibt es nicht wenige Politiker unterschiedlicher Couleur, deren Geduld erschöpft ist. Ihre Argumente sind nicht von der Hand zu weisen: Milliarde um Milliarde Euro sind als Hilfsmittel nach Hellas geflossen; die Effekte bleiben indes überschaubar. Weder ist der marode Staatshaushalt absehbar zu konsolidieren. Noch sind die Sparbemühungen wirklich überzeugend. Und erst recht mag sich nicht das Gefühl einstellen, irgendjemand in Griechenland honoriere auch nur im Ansatz die finanzpolitischen Verrenkungen der europäischen Nachbarn.

Wird die Lage politisch offiziell analysiert, ist allenthalben zu hören, Griechenland sei „auf einem guten Weg“. Wie lang oder steinig der noch sein wird, mag freilich niemand verlässlich vorherzusagen. Am wenigsten übrigens die griechische Regierung. Und hier liegt das eigentliche Problem: Es ist der Eindruck entstanden, das Land hänge sich auf Hilfspaket zu Hilfspaket. Die Rollen scheinen auf Jahre festgeschrieben: Die Euro-Gruppe zahlt, Griechenland kassiert. Eine Lösung des Problems sieht anders aus.

Trotz alledem haben der Deutsche Bundestag und weitere europäische Parlamente mit klarer Mehrheit beschlossen, Griechenland vor dem sicheren finanz- und wirtschaftspolitischen Verderben zu bewahren. Diese Entscheidung war nicht einfach, aber richtig. Nach wie vor. Zumindest allen Fachpolitikern war seinerzeit klar, dass die wirtschaftliche Kapazität Griechenlands in Wahrheit nicht ausreicht, das Land riskolos in die Euro-Gruppe aufzunehmen. Der Wunsch, mit einem Beitritt die Außengrenze von Nato und EU im Südosten Europas zu stärken, verdrängte diese Bedenken. Daraus ist damals, wie übrigens auch gegenüber anderen Nationen, die Verpflichtung erwachsen, Griechenland heute nicht fallen zu lassen. Das mag die Geduld strapazieren, Ärger verursachen, für Gewissensbisse sorgen. Aber es gehört zum Wesen einer Gemeinschaft. Ganz wie in einer Familie.

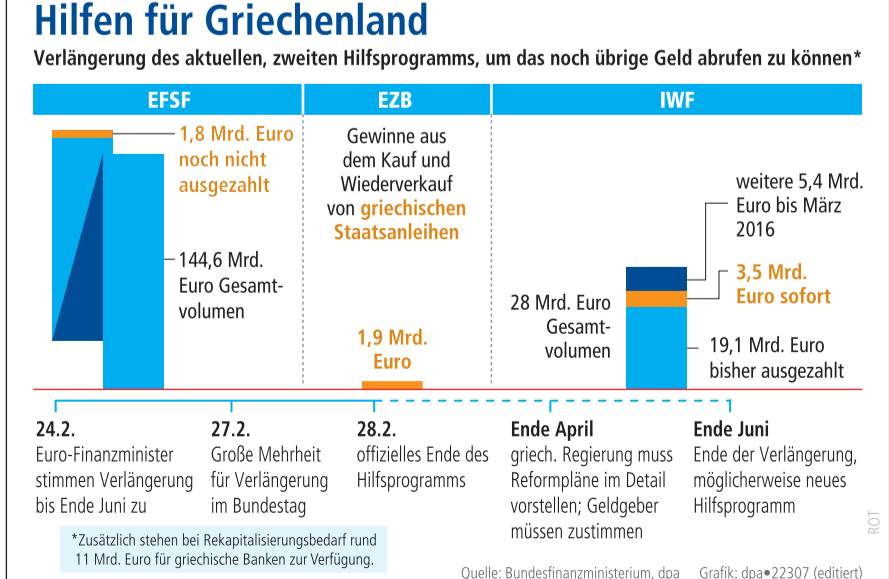
## »Produktive Undeutlichkeit«

HILFEN Athen hat die Geber mit seinen Reformplänen vorläufig überzeugt, muss aber bis Ende April konkreter werden

Auf diese Liste hat man in Europas Hauptstädten lange gewartet: Vergangene Woche übermittelte der griechische Finanzminister Giannis Varoufakis EU-Kommission, Europäischer Zentralbank und Internationalen Währungsfonds (IWF) eine Liste mit Reformvorschlüssen seiner Regierung (18/4093). Sie ist Voraussetzung für die Verlängerung des Hilfsprogramms für das pleitebedrohte Land. Neben dem Bundestag gaben in der vergangenen Woche auch die Parlamente Estlands und der Niederlande hierfür grünes Licht. Allerdings muss Athen bis Ende April seine Reformpläne weiter präzisieren. Erst dann bekommt das Land die ausstehenden Mittel aus dem Hilfspaket ausgezahlt (siehe Grafik). Varoufakis selbst sprach von einer „produktiven Undeutlichkeit“ der Formulierungen in der Reformliste, stellte aber zugleich klar, dass die Griechen nunmehr wieder „Co-Autoren“ ihres Schicksals, und nicht mehr blind den Auflagen der Geber ausgeliefert seien. Diese wiederum betonen, dass die Liste aus Athen keineswegs eine Abkehr von Haushaltskonsolidierung und Strukturereformen sei. Finanzminister Wolfgang

Schäuble (CDU) verwies etwa im Europa-ausschuss im Bundestag vergangene Woche auf das Beispiel Portugals, das nach den Mühen der Ebene unter dem Euro-Rettungsschirm nunmehr in der Lage sei, die

Hälfte seiner IWF-Schulden vorzeitig zu tilgen (siehe Seite 11). Die griechische Regierung will unter anderem den Kampf gegen Steuerbetrug und Steuervermeidung vorantreiben und dabei



insbesondere vermögende Bürger ins Visier nehmen. Die Behörden sollen Rückstände bei Steuer- und Sozialabgaben engagierter eintreiben, dabei aber Milde gegenüber Geringverdienern walten lassen. Auch gegen Korruption, Sprit- und Zigarettschmuggel soll stärker vorgegangen werden. Bei der Frühverrentung will Athen Schlupflöcher schließen und Anreize verringern, insbesondere für Beschäftigte von Banken und des öffentlichen Sektors. Privatisierungen von Staatsbesitz sollen nicht, wie die Regierungspartei Syriza das eigentlich vorhatte, rückgängig gemacht werden. Beschäftigungsprogramme für Arbeitslose sollen ausgeweitet werden, allerdings unter Berücksichtigung der Haushaltslage. Auch die Vorhaben zur Bekämpfung der wachsenden Armut und Maßnahmen zur Verbesserung der Gesundheits- und Energieversorgung sollen das Budget nicht belasten.

aheldpa



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





Während im griechischen Parlament Ministerpräsident Alexis Tsipras um Zustimmung für den erzielten Kompromiss mit der Euro-Gruppe rang, kam es zu ersten Protesten gegen seine Politik – wie hier von der linksradikalen Bewegung Antarsya.

© picture-alliance/abaca

# Kurs auf Große Koalition?

**GRIECHENLAND** Die Regierungspartei Syriza steht vor einer Zerreißprobe – doch neue Partner stehen theoretisch bereit

Nach kaum mehr als einem Monat an der Macht zeigen sich erste Risse im „Bündnis der radikalen Linken“ (Syriza), der Partei des griechischen Ministerpräsidenten Alexis Tsipras. Zwi-  
f Stunden dauerte eine Krisensitzung, in der die Syriza-Fraktion über die Verhandlungsergebnisse zur Verlängerung des Hilfsprogramms stritt, das die Finanzminister der Eurozone den Griechen angeboten haben. Seit der Parlamentswahl am 25. Januar hat Syriza 149 von 300 Mandaten im griechischen Parlament inne, doch homogen ist die Fraktion nicht. Vor allem der linksradikale Parteiflügel um Energieminister Panagiotis Lafazanis murrte. Dieser Teil der Partei, dem knapp ein Drittel der Abgeordneten zugerechnet wird, will an Tsipras' Wahlversprechen festhalten: Beendigung der Sparpolitik, Aufkündigung der Memoranden mit den Geldgebern des Landes. Die Syriza-Minderheit um Lafazanis hält es auch nicht für unbedingt notwendig, dass Griechenland in der Euro-Zone bleibt.

**Bangen um die Mehrheit** Wenn die Probeabstimmung in der Fraktion so etwas wie eine Generalprobe für die Belastbarkeit der Regierung Tsipras war, ist sie für Tsipras nicht gut verlaufen. Mehr als zwei Dutzend Abgeordnete stimmten offenbar gegen die Vereinbarung oder enthielten sich. Übertragen die Abgeordneten ihr Wahlverhalten auf eine echte Abstimmung, würde das bedeuten, dass die Koalition aus Syriza und der rechtspopulistischen Partei „Unabhängige Griechen“ (Anel) keine eigene Mehrheit mehr hätte. Um Griechenlands Zuge-

hörigkeit zur Euro-Zone zu sichern, wäre die Minderheitsregierung Tsipras dann bei Abstimmungen auf „pro-europäische Leihstimmen“ angewiesen. Immerhin wäre es sicher, dass sie die auch bekäme, nämlich von der neuen Partei „To Potami“ („Der Fluss“) sowie von den im Januar abgewählten ehemaligen Regierungsparteien Nea Dimokratia und Pasok. Während Tsipras eine Kooperation mit Nea Dimokratia und Pasok, die er für alle Übel Griechenlands verantwortlich macht, nicht ohne größte Not suchen wird, halten viele Beobachter eine Zusammenarbeit mit To Potami durchaus für denkbar – vor allem dann, wenn die Syriza-Fraktion in zwei Teile zerbrechen sollte. Stavros Theodorakis, der Vorsitzende der erst 2014 gegründeten Partei, will diese Kooperation offenbar befördern. Der ehemalige Fernsehjournalist forderte Tsipras auf, das griechische Parlament auf jeden Fall über die Verlängerung des Hilfsprogramms abstimmen zu lassen. Theodorakis weiß natürlich, dass eine solche Abstimmung zu einer Zerreißprobe würde, die Syriza womöglich nicht geschlossen überstünde.

In der Bevölkerung ist die Ernüchterung, die Teile der Syriza-Fraktion bereits erfasst hat, bisher noch nicht angekommen. Tsipras' Popularitätswerte sind allerdings weiterhin hoch. Kein Regierungspolitiker hat in den vergangenen fünf Jahren derart viel Zustimmung erfahren. Bisher gelang es der Regierung, die maßvollen Änderungen, die sie

in den Verhandlungen mit den Geldgebern erreicht hat, als grundlegenden Politikwechsel zu verkaufen. Es ist fraglich, wie lange sie dieses Bild wird aufrechterhalten können. Das wichtigste Zugeständnis, das Athen erreichen konnte, ist eine Senkung des Griechenland abgeforderten Primärüberschusses, also des Haushaltsüberschusses unter Herausrechnung der Summen für den Schuldendienst. Darüber hinaus sind die meisten Änderungen im Kern nur Sprachregelungen wie jene, dass die Troika, die bisher Griechenlands Spar- und Reformpolitik überwacht hat, nicht mehr Troika heißen soll. Doch die Fachleute aus der EU-Kommission, der Europäischen Zentralbank und dem Internationalen Währungsfonds (IWF) werden de facto weiterhin die Rolle der Regierungskontrolleure spielen. Womöglich werden ihre politischen Gespräche bald

nicht mehr in Athen, sondern im Ausland stattfinden, etwa in Brüssel. Aber in der Substanz wird sich trotz der markigen Worte aus Athen („Die Troika ist abgeschafft“) wenig ändern – und das werden früher oder später wohl auch viele Wähler in Griechenland so sehen. Ob Tsipras dann seine hohen Popularitätswerte halten kann, ist ungewiss. Nea Dimokratia und Pasok, von Tsipras einst der Servilität gegenüber der Troika bezichtigt, machen sich den Umstand bereits ausgiebig zunutze, dass die von Syriza im Wahlkampf avisierten „aggressiven Neuverhandlungen“ mit den Gläubigern

des Landes in der Realität mit Ausnahme der möglichen Senkung des Primärüberschusses zu semantischen Belanglosigkeiten mutiert sind.

Eine politische Mehrheit für die Reformpolitik zum Erhalt von Griechenlands Mitgliedschaft in der Euro-Zone wird sich, auch wenn Teile der jetzigen Regierung abspringen, wohl auch künftig organisieren lassen, und sei es durch eine derzeit noch kaum vorstellbare pro-europäische Koalition von Syriza, Potami, Nea Dimokratia und Pasok. Aber selbst dann stellt sich weiterhin eine andere wichtige Frage: Ist das Griechenland auferlegte Programm überhaupt durchsetzbar, hat es Aussichten auf Erfolg? Wird es nicht nur zur Haushaltskonsolidierung beitragen, sondern auch zur wirtschaftlichen Erholung? Der Brief mit den Reformzusagen der neuen Regierung beantwortet diese Frage allenfalls nur in Ansätzen. Er ist über weite Strecken eine Kollektion von Vagheiten, aus denen sich wenig ablesen lässt. Da heißt es zum Beispiel: „Es werden robuste Anstrengungen unternommen werden, um die Steuereinzahlung zu verbessern und dabei elektronische Möglichkeiten und andere technische Innovationen voll zu nutzen.“ Das kann alles und nichts bedeuten. Die ehemalige französische Finanzministerin Christine Lagarde, heute Chefin des IWF, hat sich auch prompt skeptisch über solche Allgemeinplätze geäußert. Die Liste der griechischen Verpflichtungserklärungen sei

„noch nicht sonderlich konkret“ und enthalte keine „klaren Zusicherungen“, sagte Lagarde. Giannis Varoufakis setzte sich dagegen zur Wehr: „Wir wurden aufgefordert, ein Dokument von drei Seiten zu erstellen, und wir haben über ein Wochenende ein Dokument von fünf Seiten erstellt.“ Kein vernünftiger Mensch könne in so kurzer Zeit ein detaillierteres Dokument erwarten, so der Finanzminister.

Fest steht, dass die griechische Regierung ihre Vorschläge bis Ende April konkretisieren muss. Ein effektiveres Vorgehen gegen Steuerhinterziehung soll einen Kernbestandteil ihrer Vorschläge bilden. Doch derlei gehört schon seit Jahrzehnten zu den Evergreens von Athener Regierungserklärungen. Obwohl es unbestreitbar einige Verbesserungen gab, haben diese Ankündigungen nie viel bewirkt. Allerdings ist die Steuerpolitik womöglich der einzige Bereich, in der tatsächlich berechtigte Hoffnung besteht, dass Syriza es besser macht oder machen will als frühere Regierungsparteien. Anders als ihr kleiner Koalitionspartner, die „Unabhängigen Griechen“, ist Syriza nicht in einem Gestrüpp von Verbindungen zu Oligarchen gefangen. Syriza will in Griechenland die „großen Fische“ fangen. Auch in der Troika hat niemand etwas dagegen. Nur stellt sich die Frage, wie viel Geld der Staat aus der erfolgreichen Verfolgung von Einzelfällen tatsächlich gewinnen kann. Steuerfachleute der Troika rechnen damit, dass es sich um um

vergleichsweise geringfügige Summen handeln wird. Wenig Hoffnungen setzt man bei der Troika auch in gesteigerte Einnahmen durch Privatisierungen. Der Brief von Giannis Varoufakis an die Euro-Zone enthält zwar einige formale Bekenntnisse dazu, doch letztlich sind das nur Formelkompromisse, zumal Privatisierungen schließlich nicht nur eine Frage des Angebots sind. Die Nachfrage dürfte angesichts der politischen Unsicherheit auf absehbare Zeit gering bleiben.

**Dritte Hilfe** Angesichts dieser Ausgangslage muss kein Prophet sein, wer voraussagt, dass die Länder der Euro-Zone im Sommer über ein drittes Hilfspaket entscheiden müssen, sofern sie Griechenland weiterhin in der Gemeinschaftswährung halten wollen. Doch nicht nur in Deutschland dürfte es für die Regierung immer schwieriger werden, zusätzliche Hilfsleistungen zu begründen. Auch Staaten, die ärmer sind als Griechenland und ohne Daueralimentierung der Euro-Zone auskommen müssen, werden in Erklärungsnot geraten. Der durchschnittliche Bruttolohn in Griechenland betrug 2013, als das Land bereits seit drei Jahren nur noch durch Kredite seiner Geldgeber vor dem Staatsbankrott bewahrt wurde, laut Eurostat 20.600 Euro. Mit welchen Argumenten sollen die Regierungschefs Sloweniens (Durchschnittslohn laut Eurostat: 17.600 Euro) oder der Slowakei (Durchschnittslohn 10.000 Euro) dann für neuerliche Hilfszahlungen an Griechenland werben?

Michael Martens

Der Autor ist Korrespondent der FAZ für Griechenland und die Türkei.

## Im Sommer werden in Athen die Kassen leer sein

**FINANZSYSTEM** Schon längst ist die Europäische Zentralbank in Griechenland als Krisen-Feuerwehr im Einsatz. Verunsicherte Bürger haben 20 Milliarden Euro in Sicherheit gebracht

Die Europäische Zentralbank (EZB) ist wieder als Krisen-Feuerwehr im Einsatz. Ohne ihre Notmaßnahmen wäre Griechenland wohl schon finanziell kollabiert. Verunsicherte Bürger haben inzwischen mehr als 20 Milliarden Euro von ihren Konten abgeräumt. Die Zentralbank ist eingesprungen, um Liquiditätsgenüsse der Banken zu überbrücken. Sie hat ihnen fast 70 Milliarden Euro Notliquiditätshilfen genehmigt. Diese „Emergency Liquidity Assistance“ (Ela) darf von der nationalen Notenbank nur an Banken gehen, die im Kern solvent sind. Doch Griechenlands vier Großbanken sitzen auf einem Berg an faulen Krediten – rund 100 Milliarden Euro. Das sind zwischen 30 und 50 Prozent des Kreditvolumens. Und ihre Kapitalpuffer sind dünn.

**Fiktive Gutschriften** Die Chefin der EZB-Bankenaufsicht, Daniele Nouy, mahnt eine bessere Eigenkapitalausstattung an. Beispielsweise ist es den hellenischen Banken erlaubt, 13 Milliarden Euro Steuergutschriften zum Eigenkapital zu zählen, obwohl sehr unsicher ist, ob der griechische Staat diese Milliarden je erstatten kann.

Kritiker sprechen deshalb von „Zombie-Banken“, die nur durch Ela künstlich am Leben gehalten werden. Zudem warnen Fachleute, dass über den Umweg der Banken eigentlich der griechische Staat am



Noch gibt es Bares: Griechen beim Geld abheben

© picture-alliance/dpa

EZB-Tropf hänge. „Das ist eine ziemlich offensichtliche Staatsfinanzierung durch das Notensystem, bei der die griechischen Banken zwischengeschaltet werden“, sagt Stefan Kooths vom Institut für Weltwirt-

schaft in Kiel. Bei einer Insolvenz zölen würden die Ela-Kredite für das Euro-System zur Belastung, weil die griechische Zentralbank die Verluste nicht allein auffangen könnte.

Es gibt noch einen zweiten Kanal, über den Ela-Kredite zum Risiko für Europa werden können: das Target-Zahlungsverkehrssystem. „Über Ela und Target werden faktisch die Kapitalflucht und die Bankabhebungen der Griechen finanziert“, erklärt Commerzbank-Chefvolkswirt Jörg Krämer. Die Athener Zentralbank steht mit 76 Milliarden Euro beim Euro-System der Zentralbanken in der Kreide. Falls die Griechen sich nicht im Euro halten könnten, bliebe das Euro-System wohl auf diesen Forderungen sitzen. „Dann müsste die Bundesbank die Target-Kredite wohl abschreiben“, meint Commerzbank-Ökonom Krämer.

Ein noch viel größeres Risiko stellen die Hilfskredite an Athen dar. Etwa 260 Milliarden Euro, rund 80 Prozent der griechischen Staatsschulden von 320 Milliarden Euro, liegen inzwischen bei öffentlichen Gläubigern. Deutschland hat dazu den Löwenanteil beigesteuert, es hat Garantien und Kreditanteile von etwa 65 Mil-

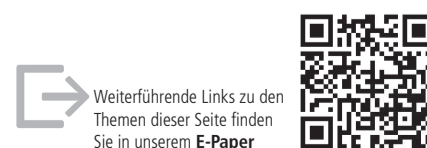
liarden Euro gegeben. Die Zweifel, ob Griechenland seinen Schuldenberg von 175 Prozent der Wirtschaftsleistung jemals abtragen kann, sind groß.

**Gläubiger-Verzicht** „Das geht nur mit sehr hohem Wachstum“, sagt der Finanzwissenschaftler Clemens Fuest vom Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW). „Doch ich glaube nicht, dass es der Syriza-Regierung gelingen wird, hohes Wachstum zu erzeugen.“ Kurzfristig könne Griechenland die Schulden tragen – im Durchschnitt nur 1,6 Prozent, erklärt Fuest. Aber eine vollständige Rückzahlung hält er für wenig wahrscheinlich. Deshalb glauben viele Ökonomen, dass auf längere Sicht ein weiterer Verzicht der Gläubiger unumgänglich sein wird. Deutschland könne auf 40 bis 50 Milliarden Euro verzichten, findet der Präsident des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), Marcel Fratzscher. Unions-Fraktionsvize Michael Fuchs hält dagegen: „Kein Cent wird erlassen.“ Die jüngsten Nachrichten aus Athen deuten auf eine neue Lü-

cke in Griechenlands Haushalt hin. Finanzminister Giannis Varoufakis hat angedeutet, dass es zur Jahresmitte eng wird. Die Steuereinnahmen bleiben seit dem Regierungswechsel hinter den Erwartungen zurück. Bürger halten Zahlungen zurück, weil Syriza Erleichterungen versprochen hat. Zudem ist das Land wohl wieder in die wirtschaftliche Rezession gefallen.

All das deutet darauf hin, dass die Athener Kasse zur Jahresmitte leer sein wird, wenn größere Anleihen und Kredite fällig werden. Dann wird die Debatte über ein drittes Hilfspaket akut. DIW-Chef Fratzscher hält für die nächsten drei Jahre eine Finanzierungslücke in Höhe von 30 bis 40 Milliarden Euro für realistisch. Philip Plickert

Der Autor ist Wirtschaftsredakteur der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“.







Soldaten gesucht: Seit Aussetzung der Wehrpflicht steht die Bundeswehr im direkten Konkurrenzkampf mit zivilen Arbeitgebern um qualifizierten Nachwuchs.

© picture-alliance/dpa

## Neue Regeln für Wachleute

**GEWERBERECHT** Private Sicherheitsfirmen müssen sich auf höhere Anforderungen bei ihrer Zulassung einstellen. Dies zeigte sich vergangene Woche in der ersten Bundestagsdebatte über einen Antrag der Grünen-Fraktion (18/3555), solche Firmen „umfassend (zu) regulieren und zertifizieren“. Danach soll die Bundesregierung einen gesetzlichen Rahmen für die Tätigkeit privater Sicherheitsfirmen schaffen und dabei ein Zulassungsverfahren entwickeln, „das die Aufnahme von unternehmerischer Tätigkeit im Sicherheitsbereich an klare Voraussetzungen bindet“.

In der Debatte kritisierte Katja Keul (Grüne), Deutschland gehöre „zu den Schlusslichtern in Europa, was die Zugangsvoraussetzungen von privaten Sicherheitsfirmen angeht“. Es sei hierzulande „leichter, ein Sicherheitsgewerbe anzumelden, als eine Pommessbude zu eröffnen“. Thomas Lutze (Linke) unterstützte die Forderung, dass es für private Sicherheitsunternehmen eine „einheitliche und transparente Zertifizierung“ geben müsse. Dieser Markt müsse stärker reguliert werden.

Kristina Schröder (CDU) plädierte für eine „Neuregelung mit Augenmaß“. Bis zum Jahresende werde eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe ein Eckpunktepapier mit Vorschlägen zur Novellierung des Gewerberechts erarbeiten. Marcus Held (SPD) sagte, man wolle durch Änderungen im Gewerbebereich „die Anforderungen an Seriosität und Zuverlässigkeit privater Sicherheitsfirmen erhöhen“. Auch er verwies auf „eine Arbeitsgruppe zur Überprüfung und Überarbeitung des Bewachungsrechts“, deren Ergebnisse abgewartet werden sollten. **sto**

# Aktion Schöner kämpfen

**VERTEIDIGUNG** Bundestag verabschiedet Attraktivitätsgesetz für die Truppe. Mehr Zuspruch erhofft

Für die rund 182.000 Soldaten und Soldatinnen der Bundeswehr gilt zukünftig eine wöchentliche Regelarbeitszeit von 41 Stunden – zumindest im Regelbetrieb. Ausnahmen sollen nur zur Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes und der Einsatzbereitschaft der Streitkräfte möglich sein, beispielsweise in Auslandseinsätzen oder auf Schiffen der Marine. Dies sieht das von Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen (CDU) vorgelegte Bundeswehr-Attraktivitätsgesetz (18/3697) vor, das der Bundestag vergangene Woche verabschiedete. Für das Gesetz, das der Verteidigungsausschuss noch einmal geändert hatte (18/4119), stimmten die Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD. Die Linksfraktion stimmte dagegen, die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen enthielt sich.

Der verteidigungspolitische Sprecher der Unionsfraktion, Henning Otte (CDU), lobte das Gesetzespaket als einen „riesigen Sprung“. Es umfasse 22 Einzelmaßnahmen in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Vergütung und soziale Absicherung, mit denen der Dienst in den Streitkräften attraktiver gestaltet werde. Angesichts der Aussetzung der Wehrpflicht, kleinerer Geburtenjahrgänge und der gestiegenen Herausforderungen und Gefahren in den Auslandseinsätzen sei die Nachwuchsgewinnung schwieriger geworden. „Der Beruf des Sol-

daten ist kein Beruf wie jeder andere“, sagte Otte. Dem trage Ministerin von der Leyen mit ihrer Attraktivitätsoffensive Rechnung.

**Kritik an Auslandseinsätzen** Die Linksfraktion hingegen lehnte das Gesetz aus prinzipiellen Gründen ab. Ihre Fraktion unterstütze zwar arbeitsrechtliche und soziale Verbesserungen für die Soldaten, sagte die verteidigungspolitische Sprecherin Christine Buchholz. Doch da das Gesetz dazu diene, die Einsatzbereitschaft der Bundeswehr für Auslandseinsätze zu erhalten, werde es von ihrer Fraktion abgelehnt. „Wir wollen nicht, dass junge Männer und Frauen für eine Armee im Einsatz rekrutiert werden“, sagte Buchholz.

Der SPD-Verteidigungsexperte Fritz Felgentreu kritisierte die Argumentation der Linksfraktion scharf und sprach von einem reinen Lippenbekenntnis zur Landesverteidigung: „Wer keine attraktive Bundeswehr will, der will gar keine Bundeswehr.“ Der Linksfraktion gehe es letztlich darum, „das Land ohne eine Bundeswehr bündnisunfähig und wehrlos zu machen“, sagte er. Felgentreu räumte zugleich ein, dass trotz der Nachbesserun-

gen des Gesetzentwurfes durch den Verteidigungsausschuss einige Forderungen der Soldaten noch nicht umgesetzt werden konnten. So sei die im Koalitionsvertrag zwischen Union und SPD beschlossene Wahlfreiheit zwischen Umzugskostenvergütung und Trennungsgeld für Soldaten, die an einen anderen Dienstort versetzt werden, im Gesetz nicht berücksichtigt worden. Dies hatten auch der Wehrbeauftragte Hellmut Königshaus (FDP) und der Deutsche Bundeswehrverband moniert. „Die SPD wird ihr Augenmerk darauf richten, dass wir hier in den nächsten Monaten zu Ergebnissen kommen“, versprach Felgentreu.

**»Wer keine attraktive Bundeswehr will, der will gar keine Bundeswehr.«**  
Fritz Felgentreu (SPD)

es an Initiativen zur beruflichen Qualifizierung von Soldaten. Ein entsprechender Entschließungsantrag der Grünen-Fraktion (18/4121) wurde jedoch abgelehnt. Man müsse das Attraktivitätsgesetz zwar nicht „in Bausch und Bogen verdammen“, aber auch „nicht in den Himmel loben“, begründete der Grünen-Verteidigungspoliti-

ker Tobias Lindner die Stimmenthaltung seiner Fraktion.

Neben der Einführung der 41-Stunden-Woche sieht das Attraktivitätsgesetz den Ausbau von Teilzeitarbeitsmöglichkeiten vor. Mit diesen Regelungen soll vor allem die Vereinbarkeit von Dienst, Familienleben und Freizeit erleichtert werden. Um vor allem dringend benötigtes, hochqualifiziertes Personal für die Streitkräfte zu gewinnen, wird ein Personalbindungszuschlag für Zeit- und Berufssoldaten eingeführt. Dieser Zuschlag soll bis zu vier Jahre lang in Höhe von 20 Prozent des ersten Grundgehältes gezahlt werden – entweder in Form eines monatlichen Zuschlags oder als Einmalzahlung. Damit sollen Personalengpässe in Verwendungsbereichen der Truppe, die über sechs Monate lang ihre Sollstärke nur zu 90 Prozent erreichen, schneller beseitigt werden.

**Wehrsold und Zulagen** Erhöht werden neben dem Wehrsoldtagessatz um zwei Euro zudem die Erschwernis- und Stellenzulagen zum Beispiel für Mienentaucher, Angehörige des Kommandos Spezialkräfte und Soldaten, die ihren Dienst in Bunkeranlagen leisten. Zudem werden die Beförderungsmöglichkeiten von Mannschaftsdienstgraden durch eine Streichung der Planstellenobergrenzen verbessert. Verbesserungen sieht das Gesetz auch bei der sozialen Absicherung vor. So erhalten

Zeitsoldaten zukünftig eine erhöhte Nachversicherung in der gesetzlichen Rentenversicherung. Der Verteidigungsausschuss hatte die ursprünglich geplante Anhebung der Beitragsbemessungsgrundlage um 20 Prozentpunkte noch einmal auf 20 Prozentpunkte erhöht. Dies war unter anderem vom Deutschen Bundeswehrverband gefordert worden. Gleichzeitig wird bei Zeitsoldaten, die aus dem Dienst ausscheiden, der Hinzuerdienst aus einer privatwirtschaftlichen Tätigkeit bis zum Erreichen der für den Polizeivollzugsdienst geltenden Altersgrenze nicht mehr auf die Dienstzeitversorgung angerechnet.

Zudem wird durch das Gesetz der Stichtag für Entschädigungszahlungen nach dem Einsatzversorgungsgesetz für Soldaten, die in Auslandseinsätzen verletzt wurden, vom 1. Dezember 2002 auf den 1. Juli 1991 vorverlegt. Der Regierungsentwurf hatte eine Verlegung des Stichtags auf den 1. Juli 1992 vorgesehen, doch auch hier hatte der Verteidigungsausschuss nachgebessert. Somit sind auch Schädigungsfälle während Bundeswehreinsätzen im Rahmen der UN-Missionen UNAMIC und UNTAC in Kambodscha durch das Gesetz erfasst. Die Kosten für das Attraktivitätsprogramm beziffert das Verteidigungsministerium auf eine rund Milliarde Euro für die Jahre 2015 bis 2018. **Alexander Weinlein**

## Vorstoß gegen die Bürokratie

**RECHT** Die Bürokratie verringern und Korruption eindämmen – das sind die Ziele einer EU-Richtlinie, zu deren Umsetzung die Bundesregierung einen Gesetzentwurf (18/4050) vorgelegt hat, über den der Bundestag vergangene Woche in erster Lesung beriet.

So sollen die bisher separaten Regelungen für die Rechnungslegung einzelner Unternehmen einerseits und im Konzern andererseits harmonisiert werden. Ferner soll der Schwellenwert für die Einstufung als mittelgroßes Unternehmen um etwa 20 Prozent angehoben werden. Klein- und mittelgroße Unternehmen sollen ebenfalls mit erleichterten Vorgaben arbeiten können. Bisher hätten sie grundsätzlich die gleichen Vorgaben wie Kapitalgesellschaften erfüllen müssen, schreibt die Bundesregierung. Nun sollen konkret durch Änderungen des Handelsgesetzbuchs (HGB), des Publizitätsgesetzes (PublG), des Aktiengesetzes (AktG) und des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG) insbesondere für kleine und mittelgroße Unternehmen die „bürokratischen Belastungen“ spürbar reduziert werden.

Als Beitrag zur Eindämmung der Korruption sollen zudem europäische Unternehmen des Rohstoffsektors, beispielsweise Ölkonzerne, künftig zur „Stärkung der Transparenz“ gesondert Bericht über Zahlungen an staatliche Stellen weltweit erstatten. Als Grenzwert seien in der Richtlinie Zahlungen ab 100.000 Euro aufgeführt, heißt es im Regierungsentwurf, der nunmehr zunächst im Rechtsausschuss weiter beraten wird. **Götz Hausding**

## »Keine dritte staatliche Ebene«

**KOMMUNEN** Koalition erteilt Vorstoß der Linksfraktion für stärkeres Mitwirkungsrecht eine Absage

Die Fraktion Die Linke stößt mit ihrer Forderung nach einem „verbindlichen Mitwirkungsrecht für Kommunen bei der Erarbeitung von Gesetzentwürfen und Verordnungen sowie im Gesetzgebungsverfahren“ bei der Großen Koalition auf klare Ablehnung. Bei der ersten Beratung eines entsprechenden Antrags der Linksfraktion (18/3413) erteilten vergangene Woche im Bundestag sowohl Vertreter der Union als auch der Sozialdemokraten der Vorlage eine Absage. Die „Wiederauflage“ dieses Antrags aus der vorangegangenen Wahlperiode mache „schlichtweg keinen Sinn“, sagte der SPD-Abgeordnete Mahmut Özdemir. Der CDU-Parlamentarier Tim Ostermann kritisierte, der Antrag werde in jeder Wahlperiode „aufs Neue ausgemottet und auf die Tagesordnung gesetzt“.

In der Vorlage fordert Die Linke von der Bundesregierung einen Gesetzentwurf, der „den kommunalen Spitzenverbänden bei der Erarbeitung von Gesetzentwürfen und Verordnungen ein verbindliches Mitwirkungsrecht einräumt, wenn Regelungen getroffen werden, die die Kommunen unmittelbar berühren“. Zugleich bemängelt die Linksfraktion in dem Antrag, der in der laufenden Wahlperiode erneut eingerichtete Unterausschuss Kommunales des Bundestages stelle „mangels eines eigenen

Selbstbefassungsrechts und wegen der Abhängigkeit vom Innenausschuss“ kein geeignetes Instrument dar, „den kommunalen Belangen im Gesetzgebungsverfahren ausreichend Geltung zu verschaffen“. Notwendig wäre ein ordentlicher Ausschuss für Kommunalpolitik, wie er von der ersten bis fünften Wahlperiode des Bundestages existiert habe. „Das wäre mein allerwich-

tigster Wunsch für dieses Hohe Haus“, sagte für die Linksfraktion die Abgeordnete Kerstin Kassner in der Debatte. Sie rief die Parlamentarier dazu auf, „die Kommunen ausreichend Geltung zu lassen. Das würde „an vielen Stellen eine wirkliche Hilfe bedeuten“. Die Grünen-Abgeordnete Katja Keul bescheinigte dem Antrag, erneut ein „zentra-

les Problem“ aufzugreifen, das bis heute nicht befriedigend gelöst sei. Bund und Länder könnten Steuer- oder Sozialrechtsänderungen beschließen, ohne dass hinreichende Informationen über die finanziellen Auswirkungen auf die Kommunen vorlägen. Es sei „wichtig und richtig, sich dafür einzusetzen, dass die Kommunen stärker in die Gesetzgebung von Bund und Ländern einbezogen werden“. Ostermann verwies darauf, dass die Kommunen „keine dritte staatliche Ebene darstellen“, sondern „verfassungsrechtlich Teil der Länder sind“. Daraus folge, dass die kommunale Ebene „nicht mitentscheidend in das Gesetzgebungsverfahren des Bundes einbezogen werden kann“, sagte er. Auch Özdemir argumentierte, die Kommunen besäßen „aufgrund des zweigliedrigen Bundesstaatsystems zwar verfassungsrechtlich garantierte Hoheiten“, „aber eben keine Gesetzgebungshoheit“. Die Kommunen seien Gliederungen der Länder, das wolle man beibehalten. **Helmut Stoltenberg**



Das Alte Rathaus in Kiel. Die Linke will mehr Rechte für Kommunen.

© picture alliance/zb

Anzeige

## DAS WILL ICH ONLINE LESEN!

Jetzt auch als E-Paper.

Mehr Information.

Mehr Themen.

Mehr Hintergrund.

Mehr Köpfe.

Mehr Parlament.

[www.das-parlament.de](http://www.das-parlament.de)  
[parlament@fs-medien.de](mailto:parlament@fs-medien.de)  
Telefon 069-75014253



Direkt zum E-Paper



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







Gedenken an die Opfer der Maidan-Proteste (linkes Bild), der heutige ukrainische Präsident Petro Poroschenko (Mitte) und der Maidan-Platz im Zentrum Kiews auf dem Höhepunkt der Zusammenstöße zwischen Polizei und Regierungsgegnern am 19. Februar 2014. (rechtes Bild) © picture-alliance/ZUMAPRESS.com/dpa

# Kriegsmüdes Land

**UKRAINE** Ein Jahr nach dem Sturz von Janukowitsch sind die Ukrainer von Wirtschaftskrise und den Kämpfen im Osten verunsichert

**E**in Jahr, nachdem im Zentrum Kiews die Revolution siegte und Präsident Wiktor Janukowitsch floh, herrscht auf dem Maidan keine Siegesstimmung mehr. An der Paradedstraße, die auf den Platz führt, sind die meisten Geschäfte seit Neujahr geschlossen, übrig geblieben sind Banken und Cafés. Der Kurs der Landeswährung Hrywnia befindet sich im freien Fall. „Die Situation erinnert mich stark an die Enttäuschungen nach der orangefarbenen Revolution von 2005“, sagt der 41-jährige Kiewer Pawlo Skala, Manager einer landesweiten Anti-Aids-Kampagne, der von Anfang an auf dem Maidan stand. „Ich sehe nur Populismus und Verweise auf den Krieg, aber keine echten Veränderungen im Kampf gegen die Korruption“, sagt er. „Ohne die Selbstmobilisierung der Zivilgesellschaft gäbe es die Ukraine heute schon nicht mehr“, glaubt er. Besonders übel nimmt er Präsident Petro Poroschenko, dass der bis heute sein Geschäftsnetz in Russland nicht verkauft hat. Dabei geht es um eine Schokoladenfabrik im russischen Lipetzki, die zu Poroschenkos Konzern „Roschen“ gehört. Etwas optimistischer ist die 31-jährige Designerin Iryna Melnyk, die über Wochen auf dem Maidan in einer Suppenküche stand: „Der Präsident tut in dieser schwierigen Situation, was er kann“, sagt sie. Allerdings fallen auch ihr nur wenige Errungenschaften ein. Das wichtigste Ergebnis des Maidans sei

die Wiedergeburt der nationalen Zugehörigkeit. „Jetzt überwiegen die Niederlagen und die Schrecken des Krieges, aber ich glaube, dass die Zukunft auch Errungenschaften bringen wird.“ Enttäuscht ist Melnyk von Europa, das immer nur „mit Sorge die Entwicklung in der Ukraine“ betrachte, aber doch vor allem um die Beziehungen zu Russland besorgt sei. Zentrale Forderungen des Aufstands gegen Janukowitsch vor einem Jahr waren der Kampf gegen die staatliche Korruption und die Entmachtung der Oligarchen. Aber der Krieg gegen die von Russland unterstützten Separatisten im Donbass hat nicht nur diese Forderungen in den Hintergrund rücken lassen. Der ehemals reichste Ukrainer, Rinat Achmetow, hat zwar wegen des Krieges im Donbass über die Hälfte seines Reichtums einbüßen müssen, andere sitzen jedoch fest im Sattel als zuvor. Insbesondere gilt das für den Milliardär Igor Kolomojskij, heute Gouverneur der Oblast Dnepropetrowsk. Er präsentiert das Gebiet als Vorposten gegen den Separatismus und finanziert mehrere Freiwilligenbataillone, die gegen die Aufständischen kämpfen. Das macht ihn offenbar unantastbar. Mehrere Versuche, im Par-

lament Kolomojskij Kontrolle über den eigentlich staatlichen Ölförderer Ukrmefz zu beschneiden, scheiterten. Auch die wichtigsten Medien des Landes gehören wie eh und je den Oligarchen, die sie als Instrumente im Kampf um die Macht einsetzen. Auch die auf dem Maidan geforderte „Reinigung“ des Staatsapparats ist nur wenig vorangekommen: Nach dem Vorbild Polens verabschiedete die Rada im September zwar ein „Lustrationsgesetz“, das die Entlassung von Beamten vorsah, die schon unter Janukowitsch ihre Posten innehaten oder im KGB der Sowjetunion gedient hatten. Kurz vor den Parlamentswahlen startete Premierminister Arsenij Jazenjuk öffentlichkeitswirksam eine Lustrationskampagne, seitdem ist es jedoch still um das Projekt geworden. Unter anderem weil die sogenannte „Venedig-Kommission“ im Europarat große Bedenken bezüglich des Gesetzes geäußert hat. Derzeit arbeitet Kiew an Änderungen, die das Gesetz in Einklang mit europäischen Rechtsprinzipien bringen sollen. Zu den durch den Krieg „verschobenen“ Versprechen gehört auch die Aufklärung der Morde auf dem Maidan vor einem Jahr. Seit dem Ende des Regimes Janukowitsch hat die

Ukraine zwei Generalstaatsanwälte verschleisen – gerade ist der dritte berufen worden. Jeder von ihnen hat eine Aufklärung gelobt, doch bislang sitzen nur zwei tatverdächtige Berkut-Offiziere in Untersuchungshaft. Wenig Erfolg können die Ermittler bei der Verfolgung der politischen Verantwortlichen vorweisen: Zwar haben sie im Januar Wiktor Janukowitsch und drei weitere führende Mitglieder auf die Fahndungsliste von Interpol setzen lassen, die Beweisdecke ist jedoch dünn. Von einer überzeugenden Anklage hängt aber ab, ob die EU die im März 2015 auslaufenden Sanktionen gegen 22 Mitglieder des Janukowitsch-Regimes verlängern wird. Zu den unbestrittenen Erfolgen des Maidans gehört, dass das politische Personal „aufgefrischt“ werden konnte: Im Parlament sitzen seit der Parlamentswahl im Herbst oppositionelle Journalisten wie Sergej Leschtschenko oder Mustafa Najem, der bekannte Antikorruptionskämpfer Jegor Soboljew sowie mehrere Kommandeure von Freiwilligenbataillonen. Allerdings sind die durch den Maidan in die Politik gespülten Aktivisten weiter in der Minderheit – der Großteil des politischen Personals entstammt dem alten Establishment.

Ein weiteres erfülltes Maidanversprechen ist die Einrichtung eines nach amerikanischem Vorbild gegründeten Antikorruptions-Büros. In wenigen Tagen soll sein Direktor bekanntgegeben werden, als Favorit wird der ukrainischstämmige US-Staatsanwalt Bohdan Vitvitsky gehandelt. Das soll laut Präsident Poroschenko erst der Anfang für ein Jahr der Reformen sein. Während der Gedenkfeier zum Jahrestag des Massakers am 20. Februar gelobte er: „2014 haben wir die Ukraine gerettet, und 2015 wird das entscheidende Jahr bei der Schaffung grundsätzlicher Veränderungen im Aufbau eines neuen Staates.“ Bedroht wird dieser Aufbau jedoch vom Krieg im Osten und der katastrophalen Wirtschaftslage. 2014 ist die ukrainische Wirtschaft laut Rating-Agentur Fitch um 7,5 Prozent geschrumpft, 2015 soll die Wirtschaftskraft um weitere fünf Prozent sinken. Fehlende Erfolge werden in der ukrainischen Politik durch Pathos ersetzt. So gelobte Poroschenko in einer Ansprache vor wenigen Tagen, die Kontrolle über die Krim wiederherzustellen. Das erscheint zum jetzigen Zeitpunkt utopisch. Zudem beschwor er, man müsse verhindern, dass eine von Russland unterstützte „fünfte Ko-

lonne“ die Einheit des Landes untergrabe. Nur so werde man „siegen, wie wir bisher gesiegt haben.“ In der ukrainischen Gesellschaft macht sich derweil Kriegsmüdigkeit breit. In einer Umfrage vom Dezember – also noch vor den militärischen Niederlagen des Februars – sprachen sich zwar 31 Prozent für eine Fortsetzung der „Antiterroristischen Operation“ im Osten des Landes aus. Die restlichen Befragten bevorzugten jedoch eine nichtmilitärische Lösung des Konfliktes, darunter etwa eine Autonomie des Donbass (16,3 Prozent), eine Wirtschaftsblockade (13,2 Prozent) oder eine Unabhängigkeit der Gebiete (5,9 Prozent). Mit 27 Prozent war allerdings die Zahl jener bedeutend, die überhaupt keine Antwort darauf hatten, wie man auf den Konflikt im Osten reagieren soll. Das zeigt: Viele Ukrainer sind inzwischen ratlos angesichts der Lage. Das ganze vergangene Jahr über hatte die Kiewer Führung die Ukrainer in dem Glauben bestärkt, dass der Krieg gegen die „Terroristen“ im Osten des Landes militärisch gewonnen werden könne. Den meisten dämmert jedoch inzwischen: Der von Russland aufgezwungene Krieg lähmt ihr Land. Und so lautet auch Iryna Melnyks wichtigster Wunsch für 2015: „Möge der Krieg aufhören.“

**Die wichtigsten Medien gehören wie eh und je den Oligarchen.**

**Viele Ukrainer sind inzwischen ratlos angesichts der Lage ihres Landes.**

Der Autor berichtet als freier Korrespondent aus der Ukraine.

## FÜNF FRAGEN ZUR: UKRAINE



Karl-Georg Wellmann (CDU), Vorsitzender der deutsch-ukrainischen Parlamentariergruppe

**Herr Wellmann, Sie waren Mitte Februar mit Bundestagspräsident Norbert Lammert in der Ukraine. Wie war Ihr Eindruck von der Lage im Land?**  
Sehr angespannt wegen des Krieges im Osten und wegen der wirtschaftlichen Rezession. Aber ich habe auch eine starke Bereitschaft verspürt, sich in Richtung der europäischen Staatenfamilie zu bewegen. Dabei gibt es hohe Erwartungen an Deutschland, auf das man große Hoffnungen setzt, bei dem Reformprozess zu helfen.

**Welche konkrete Hilfe braucht die Ukraine auch angesichts der verheerenden Wirtschaftslage?**  
Die Menschen erwarten, dass wir beim politischen und ökonomischen Aufbau helfen. Dies setzt aber fundamentale Reformen in der Ukraine voraus, die man alleine von der Regierung und dem Parlament nicht erwarten kann. Auf internationaler Ebene haben wir daher eine Modernisierungsagentur für die Ukraine gegründet, in der herausragende Persönlichkeiten aus verschie-

den europäischen Ländern Konzepte für Reformen für die Ukraine erarbeiten sollen. Die Agentur soll in dieser Woche in Wien vorgestellt werden.  
**Wie beurteilen Sie die Chance, dass die Friedensvereinbarung Minsk II der Ukraine wirklich Frieden bringt?**  
Wir hören widersprüchliche Signale aus der Ostukraine und die Erfahrung der letzten zwölf Monate lassen uns sehr vorsichtig sein. Ich denke, wir haben eine 50:50 Chance, dass dort Waffenruhe einkehrt und wir dann über die eigentlichen Themen sprechen können. Bevor jedoch Reformen beginnen können, muss der Krieg, das Schießen und Töten, aufhören.

**Was wären die nächsten notwendigen Schritte nach einer Waffenruhe?**  
Zuerst einmal müssen die vereinbarten Mechanismen zur Implementierung des Friedensprozesses installiert werden. Wenn das der Fall ist, muss über eine neue Verfassung und eine Reform des Banken- und Finanzsektors gesprochen wer-

den. Ohne Russland gäbe es diesen Krieg nicht, etwa durch den ständigen Nachschub von Munition, Treibstoff und modernste russische Waffen. Der Spuk ist sofort vorbei, wenn Russland das will.

**Welche Mittel hätte der Westen noch, wenn die Separatisten Mariupol angreifen würden?**  
Das wäre das Ende des Friedensprozesses, so wie wir ihn verstehen. Dann würde die Konfliktlösung nicht mehr nach deutschen und französischen Kategorien laufen. Es würden andere Stimmen die Oberhand gewinnen, die sagen, wir müssen das militärisch lösen und Waffen liefern und es würde unausweichlich zu einer deutlichen Verschärfung der Sanktionen kommen. Waffenlieferungen wären aber keine Lösung zur Beendigung des Konflikts. Ein Krieg gegen Russland ist militärisch nicht zu gewinnen und birgt die Gefahr, sich zu einem europäischen Krieg auszuweiten.

Das Gespräch führte Annette Sach.

## Preise steigen auf breiter Front

**WIRTSCHAFT** Die Ukraine steht vor einschneidenden Reformen, Energie verteuert sich drastisch

Der Konflikt im Osten hat die wirtschaftliche und finanzielle Situation der Ukraine verschärft. Eine erfolgreiche Stabilisierung hängt allerdings nicht nur von einer Befriedung des Konfliktes ab, sondern auch von Reformen der Regierung in Kiew – das legten Ricardo Giucci und Robert Kirchner, Leiter beziehungsweise Mitglied der Deutschen Beratergruppe bei der ukrainischen Regierung, vergangene Woche bei einem Gespräch im Europaausschuss dar. 2014 hätte das Land ein Minuswachstum von 7,5 Prozent zu verzeichnen, für das laufende Jahr würde ein Minus 5,5 Prozent prognostiziert. Die öffentliche Verschuldung sei zwischen Ende 2013 und Ende 2014 von 40 auf 70 Prozent des Bruttoinlandsprodukts gestiegen, die ukrainische Währung Hriwna verliere stark an Wert, die Inflationsrate liege derzeit bei 30 Prozent. „Die Preise steigen auf breiter Front“, sagte Kirchner.  
**IWF-Kredit** Das vom Internationalen Währungsfonds (IWF) in Aussicht gestellte Kreditprogramm im Gesamtumfang von 40 Milliarden US-Dollar für die nächsten vier Jahre (davon 17,5 Milliarden vom IWF selbst, der Rest von anderen multilateralen und bilateralen Gebern) bilde in diesem Umfeld einen „Anker“. Zu den Auflagen des IWF gehörten unter anderem Deregulierungen, Haushaltskonsolidierung, Reformen im Steuerwesen und im Bankensektor sowie Reformen insbesondere im Energiesektor: Bisher subventioniere der Staat die Energiepreise zu rund 80 Prozent, dies werde nicht nur als eine der wichtigsten Ursachen für Haushaltsdefizite

angesehen, sondern auch für Energieverschwendung und Korruption, argumentierte Kirchner. Ziel der Regierung in Kiew sei, bis April 2017 die Inlandspreise für Gas auf den eigentlichen Importpreis anzuheben. Dies allerdings würde eine Steigerung der Gaspreise für Privathaushalte um mehr als 280 Prozent bedeuten – die Regierung in Kiew plane entsprechende Programme im Haushalt ein, um Energiearmut und schlimmste soziale Verwerfungen zu vermeiden. In der Frage, inwieweit ein Wegbrechen der Wirtschaftsleistung der Donbass-Region für die Ukraine verkäuflich wäre, sprach Giucci von einem „gemischten Bild“: Fehlenden Devisen aus den Exporten der rohstoffreichen Region könnten sich zwar negativ auf die Handelsbilanz auswirken. Fiskalisch stelle sich die Situation allerdings anders dar: Der Donbass sei – anders als häufig dargestellt – Nettoempfänger aus dem ukrainischen Staatshaushalt – etwa durch Exportsubventionen und durch Subvention für Kohleförderung und Schwerindustrie. Giucci sprach sich für eine rasche Umsetzung des wirtschaftlichen Teils des Assoziierungsabkommens zwischen der EU und der Ukraine aus, der aus politischen Gründen zunächst bis Ende 2015 ruht. Der Vorteil des Freihandelsabkommens liege weniger im zollfreien Zugang zum Markt der EU, sondern in der Beschleunigung bei der Einführung von europäischen Standards: Dies könne ukrainischen Unternehmen bei der Diversifizierung ihrer Absatzmärkte helfen und bedeute damit für das Land weniger Abhängigkeit von Exporten nach Russland.

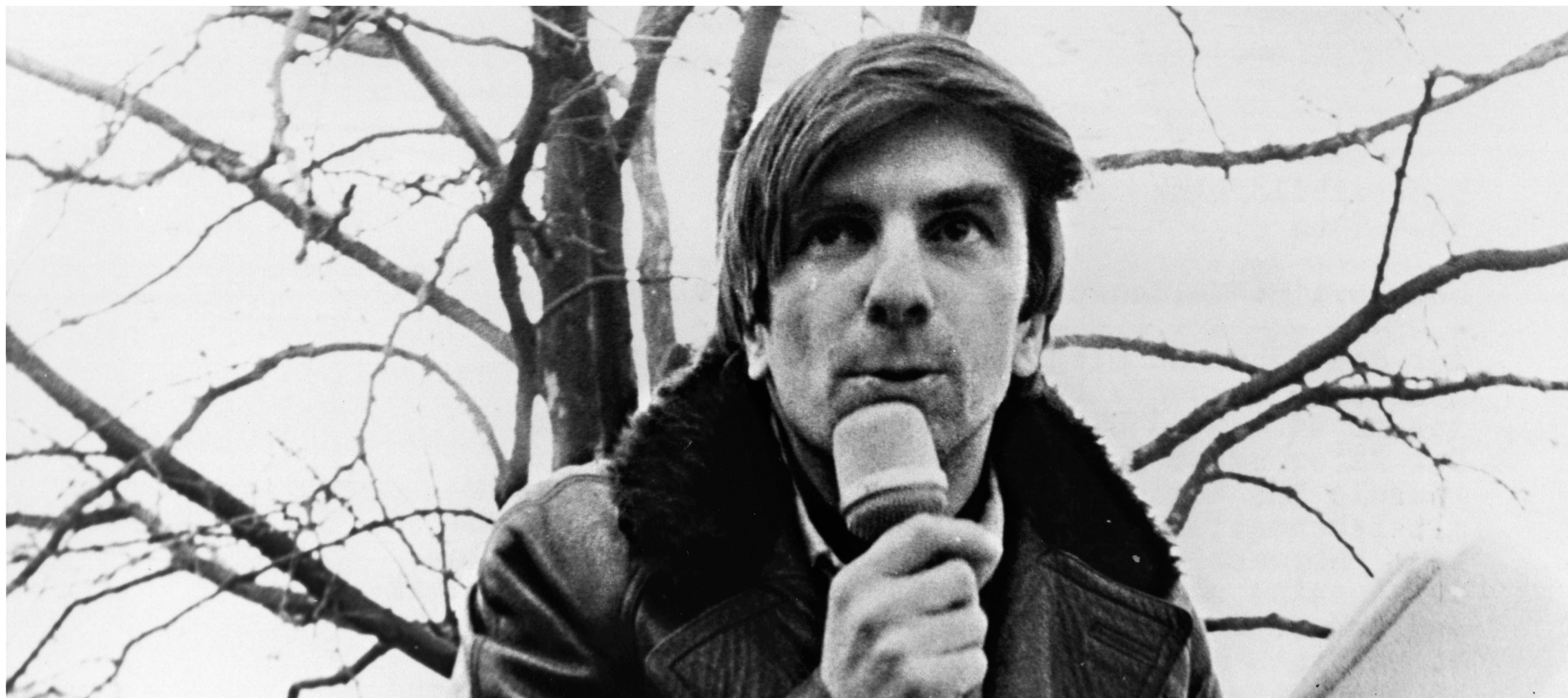
Bereits Mitte Februar bekräftigten Bundestagspräsident Norbert Lammert (CDU) und Wolodymyr Hrojsman, Vorsitzender des ukrainischen Parlaments, bei einem Treffen in Kiew, sich für die Implementierung des Assoziierungsabkommens einzusetzen. Hrojsman wies auf notwendige, tiefgreifende Systemreformen in seinem Land hin, die für die Stabilität, den wirtschaftlichen Wiederaufbau und die demokratische Entwicklung von entscheidender Bedeutung seien. Lammert versicherte zudem, die Ratifizierung des Assoziierungsabkommens im Deutschen Bundestag zu unterstützen, die bereits vor dem Gipfeltreffen der Östlichen Partnerschaft in Riga Ende Mai erfolgen soll.  
**Minsker Abkommen** Zu den Bemühungen um eine friedliche Lösung des Konflikts in der Ostukraine riefen Lammert und Hrojsman alle Seiten dazu auf, das Minsker Maßnahmenpaket vom 12. Februar 2015 auf der Grundlage des Minsker Protokolls vom 5. September 2014 und des Memorandums vom 19. September 2014 vollständig umzusetzen. Zudem betonten sie die uneingeschränkte Souveränität und territoriale Integrität der Ukraine und verurteilten die völkerrechtswidrige Annexion der Krim und der Stadt Sewastopol durch Russland. *ahel/DP*

»Der Spuk ist sofort vorbei, wenn Russland das will.«









Intellektueller Vordenker, revolutionärer Bluffer, aber auch entschiedener Kämpfer gegen den Mehltau bürgerlicher Selbstzufriedenheit: Rudi Dutschke in Aktion

© picture-alliance/akg-images

# Nerd der Revolution

**RUDI DUTSCHKE** Die Stimme und das Gesicht der Studentenrevolte wäre in diesen Tagen 75 Jahre alt geworden

Rudi Dutschke ist ein Mythos. Er war die Stimme der Studentenrevolte, und er war ihr Gesicht. Die schwarze Haarsträhne, die während seiner hämmernenden Reden über die Augen zuckte, die scharfe Artikulation, die Worte gedehnt, so war er sich des Beifalls der studentischen Auditorien sicher. Geboren im brandenburgischen Luckenwalde, Mitglied der Jungen Gemeinde, Abitur in der DDR, Student an der FU in West-Berlin und Mitglied im Sozialistischen Deutschen Studentenbund (SDS), nach eigenem Bekunden „Berufsvollwahn“, 1968 wurde er von einem verhetzten Attentäter schwer verletzt und starb 1979 an den Spätfolgen des Mordanschlags. Am 7. März würde Rudi Dutschke seinen 75. Geburtstags feiern.

Sein Leben war gezeichnet von Aufbegehren und von Hoffnung auf eine bessere Welt. Er suchte nach einer Wahrheit, von der er sich in illusionslosen Momenten eingestand, dass sie nie „absolut“ sein könnte, obwohl er den Absolutheitsanspruch für sich selbst niemals abstreifen konnte – nicht als Christ, nicht als Marxist, nicht als Revolutionär. Das Grauen des Krieges hatte sich in ihm eingegraben. „Mit Beten begann ich schon in den 40er Jahren“, schrieb er in einer biographischen Notiz. Es war ein Beten gegen die Bombenangriffe. Als er 16 war, betete er für die Ungarn, die hilflos gegen sowjetischen Panzer anrannten. Tief geprägt durch Erziehung und lutheranische Volksmission blieb ihm Jesus Bezugspunkt seines Denkens. Als Dutschke sich 1963 den Spontis der „Subversiven Aktion“ anschloss, notierte er zum Karfreitag: „In diesen Stunden verschied der Welt grösster Revolutionär – Jesus Christus“, als Opfer der „Konterrevolution, die ihn ans Kreuz schlug“.

**Prompte Abstrafung** Mit seiner DDR-Vergangenheit hatte Dutschke den Genossen vom SDS eine entscheidende politische Erfahrung voraus, denn er hatte Marx schon in der Schule gebüffelt und am eigenen Leib gespürt, dass der in der DDR gelehrte Marxismus nicht das Beste für den Menschen wollte, sondern nur bedingungslos Gehorsam gegenüber den vom Politbüro vorgegebenen ideologischen Volten. In der Schule hatte er erlebt, wie eben noch gültige Partei-Wahrheiten plötzlich als Feind-Propaganda galten, denn nach dem Ungarn-Aufstand forderte die Schulleitung, die von der SED bislang vorgetragenen Bekenntnisse zur deutschen Einheit sofort zu vergessen. Da ergriff Dutschke das Wort. Seinem damaligen Berufsziel – Sportreporter im Radio – folgend, hatte er sich in Heimarbeit bereits deklamierend erprobt und fand nun Gelegenheit, sich öffentlich als Rhetor zu präsentieren. Er nutzte die Bühne, um vor dem Lehrerkollegium die Widersprüche der SED-Politik Satz für Satz anzuprangern. Die Abstrafung folgte prompt. Wegen „ungesellschaftlichen Verhaltens“ wurde seine Abi-Note herabgestuft, und da er sich ebenso scharfzüngig unter Berufung auf seinen christlichen Pazifismus gegen den

Dienst in der Kasernierten Volkspolizei, der Vorgängerin der Nationalen Volksarmee, zu wehren verstand, wurde er nicht zum Studium zugelassen. Dutschke ging in den Westen. Und blieb auch dort Wahrheitssucher. Die Wahrheit über den real existierenden Sozialismus hatte er schon entdeckt: Ulbricht, Stalin und die Sowjetunion waren für ihn nur noch ein „fauler Fleck“ in der Geschichte des Sozialismus.

**Koalition der Umarmung** Im Westen kam Dutschke in eine Gesellschaft, die mit dem Weiter-so der Adenauer-Zeit haderte, denn die alles umarmende Große Koalition hatte die SPD als vorwärtstreibende, gesellschaftsverändernde Kraft gelähmt. In der Debatte über die Notstandsgesetze wählten sich Linke und Liberale im Klammergriff eines die Bürgerrechte missachtenden autoritären Staats. Und in Vietnam tobte ein Krieg der USA gegen den kommunistischen Vietnam. An überfüllten Hochschulen verharteten die Ordinarien ohne Rücksicht auf die Ausbildungsinteressen der Studenten im abgezurkten Olymp der Humboldtischen Universität, gottgleich und unangreifbar, vor allem abhold jeder Veränderung.

Diese Gemengelage war die Basis für die Außerparlamentarische Opposition. Die APO war eine Sammlungsbewegung, geführt vom links-liberalen Bildungsbürgertum und publizistisch begleitet von Medien, die verwoben mit diesem Milieu von demselben Unbehagen ergriffen waren. Die Studenten waren lautstark dabei. Im ummauerten West-Berlin, wo der Antikommunismus der Bevölkerung alles, was irgendwie Anti war – antibürgerlich, antiautoritär, antikonservativ – ohnehin mit dem Feind-Label „kommunistisch“ versah und wo die Universitäten allen eine Heimstatt boten, die vor der bleiernen Langeweile der Provinz und der Bundeswehr flüchteten, zündete der außerparlamentarische Funke schneller und greller als anderswo. Wer hier demonstrierte – an der Uni und auf den Straßen – fand schnell Beachtung. Bald war eine Reise nach Berlin für Journalisten ein Erlebnisgutschein, der sich in satten Revolutionsreportagen umtauschen ließ. Kein Wunder, dass viele – so Brendan

Simms in seinem Bestseller „Kampf um die Vorherrschaft – Eine deutsche Geschichte Europas“ – in der deutschen Hauptstadt den „archimedischen Punkt im Zentrum der Welt“ entdeckten. Hier träumte Dutschke gemeinsam mit dem französischen Revolutionstheoretiker Régis Debray von einer „bewaffneten Avantgarde des Volkes“. In den Metropolen sollte die Stadtguerilla „die objektiven Bedingungen für die Revolution durch subjektive Tätigkeit schaffen“. Ein Satz, so kurz wie konfus. Eine Weltrevolution im Sauseschritt, ausgehend von einer Straßenecke am Kurfürstendamm, wo Dutschke im SDS-Hauptquartier das Modell einer Räterepublik entwarf: ohne entfremdete Arbeit, dafür Volksküchen für jedermann.

Vieles war durcheinander geraten: Notstandssetze und Dritte Welt, revolutionäre Wünsche und bräsiges Wirklichkeit, Strassenprotest und Waffengang. Aber dieser Wirrwarr in den Köpfen war dem Kokon geschuldet, in dem sich die selbstgefällige Elite des SDS eingeschlossen hatte, in ihren verbrauchten Ideologiedebatten und einer Sicht auf den Rest der Welt durch tiefrote Brillengläser. Zu Beginn seines Studiums hatte Dutschke noch geschwärmt über das, was sich ihm bot: „Geschichte, Politik, Philosophie, Wirtschaft ... Die ganze Menschheitsgeschichte rollt ab.“ Doch in den sieben Jahren vom Studienbeginn 1961 bis zum Attentat 1968 verengte sich seine Sicht auf das Kapitel von der russischen Oktoberrevolution bis zu den Befreiungskämpfen der kolonisierten Völker. Marx, Engels, Lenin, Trotzki, Rosa Luxemburg, Mao und die Geschichte der blutigen kommunistischen Grabenkämpfe standen auf dem Lektüreplan, den er über seinem Bett an die Wand gepinnt hatte. Er schlug kein Buch auf ohne seinen vielfarbigen Kugelschreiber, mit dem er zitierenswerte Sätze markierte.

Dutschke war ein Nerd der Revolution, der je nach aktueller Lektüre die „Massen“ auf

seine Einbahnstraße umlenken wollte und der erst, als die Kugel des Attentäters ihn getroffen hatte, in der Rekonvaleszenz bekannte: „Ich habe Fehler gemacht. Ich bin einfach noch zu jung, um Politiker zu werden.“ Doch auch nachdem ihm diese Einsicht gekommen war, blieb er seinem persönlichen Kernwiderspruch treu: Mal warnte er vor der Gewalt, mal rief er sie herbei. Vielleicht war es ein Glück für ihn, dass die Zeit- und Lebensumstände ihn davor bewahrten, mit seinem Hang zum Unbedingten den Weg von Gudrun Ensslin und Ulrike Meinhof zu gehen. Auch die Mitbegründerinnen der „Rote Armee Fraktion“ (RAF) waren christlich-pazifistisch erzogen und schließlich in einer Mörderbande gelandet.

Die Gewalt im Umfeld des SDS begann mit „direkten Aktionen“ wie dem (mit Backpulver verübten) „Pudding-Attentat“ auf den amerikanischen Vizepräsidenten Humphrey durch Dutschkes Freunde von der „Subversiven Aktion“. Danach brannte ein Kaufhaus. Dutschke ließ zwar die Dynamitstangen, die ihm der linksradikale italienische Verleger Feltrinelli in den Kinderwagen seines Sohnes Hosea-Che verbuddelt hat sich eher korruptierten, als eine gerechte Gesellschaft zu schaffen.

klammheimlich verschwinden, aber öffentlich hielt er flammende Reden auf die „Propaganda der Schüsse“ in der „Dritten Welt“ und die „Propaganda der Tat“ in den Metropolen und schwärmte von der „sinnlichen Erfahrung der organisierten Einzelkämpfers“ gegen die „staatliche Exekutivgewalt“. Er tat das mit solcher Leidenschaft, dass Bommi Baumann, der Bombenbauer der terroristischen „Bewegung 2. Juni“, sich sicher war: „Bei Rudi hast du sofort gemerkt, er geht genauso wie du durchs Feuer. Der verkrümelt sich nicht, wenn es dicke kommt.“

Tat er aber doch. Weiter als bis zum Abräumen von Polizeigittern brachte Dutschke es nicht. Letztlich war seine Rede revolutionärer Bluff, aber doch so aufwieglerisch, dass Jürgen Habermas darin den Keim eines „linken Faschismus“ spürte. Zwar trieb Dutschke in seinen letzten Lebensjahren – so berichten Freunde – durchaus der Gedanke um, er könne mitschuldig sein an den Gewalttaten der RAF, aber immer wieder siegte der verbale Reflex über die Reflexion. Am Grab des RAF-Terroristen Holger Meins tönte er 1974 mit erhobener Faust: „Holger, der Kampf geht weiter!“ Und drei Jahre später rief er dem von der RAF ermordeten Jürgen Ponto das verächtliche Wort vom „Hohen Bankspekulanten“ nach; kein Wort der Betroffenheit, kein Urteil über die Täter. Wie konnte ein junger Mann mit diesem erratischen Weltbild, dessen Haltung zur Gewalt höchst ambivalent war, zum gesuchten Gesprächspartner von liberalen Politikern und Journalisten wie Ralph Dahrendorf, Rudolf Augstein und Günter Gaus werden? Es war nicht nur das Ungestim seiner Reden, es war die Unbeding-

»Ich bin einfach noch zu jung, um ein Politiker zu werden.«

Rudi Dutschke nach dem Attentat



Das Bürgertum hatte Rudi Dutschke schnell als Feind identifiziert.

© picture-alliance/dpa

## KURZBIOGRAFIE

### RUDI DUTSCHKE

**1940** Alfred Willi Rudi Dutschke wird am 7. März in Schönfeld bei Luckenwalde/Mark Brandenburg als vierter Sohn einer protestantischen Familie geboren.

**1958** Abitur und anschließende Ausbildung zum Industriekaufmann im Luckenwalder VEB „Beschläge“.

**1960** Wiederholung des Abiturs in West-Berlin, um in der Bundesrepublik Deutschland studieren zu können.

**1961** Dutschke bleibt nach dem Mauerbau in West-Berlin und beginnt im November mit dem Soziologiestudium an der FU Berlin.

**1965** Wahl zum politischen Beirat des West-Berliner „Sozialistischen Deutschen Studentenbundes“ (SDS).

**1966** Teilnahme an Demonstrationen gegen den Vietnamkrieg, gegen die Notstandsgesetze und gegen die Bildung der Großen Koalition. Innerhalb der Studentenbewegung organisiert Dutschke Demonstrationen und Aktionen gegen das „Establishment“ und ruft zur Bildung einer Außerparlamentarischen Opposition (APO) auf. Heirat mit Gretchen Klotz. Aus der Ehe gehen drei Kinder hervor.

**1967** Nach Ermordung des Studenten Benno Ohnesorg entwickelt sich Dutschke zum Anführer des „antiautoritären“ Lagers der SDS. Er fordert die Enteignung des Verlegers Axel Springer. Von terroristischen Aktionen grenzt sich Dutschke ab.

**1968** Am 11. April wird Dutschke von einem Hilfsarbeiter niedergeschossen und lebensgefährlich verletzt.

**1973** Promotion in der Soziologie „Zur Differenz des asiatischen und westeuropäischen Weges zum Sozialismus“ an der Freien Universität (FU) Berlin.

**1974** Veröffentlichung einer popularisierten Form seiner Dissertation, in der er seine Vorstellung von einem deutschen Sozialismus beschreibt.

**1975** Mehrere Reisen in die DDR, in denen Dutschke Kontakt mit Wolf Biermann und Robert Havemann aufnimmt.

**1979** Dutschke stirbt nach einem epileptischen Anfall als Spätfolge des Attentats.

sok |

Der Autor war „Spiegel“-Redakteur, Moderator im „heute journal“, Fernseh-Chefredakteur des Süddeutschen Rundfunks und Gründungsintendant des Deutschlandradios.

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





Mit kritischem Blick auf die Infrastrukturabgabe: Sören Bartol, stellvertretender Vorsitzender der SPD-Fraktion



© picture-alliance/dpa

### Minister hofft auf 500 Millionen

**Pkw-Maut I** Die geplante Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) ist auf dem parlamentarischen Weg. Am vergangenen Donnerstag debattierte der Bundestag erstmals über die geplante Abgabe auf Grundlage von zwei Gesetzentwürfen der Bundesregierung, die zur weiteren Beratung an die Ausschüsse überwiesen wurden. Im ersten Gesetzentwurf (18/3990) geht es um die Einführung einer Abgabe (Maut), die gleichermaßen von Haltern von im Inland und im Ausland zugelassenen Pkw für die Nutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen zu entrichten ist. Im zweiten Gesetzentwurf (18/3991) geht es um Steuererleichterungen beim Kraftfahrzeugsteuergesetz. Damit soll sichergestellt werden, dass Haltern von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen keine zusätzliche Belastung auferlegt wird.

Für Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) wird damit ein neues Kapitel zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur aufgeschlagen: Weg von der Steuerfinanzierung hin zur Nutzerfinanzierung. Damit werde die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf eine breitere Basis gestellt. Insgesamt erwartet er durch die Pkw-Maut Mehreinnahmen von rund 700 Millionen Euro. Davon müssten noch 200 Millionen Euro Systemkosten abgezogen werden. Das Konzept sei insgesamt „fair, sinnvoll und gerecht“.

Unterstützung fand Dobrindt von Steffen Bilger (CDU): „Die große Linie heißt: Wer nutzt, der bezahlt.“ Er wies darauf hin, dass die größte Belastung der Straßen durch die Lkw komme. Deshalb sei es richtig, dass die Lkw-Maut (18/3923) auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen und auf alle Bundesstraßen ausgeweitet werden solle.

**Belastungen** Der stellvertretende Vorsitzende der SPD-Fraktion, Sören Bartol, wies darauf hin, dass der Bundestag entscheide, wie das Gesetz „letztendlich“ aussehen werde. Viele Autofahrer befürchteten, dass sie am Ende mehr belastet würden. Die SPD werde dafür sorgen, dass dies auf keinen Fall geschehen werde. Auch Einwände des Bundesrates und die Konformität mit dem Europarecht müssten in den anstehenden Beratungen noch eingehend geprüft werden (siehe nebenstehendes Interview). Um eine Akzeptanz der Infrastrukturabgabe zu erreichen, sei eine klare Priorisierung bei den Verkehrsinvestitionen notwendig, hob Bartol hervor. Deshalb solle der finanzielle Aufwuchs vor allem für den Ausbau der bestehenden Brücken und Straßen sowie für den Abbau der bestehenden Verkehrsgengnisse genutzt werden.

Für Herbert Behrens (Die Linke) ist nicht erkennbar, welche Idee sich hinter der Maut verberge. So hielt er die Hinwendung zum Verursacherprinzip für „reinen Etikettenschwindel“. Verursacher der meisten Schäden bei der Infrastruktur seien nämlich die Lkw und nicht die Pkw. Behrens ging davon aus, dass die Einnahmen wesentlich geringer ausfallen würden als die prognostizierten 500 Millionen Euro. „Die vorgesehene Pkw-Maut ist absurd und haushaltspolitisches Harakiri“, sagte er.

Oliver Krischer, stellvertretender Vorsitzender der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, hielt einen „Aufstand der Vernünftigen“ für notwendig, um die Pkw-Maut zu verhindern. Er sagte voraus, dass nicht die Maut vor dem Europäischen Gerichtshof scheitern würde, sondern die Kompensation durch die Kfz-Steuer. Dann müssten am Ende alle für die Benutzung der deutschen Straßen zahlen. „Das ist das Konzept, das dahinter steht“, sagte er.

Das Gespräch führte Michael Klein. Michael Klein

# »Genau anschauen«

**INTERVIEW** Sören Bartol (SPD) plädiert für eine unbürokratische Pkw-Maut. Die Lkw-Maut soll auf alle Bundesfernstraßen ausgedehnt werden

Herr Bartol, der Bundestag hat vergangene Woche erstmals über die Pkw-Maut beraten. Dazu gehören zwei Gesetzentwürfe: Im ersten hat Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) die Höhe der Maut festgelegt. Im zweiten Entwurf hat Finanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) aufgeschrieben, wie die deutsche Halter entlastet werden sollen. Sehen Sie damit die Vorgabe des Koalitionsvertrages erfüllt, dass kein Fahrzeughalter in Deutschland zusätzlich belastet wird?

Die Minister Dobrindt und Schäuble haben versichert, dass durch die gleichzeitige Einführung einer Ermäßigung bei der Kfz-Steuer für deutsche Autofahrer durch die Pkw-Maut keine zusätzliche Belastung entsteht. Wenn einzelne deutsche Autofahrer doch zusätzlich belastet würden, könnte die SPD im Bundestag den Gesetzen nicht zustimmen. Da halten wir uns an den Koalitionsvertrag.

Die Opposition sieht ein bürokratisches Monster. Können Sie das nachvollziehen?

Die Bürgerinnen und Bürger werden nur eine Pkw-Maut akzeptieren, wenn sie unbürokratisch, einfach und verständlich ist. Entsprechend werden wir uns das geplante Verwaltungsverfahren noch einmal genau anschauen. Der Aufbau neuer Bürokratie kann nicht das Ziel sein.

Ein weiterer Kritikpunkt lautet, die geschätzten Einnahmen seien im Vergleich zum Aufwand zu gering. Aber ist nicht jeder zusätzliche Euro für das Straßennetz sinnvoll?

Die vom Bundesverkehrsministerium errechneten zusätzlichen Einnahmen von 500 Millionen Euro werden unsere Probleme bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur nicht lösen. Die SPD setzt sich dafür ein, dass die im Koalitionsvertrag vorgesehene Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesfernstraßen definitiv kommt. Das bringt uns rund zwei Milliarden Euro zusätzliche Einnahmen pro Jahr.

Ist das ein weiterer Schritt in eine nutzerfinanzierte Straßensteuer?

Das sehe ich nicht so. Richtig ist aber, dass neben der Steuerfinanzierung die Säule der Nutzerfinanzierung weiter ausgebaut wird.

Der ehemalige SPD-Fraktionsvorsitzende Peter Struck hat einmal gesagt, dass kein Ge-

setzentwurf den Bundestag ohne Änderungen verlässt. Wo können Sie sich Änderungen vorstellen?

Der Bundesrat hat eine sehr kritische Stellungnahme zu den Gesetzentwürfen zur Einführung einer Pkw-Maut abgegeben. Die Bedenken werden wir im Bundestag nicht so einfach vom Tisch wischen können. Beim Datenschutz, bei der Frage der Rückerstattung für Nichtnutzer von Bundesfernstraßen bis hin zu den Auswirkungen der Maut auf die Grenzregionen sollten wir schauen, ob an dem vorgelegten Gesetzentwurf noch Änderungen notwendig sind. Am Ende können wir im Plenum des Bundestags nur eine Regelwerk zur Abstimmung stellen, das in sich schlüssig ist und bei dem alle Bedenken und Kritikpunkte ausgeräumt sind.

Der Entwurf soll laut Dobrindt 2016 „scharf gestellt“ werden. Ist das zu halten?

Der Plan des Bundesverkehrsministers sieht einen Start im Jahr 2016 vor. Aus heutiger Sicht ist das zu schaffen. Dabei kann ich noch nicht sagen, welchen Verlauf die weiteren Gespräche im Bundestag nehmen werden. Wobei die Pkw-Maut mit dem Beschluss im Bundestag und Bundesrat dann noch nicht automatisch in Deutschland eingeführt ist. Vorher muss durch das Bundesverkehrsministerium noch die Ausschreibung erfolgen, welches private Unternehmen die Kontrolle der Pkw-Maut und den Aufbau des Infrastrukturabgaberegisters übernehmen soll. Das braucht zusammen mit der Auswahl der privaten Dritten auch seine Zeit.

Der Bundesrat hat sich im ersten Durchgang gegen die Maut ausgesprochen und hält

den Entwurf für nicht verfassungsgemäß. Wie sehen Sie das?

Der Bundestag kann nur Gesetze beschließen, bei denen eindeutig geklärt ist, ob sie mit den Vorgaben unseres Grundgesetzes vereinbar sind. Entsprechend muss hier Klarheit herrschen.

Was passiert, wenn der Bundesrat klagt und gewinnt?

Es ist das gute Recht der Bundesländer, solche Fragen auch vor Gericht klären zu lassen. Ich gehe aber davon aus, dass wir das im laufenden Verfahren klären können.

Ähnliches gilt für die EU-Kommission. Die will das Gesetz auf Konformität mit EU-Recht überprüfen. Was geschieht, wenn die EU zum Ergebnis kommt, dass das Gesetz gegen EU-Recht verstößt?

Dann wird es keine Pkw-Maut in Deutschland geben, aber auch keine Ermäßigung bei der Kfz-Steuer. Wenn die EU-Kommission mit einer Klage erfolgreich wäre, muss sichergestellt sein, dass wir am Ende nicht eine Pkw-Maut haben, die auch deutsche Autofahrer belastet.

Die deutsche Straßeninfrastruktur scheint unterfinanziert zu sein. Die Folgen spüren viele Autofahrer täglich. So musste jetzt die Schiersteiner Autobahnbrücke zwischen Mainz und Wiesbaden gesperrt werden. Gehen Sie auch von einer Finanzierungslücke beim Straßenbau aus?

Ja, das stimmt. Das gilt nicht nur für die Straße, sondern auch für die Schiene und die Wasserstraße. Insbesondere in den Erhalt der Brücken müssen wir mehr Geld investieren. Ansonsten

drohen uns weitere Sperrungen von wichtigen Verkehrsverbindungen.

In welcher Höhe?

Die Bodewig-Kommission, eingesetzt im Auftrag der Bundesländer, geht von einem jährlichen Defizit von 7,2 Milliarden Euro aus. Das gilt für alle Verkehrsträger und für alle staatlichen Ebenen, also für Bund, Länder und Gemeinden zusammen.

Wie kann die Lücke geschlossen werden?

Wir werden als Koalition gemeinsam mit dem Bundesverkehrsminister Dobrindt bis 2017 fünf Milliarden Euro zusätzlich aus Steuermitteln investieren. Am Ende der Legislaturperiode werden wir damit jedes Jahr zwölf Milliarden Euro in die Verkehrsinfrastruktur stecken. Außerdem gehe ich davon aus, dass wir aus dem zehn Milliarden Euro-Investitionspaket 2016 bis 2018 weitere zusätzliche Mittel mobilisieren.

Was halten Sie von der Idee, eine Bundesfernstraßengesellschaft zu gründen, die sich vor allem aus Mautentnahmen und aus privatem Kapital finanziert?

Der Erhalt und Ausbau der Verkehrswege ist eine öffentliche Aufgabe. Eine Privatisierung von Bundesfernstraßen halte ich für undenkbar. Aber darum soll es auch gar nicht gehen. Es geht um die Frage, wie effizient wir den Erhalt sowie Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen organisieren. Ob dabei eine bundeseigene Gesellschaft die bessere Alternative zur Auftragsverwaltung der Länder ist, kann man diskutieren.

Das Gespräch führte Michael Klein.

## Dobrindts Mehrfrontenkampf

**PKW-MAUT II** Widerstand gegen die geplante Infrastrukturabgabe gibt es auch bei den Bundesländern

Zuletzt war es still geworden um die Maut. Der Gesetzentwurf von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) hatte geräuschlos alle Hürden im Kabinettsentscheid, gefolgt von einem kurzen Schlagabtausch im Bundestag anlässlich der Haushaltsberatungen. Auch aus Brüssel war bisher der Widerstand überschaubar. Doch mit einer vehementen Diskussion im Bundestag vor wenigen Tagen und der nahezu einstimmigen Ablehnung der Pläne des Bundesverkehrsministers durch die Bundesländer melden sich nun die Gegner der Maut stärker denn je zurück. Sie haben Zweifel an der Sinnhaftigkeit und Finanzierbarkeit der „Infrastrukturabgabe“ und an der alleinigen Zuständigkeit des Bundes bei der Gesetzgebung.

Damit muss Dobrindt nun an mehreren Fronten gleichzeitig kämpfen: Neben dem Widerstand von Seiten der EU-Kommission in Brüssel brechen wieder alte parteipolitische Gräben auf, die auf Bundesebene zumal in der Maut-Frage bis vor kurzem keine gro-

ße Rolle mehr gespielt hatten. Dabei kreist der Widerstand der Länder vornehmlich um die altbekannten Argumente: Bei der Maut seien wegen der hohen Verwaltungskosten „keine oder nur sehr geringe zusätzlichen Einnahmen“ zu erwarten. Im Gegenzug sollen von den 3,7 Milliarden Euro drei Milliarden durch die Verrechnung mit der Kfz-Steuer den deutschen Autobesitzern zurückgegeben werden. Die verbleibenden 700 Millionen Euro sollen Ausländer aufbringen. Dabei geht das Verkehrsministerium davon aus, dass es 130 Millionen Einfahrten von ausländischen Pkw im Jahr gibt, sei es für Urlaubsfahrten, Geschäftsreisen oder von Pendlern.

Für Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) ist die tatsächliche Höhe der zu erwartenden Einnahmen weiterhin unklar. Sicher sei nur, dass es wird nicht viel sein wird. Und das angesichts der Tatsache, dass in Deutschland pro Jahr über einen Zeitraum von 15 Jahren 7,2 Milliarden Euro über alle Verkehrsträger hinweg fehlen. Das sind in der Summe 108 Milliarden Euro, allein um den aufgelaufenen Sanierungsstau in unserem Land zu beheben.

Daneben wirft der Dobrindt-Entwurf für die Gegner immer noch ungelöste europarechtliche Bedenken auf. Die Pkw-Maut alleine wäre vielleicht noch EU-rechtskonform. In

Kombination mit der Absenkung der Kfz-Steuer bezweifeln Experten dies jedoch. Ähnlich argumentiert auch Winfried Hermann, grüner Landesverkehrsminister in Baden-Württemberg. Er verweist auf die 1990er Jahre, als die Lkw-Maut anfangs vom Europäischen Gerichtshof gestoppt wurde. Nach dem damaligen Ansatz wollte die Bundesregierung die Einnahmen von den deutschen Spedituren 1:1 kompensieren. Dazu hatte die EU aber eindeutig gesagt, dass dies nicht möglich sei.

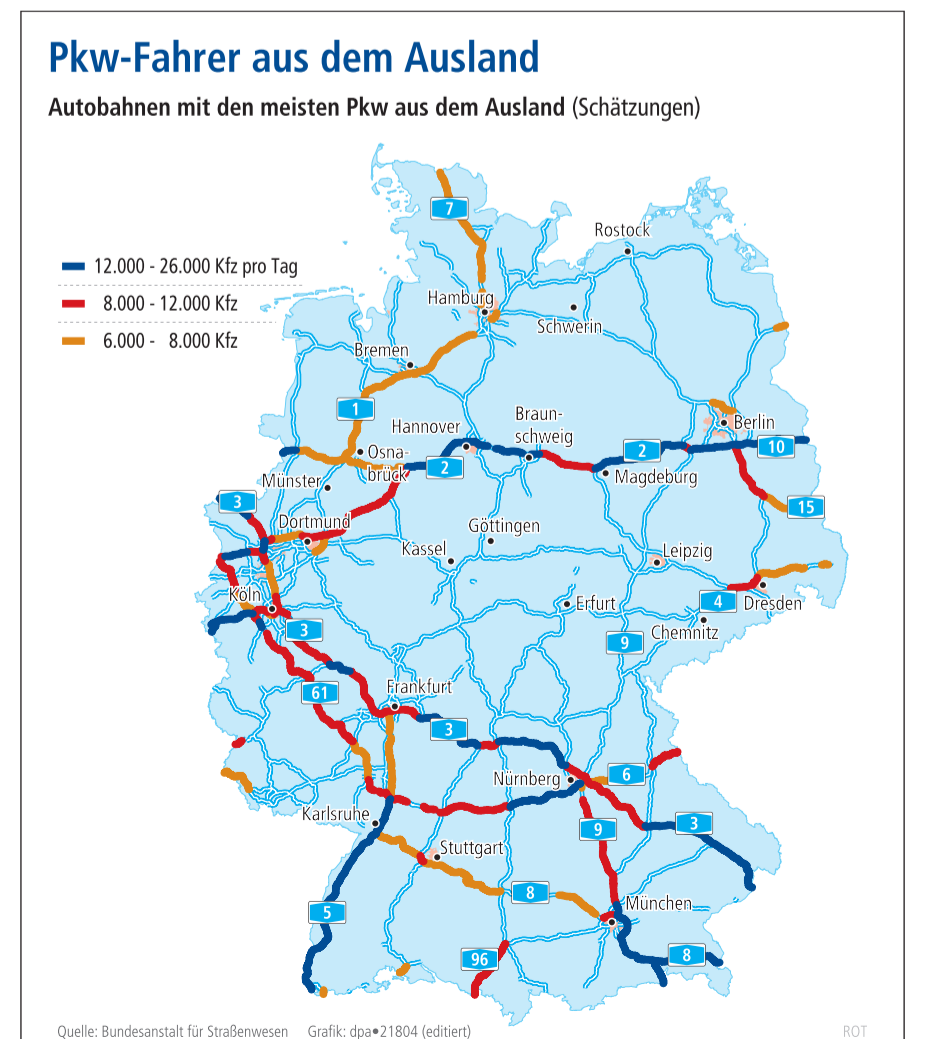
**Systemwechsel** Ein Vorwurf, den Verkehrsminister Dobrindt nicht auf sich sitzen lassen will. Für die Bundesregierung wies er alle Bedenken an seinen Mautplänen zurück. „Wir vollziehen bei der Finanzierung unserer Infrastruktur einen echten Systemwechsel: Wir gehen von einer überwiegenden Steuerfinanzierung hin zu einer Nutzerfinanzierung.“ Die EU-Kommission habe, so der Bundesminister, dieses Prinzip bereits 2011 in ihrem Weißbuch von den Ländern gefordert. „Der Systemwechsel von der Steuerfinanzierung zur Nutzerfinanzierung, wie wir ihn jetzt einleiten, ist deshalb auch ein europäisches Projekt.“ Auch die europarechtlichen Bedenken wegen einer Bevorzugung der deutschen Autofahrer teilt er nicht. „Dass es bei einem sol-

chen Systemwechsel und dem Zubau der Infrastrukturabgabensäule, die andere Länder kennen, nicht zu Doppelbelastungen kommen darf, ist, glaube ich, logisch und selbstverständlich. Deswegen beabsichtigen wir eine Änderung des Kfz-Steuergesetzes.“

Doch den Straßenmaut-Plänen droht noch eine ganz andere rechtliche Hürde: Die Bundesländer sind nämlich der Meinung, dass für die Mautpläne der Bundesregierung eine Zustimmungspflicht des Bundesrates vorliegen, weil Länder- und Kommunalbehörden an der Durchführung beteiligt würden.

Demgegenüber stellt sich der Bundesverkehrsminister auf den Standpunkt, dass genau dies nicht der Fall sei. Er sieht das Maut-Gesetz nur als so genanntes Einspruchsgesetz: Die Bundesländer könnten es dann allenfalls verzögern, aber nicht stoppen oder in einem Vermittlungsverfahren deutlich verändern. Wer Recht hat müsste am Ende dann der Bundespräsident entscheiden. Das aber kann sich hinziehen – und könnte zur Folge haben, dass Alexander Dobrindts ambitionierter Zeitplan durcheinander käme. Er will die Pkw-Maut nämlich schon im Jahr 2016 „scharf stellen“.

Der Autor ist freier Wirtschaftsjournalist in Bonn.



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





KURZ REZENSiert

HEINRICH AUGUST WINKLER GESCHICHTE DES WESTENS

Heinrich August Winkler: Geschichte des Westens. Die Zeit der Gegenwart.

C.H. Beck Verlag, München 2015; 687 S., 29,95 €

Mit „Die Zeit der Gegenwart“ krönt der Berliner Historiker Heinrich August Winkler sein zwölfjähriges Mammut-Projekt über die „Geschichte des Westens“.

Winkler versucht, die jüngste Vergangenheit zu systematisieren: Er berichtet vom Zerfall der Sowjetunion (1991), dem „Krieg gegen den Terror“ (2001), der Weltfinanzkrise (2008) und dem „Ende aller Sicherheit“ (2008-2014).

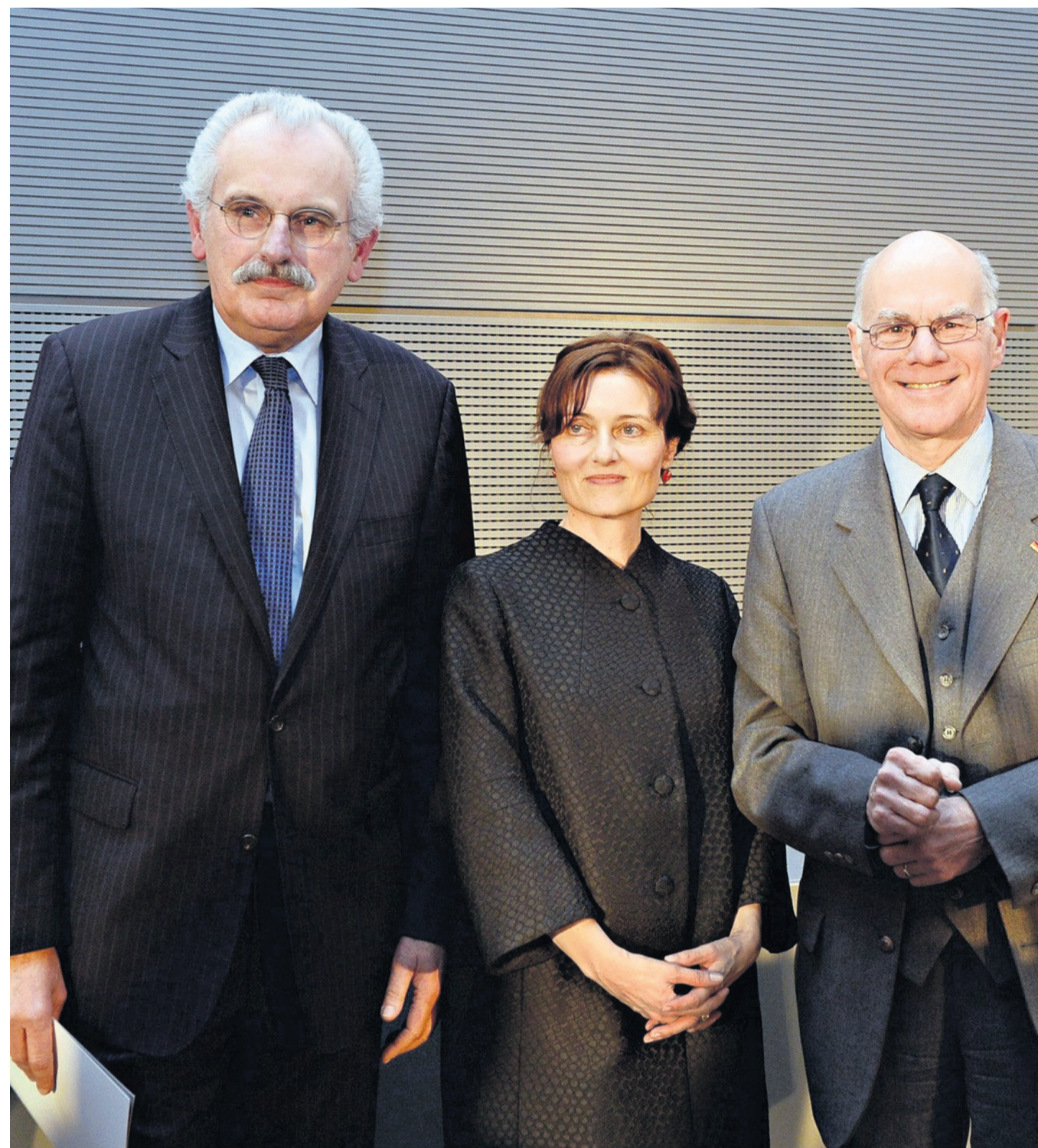
Bei den friedlichen Revolutionen von 1989 und dem Zerfall der kommunistischen Diktatur sei es dem Westen nicht vorrangig um einen regionalen Sieg gegangen.

Rolf Hosfeld:

TOD IN DER WÜSTE. Der Völkermord an den Armeniern.

C. H. Beck Verlag, München 2015; 288 S., 22,95 €

In der Bundestagsdebatte am 21. April 2005 zum Gedenken an den 90. Jahrestag der Vertreibungen und Massaker an den Armeniern waren sich die Redner einig: Sie bewerteten das Geschehen als Völkermord.



Ulrich Deppendorf, Martina Meißner und Bundestagspräsident Norbert Lammert

Ausgezeichnet

JOURNALISMUS Martina Meißner und Ullrich Deppendorf erhalten Medienpreis Politik des Bundestages

Radio ist nicht out. Kein Fernsehfeature, kein Online-Blog und auch nicht die klassische Zeitungsjournalistenreportage haben in diesem Jahr den Medienpreis Politik des Deutschen Bundestages gewinnen können.

1993 zum ersten Mal vergeben wurde, belohnt der Bundestag „hervorragende publizistische Arbeiten, die zu einem vertieften Verständnis parlamentarischer Praxis beitragen und zur Beschäftigung mit Fragen des Parlamentarismus anregen“.

Meißners Collage, doch sei der Bundestag nicht die „Quasselbude“, die Roger Willemson in seinem Bestseller vom „Hohen Haus“ beschreibe.

Dauerbrenner Kooperationsverbot

BILDUNG Koalition und Opposition weiter uneins über Beteiligung des Bundes

Die Qualität der frühkindlichen Bildung von Kindern unterschiedlicher Herkunft und Sozialisation soll verbessert werden.

rechtskonvention sei ein langwieriger Prozess. Dafür werde ein allgemeines pädagogisches Gesamtkonzept benötigt.

Inklusion Der CDU-Abgeordnete Xaver Jung verwies darauf, dass sich die Situation der Bildung in Deutschland verbessert habe.

Finanzierung Die Opposition reicht das Engagement des Bundes allerdings nicht aus und wirft der Koalition vor, aus dem Bildungsbericht nicht die entsprechenden Schlussfolgerungen zu ziehen.

tion erneuerte er die Forderung der Grünen nach einer Abschaffung des Kooperationsverbotes zwischen Bund und Ländern im Bildungsbereich.

richterstattung nicht nur begleitet, sondern maßgeblich mitgeprägt“ habe. Lammer erinnerte vor allem an die denkwürdige Live-Übertragung der Bundespräsidentenwahl 2010 in voller Länge und an Deppendorfs Tätigkeit als Koordinator der ARD-Berichterstattung über die Fußballweltmeisterschaft in Deutschland 2006.

Unesco fordert Krisensitzung

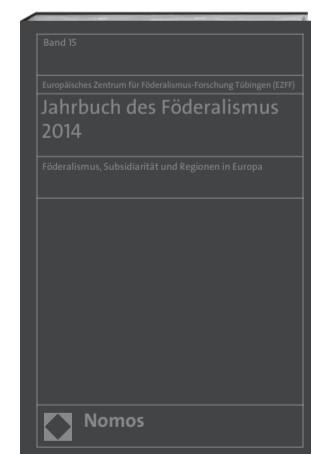
KULTUR I Angesichts der Zerstörung antiker Kulturschätze im irakischen Mossul durch die Terrormiliz „islamischer Staat“ (IS) hat die Kulturorganisation der Vereinten Nationen (Unesco) eine Krisensitzung des UN-Sicherheitsrates gefordert.

Preis für den Buchhändler

KULTUR II Zur Unterstützung unabhängiger Buchhandlungen hat Kulturstatsministerin Monika Grütters (CDU) den Deutschen Buchhandlungspreis 2015 ausgelobt.

Anzeige

Jahrbuch des Föderalismus 2014



Jahrbuch des Föderalismus 2014 Föderalismus, Subsidiarität und Regionen in Europa

Herausgegeben vom Europäischen Zentrum für Föderalismus-Forschung Tübingen 2014, 517 S., geb., 99,- €

Das Jahrbuch behandelt grundsätzliche Fragen der Föderalismus-Forschung und illustriert damit die Breite und Reichweite der aktuellen Forschungslandschaft.

Bestellen Sie jetzt telefonisch unter 07221/2104-37. Portofreie Buch-Bestellungen unter www.nomos-shop.de





Alexander Dobrindt, CDU/CSU, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

## Neues Kapitel der Infrastrukturfinanzierung



Alexander Dobrindt (\*1970)  
Wahlkreis

Wir leiten heute ein neues Kapitel der Infrastrukturfinanzierung ein und vollziehen einen echten Systemwechsel von einer vorwiegend steuerfinanzierten Infrastruktur zu einer nutzerfinanzierten Infrastruktur, das heißt von nicht zweckgebundenen Steuermitteln hin zur zweckgebundenen Nutzerfinanzierung. Kurz gesagt: Es geht um einen weiteren Schritt bei der Richtungsentscheidung, hin zur aktiven Mobilitätsfreiheit weg vom grünen Verkehrspessimismus, meine Damen und Herren.

Wir bewegen mit der Infrastrukturabgabe 3,7 Milliarden Euro vom Haushalt des Bundesfinanzministeriums in den Haushalt des Bundesverkehrsministeriums, und zwar jedes Jahr, dauerhaft und zweckgebunden für die Infrastruktur. Das ist genau das, was auch die Europäische Kommission in ihrem Weißbuch 2011 von den Mitgliedstaaten gefordert hat: die umfassende Anwendung des Prinzips der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher.

Wir setzen das um, und deswegen ist die Infrastrukturabgabe auch ein europäisches Projekt. Es erfüllt die drei Grundsätze Subsidiarität, Solidarität und Gerechtigkeit. Es erfüllt den Grundsatz der Subsidiarität, weil wir die Verantwortung für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur in Deutsch-

land übernehmen, die ganz Europa miteinander verbindet. Von daher kann ich die Grünen nur weiter aufrufen, sich daran zu beteiligen, wenn es darum geht, sich für die Infrastruktur in Deutschland einzusetzen.

Solidarität war der zweite Begriff, den ich als Begründung genannt habe, warum es sich um ein europäisches Projekt handelt. Weil wir uns heute schon ganz selbstverständlich an der Infrastrukturfinanzierung der meisten unserer Nachbarländer beteiligen, wird diese Selbstverständlichkeit jetzt auch auf deutschen Straßen Realität. Das ist Solidarität und Gerechtigkeit, weil es zukünftig zwischen Nutzern, die sich an der Finanzierung unserer Infrastruktur beteiligen, und Nutzern, die diese Straßen kostenlos benutzen, keinen Unterschied mehr geben wird. Das ist das europäische Projekt.

Deswegen schlage ich vor: Akzeptieren Sie einfach, dass es sich dabei um einen ordnungspolitischen Grundgedanken handelt. Zweckbindung ist ein ordnungspolitisches Projekt. Wir stellen einen klaren Bezug zwischen Einnahmen und Ausgaben her. Das tun wir bei der Lkw-Maut und bei der Infrastrukturabgabe, und das setzen wir bei öffentlich-privaten Partnerschaften um. Das machen wir übrigens auch bei der Digitalisierung der Mobilität

über die Digitale Dividende II. Dieser Systemwechsel ist ein echter Meilenstein in der Finanzierung der Infrastruktur. Das Verursacherprinzip „Wer mitnutzt, der zahlt mit“ wird umgesetzt. Damit schaffen wir eine breitere Basis für die zukünftige Finanzierungsgrundlage unserer Infrastruktur.

In den meisten europäischen Ländern gibt es drei Säulen der Finanzierung der Infrastruktur: Kfz-Steuer-Systeme, Mineralölsteuersysteme und Mautsysteme. In Deutschland haben wir bisher nur zwei Säulen: die Kfz-Steuer und die Mineralölsteuer. Wir bauen

jetzt die dritte Säule, wie sie in unseren Nachbarländern bereits existiert. Dass es dabei zu keinen Mehrbelastungen derer kommen darf, die bisher die beiden ersten Säulen bedienen, ist, glaube ich, geradezu selbstverständlich.

Deswegen wird es beim Aufbau der dritten Säule, der Infrastrukturabgabe, zu einer Absenkung der mittleren Säule, der Kfz-Steuer, kommen. Damit gibt es keine Mehrbelastung von Haltern von in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugen.

Wir bewegen mit der Infrastrukturabgabe jedes Jahr 3,7 Milliarden Euro vom Finanzministerium in das Verkehrsministerium. Wir erreichen dabei jedes Jahr Mehreinnahmen von 500 Millionen Euro.

Diese halbe Milliarde ist nachweisbar solide, präzise und transparent errechnet. Das können Sie sowohl in unseren Berechnungen als auch in den entsprechenden Gutachten nachlesen. Sie können da sogar nachlesen, dass wir in Zukunft mit eher höheren Einnahmen zu rechnen haben, weil das Ministerium hier konservativ vorgegangen ist und geradezu vorsichtig kalkuliert hat.

Ich habe in den letzten Wochen eine Reihe von Debatten über dieses Thema geführt, auch im Bundesrat.

Ich erinnere mich noch sehr genau, was Ihr Vorzeigeverkehrsideologe Winne Hermann gesagt hat: Wir sehen ein, dass man nicht nur mehr Haushaltsmittel fordern kann, sondern dass man sich langfristig, perspektivisch um eine neue Finanzierung kümmern muss.

Genau das tun wir auch. Aber da wäre es angebracht, dass Sie von den Grünen, wenn Sie schon nach neuen Finanzierungsformen schreien, sich damit auseinandersetzen, was wir vorgeschlagen haben. Sie lehnen aber alles nur plump ab.

Sie wollen keine Infrastrukturabgabe. Sie wollen keine Einbindung von privatem Kapital über öffentlich-privaten Partnerschaften. Sie lehnen auch den Neubau von Straßen ab, wie man in Ihren Ver-

öffentlichungen immer wieder nachlesen kann. Das Einzige, was Sie wirklich wollen, ist, unseren Autofahrern immer tiefer in die Tasche zu greifen.

Das machen Sie mit Ihrem Vorschlag zur Mineralölsteuer. Die Zitate sind doch eindeutig. So sagt Winne Hermann: Man könnte in einem ersten Schritt die Mineralölsteuer erhöhen. – Lieber Herr Anton Hofreiter, Sie haben gesagt: Das Benzin ist immer noch zu billig. – Der Geschäftsführer der Grünen, Kellner, sagt: Ein Extragroschen auf den Ölpreis! – Wenn es um das Abzocken der heimischen Autofahrer geht, dann werden Sie auf einmal kreativ. Ansonsten verweigern Sie die Mitarbeit.

Dabei darf man nicht vergessen, dass Sie wiederholt vorgeschlagen haben, die Totalmaut einzuführen. Sie befürworten ein System, das jeden Kilometer auf der Straße einzeln berechnet, einzeln bepreist und einzeln abkassiert. Sie wollen über GPS-Systeme den gläsernen Autofahrer schaffen. Sie wollen Familien und Pendler mit dieser Totalmaut extra belasten. Mit der ideologischen Fundamentalopposition, die Sie pflegen, gefährden Sie die individuelle Mobilität in Deutschland. Das Einzige, was Sie vorschlagen, ist ein straßenfeindliches Entmobilisierungsprogramm, das wachstums- und wohlstandsfeindlich ist. Das ist mit uns nicht zu machen.

Ich verstehe Ihre ganze Aufregung nicht, wenn man Ihnen das vorhält, was Sie selber ständig veröffentlichten.

Sie haben sich in den vergangenen 40 Jahren in Wahrheit nicht sehr viel weiterbewegt. In Ihren früheren Bundestagswahlprogrammen ist zu lesen: Wir wenden uns gegen einen weiteren Ausbau von Autobahnen und Fernstraßen. Oder: Der beste Verkehr ist der, der gar nicht entsteht.

Oder: Die Grünen wollen den Abschied vom Auto als Massenverkehrsmittel und wollen die Straßenbenutzung einschränken. – Davon sind Sie heute in Wahrheit nicht sehr weit entfernt. Das alles passt weiterhin zu Ihrer Ideologie.

Sie sagen heute noch: Die Fixierung auf den Infrastrukturausbau ist der Weg zurück in eine alte Verkehrspolitik. Sie sagen: Das Auto

ist der Irrsinn der Jahrhunderte. Sie sagen auch: Weniger Autos sind besser als mehr Autos. – Das ist der grüne Irrtum in seiner Kontinuität. So denken Sie heute noch.

Sie sind gegen Mobilitätswachstum. Sie wollen damit das Wirtschaftswachstum einschränken. Ich sage Ihnen: Den unauflösbaren Zusammenhang zwischen Wirtschaftswachstum und Mobilitätswachstum werden Sie nie einsehen. Er ist aber gegeben. Ohne wachsende Mobilität werden wir keine wachsende Wirtschaft und keinen wachsenden Wohlstand haben, aber dafür stehen wir.

Der Ausbau, der Unterhalt und die Digitalisierung unserer Verkehrsinfrastruktur sind ein bedeutender Schritt zur Mobilität 4.0. Das ist in der Tat eine der größten politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Herausforderungen seit Jahrzehnten. Das kann man nur mit einem Höchstmaß an Investitions- und Innovationsbereitschaft begleiten. Was Sie hier wieder aufführen, nämlich Technologie- und Mobilitätsfeindlichkeit immer vor sich herzutragen, führt dazu, dass wir den Anschluss an eine moderne Gesellschaft verlieren, dass wir bei der Sicherung des zukünftigen Wirtschaftswachstums und des Wohlstands scheitern werden. Das sind die wahren Alternativen, um die es geht. Mit Ihnen: Einschränkung der individuellen Mobilität, Schwächung unseres Wirtschaftsstandorts, und mit uns: Wohlstandssicherung, Mobilitätsgewinn und ein Systemwechsel zur Nutzerfinanzierung.

Ich habe jetzt nicht die Hoffnung, dass wir in dieser Debatte zu dem Ergebnis kommen, dass

Fortsetzung auf nächster Seite

**Sie sind gegen Mobilitätswachstum. Sie wollen damit das Wirtschaftswachstum einschränken.**

**Die Infrastrukturabgabe ist auch ein europäisches Projekt.**

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](http://www.bundestag.de/live/tv/index.html)

Sie das Prinzip der Nutzerfinanzierung, das wir umsetzen, als eines verstehen werden, dass die zukünftige Investition in unsere Infrastruktur sicherstellt. Ich hatte auch nicht das Gefühl in der Vergangenheit, dass Sie das Prinzip der Gerechtigkeit auf unseren Straßen mit unterstützen.

Sie von den Grünen müssen einfach einmal akzeptieren, dass die Lösung des Problems der Infrastrukturfinanzierung, ein Problem, das wir auf Dauer lösen müssen, nicht nur in Deutschland, sondern in Europa, damit zusammenhängt, dass Nutzer sich an der Infrastrukturfinanzierung beteiligen. Glauben Sie bitte einfach: Sie können Ihre Haltung, gegen mehr Investitionen und Straßenbau einzutreten, dauerhaft nicht aufrechterhalten. Denn wenn wir das tun, was Sie mit Ihrer Entkoppelungstheorie vertreten, nämlich Wirtschaftswachstum und Wohlstand von Investitionen

in die Infrastruktur abzukoppeln, tun wir nichts anderes, als unsere Gesellschaft vom Wohlstand abzukoppeln. Das können wir nicht zulassen.

Wir erreichen mit dem Investitionshochlauf, den mein Haus beschrieben hat, einen Aufwuchs der Investitionen um 40 Prozent bis zum Jahr 2018. Das ist ein absoluter Rekord. Übrigens ist das eine Zahl, die auch von der Daehre-Kommission und der Bodewig-Kommission in ihren Berechnungen so eingefordert wird. Sie haben an vielen Stellen in der Vergangenheit das Gutachten der Daehre-Kommission und der Bodewig-Kommission zitiert, Sie haben auch darauf verwiesen, dass in der Sonder-Verkehrsministerkonferenz genau die Inhalte dieses Gutachtens mit beschlossen worden sind. Sie müssten jetzt einmal akzeptieren, dass wir genau das auch umsetzen.

Sie sollten sich vielleicht auch

darin erinnern, dass die Länder, an deren Regierung Sie beteiligt sind, dem im Bundesrat zugestimmt haben. Daehre und Bodewig sprechen davon, dass wir zusätzliche Haushaltsmittel für die Infrastruktur aufwenden sollen – das machen wir –, dass wir eine Erhöhung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der Bahn machen sollen; auch das tun wir. Mit 28 Milliarden Euro sind es 5 Milliarden Euro mehr als in der letzten Finanzierungsperiode. Dass eine überjährige Mittelbereitstellung erfolgen soll, das haben wir umgesetzt. Das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ findet so bei uns statt. Die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen unter Einbeziehung der Lkw ab 7,5 Tonnen setzen wir so um.

Die Daehre/Bodewig-Kommission spricht davon, dass Abgaben für nicht in Deutschland zugelassene Pkw eingeführt werden sollten. Auch das setzen wir um. Sie

haben in den Ländern auch da entsprechend mitgestimmt und dafür gesorgt, dass wir diese Diskussionen heute haben und dass wir den gerade beschriebenen Weg eines Systemwechsels gehen.

Dass Sie nach dieser Bilanz – Umsetzung dessen, was die Daehre/Bodewig-Kommission vorgeschlagen hat, durch diese Bundesregierung – jetzt davon sprechen, dass auf Ihrem Parteitag notwendige Investitionen in die Infrastruktur verschleppt werden, obwohl wir so viel investieren wie niemals zuvor, so viel Heuchelei hätte ich hier eigentlich nicht einmal Ihnen zugetraut, meine Damen und Herren von den Grünen. Sie tragen nicht nur nichts dazu bei, dass wir einen Investitionshochlauf haben; Sie verweigern sich geradezu dem Systemwechsel.

Wir haben den Investitionshochlauf gestartet. Wir stellen Rekordmittel für die Infrastruktur zur Verfügung. Sie haben nur die

Erhöhung von Mineralölsteuer oder Schuldenfinanzierung der Investitionen im Sinn. Dazu muss ich klar sagen: Unser Prinzip ist ein anderes. Mit uns gibt es keine Finanzierung der Infrastruktur durch Schulden oder durch Steuererhöhungen. Bei uns heißt das Prinzip: Gerechtigkeit finanziert die Straßen.

Ich bleibe dabei: Die Infrastrukturabgabe, sie ist fair, sie ist sinnvoll, und sie ist gerecht. Sie ist fair, weil sie in den meisten unserer Nachbarländer genau so durchgeführt wird. Sie ist sinnvoll, weil jeder Euro, den wir einnehmen, zusätzlich in die Infrastruktur investiert wird, und sie ist gerecht, weil sie zukünftig jeden, der die Straßen nutzt, angemessen an der Finanzierung beteiligt.

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

Herbert Behrens, DIE LINKE:

## Die Ausländermaut ist weder fair noch sinnvoll oder gerecht



Herbert Behrens (\*1954)  
Landesliste Niedersachsen

Ich glaube, auch mit den tragenden Worten des Verkehrsministers lässt sich nicht überdecken, was uns hier am Ende vorliegt. Als der Referentenentwurf bekannt geworden ist, schrieben einige Blätter: Der Berg kreierte und gebar eine Maut. – Ich glaube, das ist eine sehr treffende Beschreibung dessen, was uns hier vorliegt, und es ist auch eine treffende Beschreibung für diesen quälend langen Prozess, den wir hinter uns haben, bei dem wir versucht haben, überhaupt zu erkennen: Was ist denn eigentlich das Prinzip hinter der Idee, die uns dort auf den Tisch gelegt worden ist, die erst als Maut und dann als Infrastruktur-

**Mit diesem Wahlkampfgetöse können Sie keine Verkehrspolitik machen.**

abgabe verkauft werden sollte?

Ich denke, das Ganze wird ein bisschen klarer, wenn wir uns die damalige Situation noch einmal vor Augen führen: Damals waren die Luftverhältnisse über dem CSU-Stammtisch noch relativ klar und eindeutig. Ich zitiere mal den damaligen CSU-Generalsekretär – er befand sich noch in der Metamorphose hin zum Verkehrsminister –, der in einer Pressemitteilung sagte:

Bei der Forderung der CSU nach einer Pkw-Maut für Ausländer geht es um Gerechtigkeit.

- Das haben wir heute noch einmal gehört. -

Alle anderen Parteien wollen die Gratis-Fahrten für Ausländer auf unseren Autobahnen weiter hinnehmen. Wir nicht.

Herr Dobrindt, eins hätte Ihnen inzwischen klar sein müssen: Mit diesem Wahlkampfgetöse können Sie keine Verkehrspolitik machen. Es hätte endlich einmal eine klare Ansage gemacht werden müssen, wie Sie sich Verkehrspolitik künftig vorstellen wollen.

Jetzt muss also diese Form der Pegida-Maut in eine verfassungsgemäße Form gebracht werden. Sie haben alles versucht, die Quadratur des Kreises herzustellen. Zigmal mussten Sie nachbessern,

nachdem Ihnen sogar aus Ihrer eigenen Fraktion Gegenwind ins Gesicht geblasen hatte.

Erinnern wir uns: Zunächst sollten nur die Autobahnen bemaute werden, dann alle Straßen.

Jetzt zahlen Ausländer auf Autobahnen und Inländer auf Autobahnen und Bundesstraßen, und das nur, weil allen Inländern eine Jahreszwangsmaut abgeknöpft werden soll, ohne die die ganze Konstruktion in sich zusammenfallen würde.

Im grenznahen Bereich soll die Maut nicht erhoben werden, um den Tourismus und den kleinen Grenzverkehr nicht zu beeinträchtigen.

Und obendrein gibt es eine Reform des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, um die inländischen Kfz-Halter um den Betrag zu entlasten, den sie als Pkw-Maut bezahlen müssen. Nun ist es aber europäisches Recht, dass niemand aufgrund seiner Herkunft benachteiligt werden darf. Darum wurde die Pkw-Maut für Ausländer mit einem Mal zu einer Infrastrukturabgabe umetikettiert. Sie glauben doch nicht allen Ernstes, dass Ihnen jemand abnimmt, dass die Infrastrukturabgabe nichts mit der Entlastung bei der Kfz-Steuer zu tun hat? So blind wird auch in Brüssel niemand sein.

(Beifall bei der LINKEN – Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das steht sogar im Gesetz!)

Herr Dobrindt, dieser Versuch ist danebengegangen. Nun versuchen Sie einen anderen Ausweg. In der Aktuellen Stunde – aber in ähnlicher Weise auch heute – sagten Sie, Herr Minister:

Wir vollziehen einen echten Systemwechsel in der Finanzierung unserer Infrastruktur von einer vorwiegenden Steuerfinanzierung der Infrastruktur hin zu einer Nutzerfinanzierung der Infrastruktur. Dadurch stärken wir das Verursacherprinzip.

Ich habe mich eben darauf bezogen, dass Herr Dobrindt gesagt hat, dass ein echter Systemwechsel vollzogen werden soll. Er sprach von der Nutzerfinanzierung der Infrastruktur und davon, dass das Verursacherprinzip gestärkt werde. Dass es um einen Systemwechsel geht, stimmt in der Tat. Das zweite Argument ist allerdings völliger Humbug. Das Verursacherprinzip würde dann gestärkt werden, wenn wir wirklich Verursacher heranziehen würden. Wir haben auch in der Diskussion über die Lkw-Maut darüber gesprochen, dass wir gucken müssen: Wer verursacht die meisten Beschädigungen auf den Straßen? Wer ist dafür verantwortlich, dass so oft Reparaturen an Straßen und Brücken erforderlich sind?

Wenn wirklich das Verursacherprinzip das tragende Element sein soll, dann muss auf jeden Fall bei der Lkw-Maut angesetzt werden; denn die Pkw – das wissen wir – sind wesentlich weniger an der Abnutzung der Infrastruktur beteiligt. Das mit dem Verursacherprinzip ist reiner Etikettenschwindel.

„Nutzerprinzip“ oder „Wegelagelei“, das wäre treffender.

Sie behaupten – eben haben Sie das noch einmal gesagt –, in Europa sei es völlig selbstverständlich, dass eine Maut kassiert wird. Das ist falsch. Nirgends gibt es die Maut für Inländerinnen zurück; nirgends gibt es eine variable Preisgestaltung für die Jahresvignette; nirgends werden Inländer zum Kauf einer Jahresvignette gezwungen.

Eine andere Behauptung. Sie behaupten, 2 Milliarden Euro netto würden durch ausländische Fahrzeughalter in den Verkehrshaushalt strömen. Mal ganz am Rande: Bei den diversen Korrekturen am Referentenentwurf ist das Wort „zusätzlich“ inzwischen verloren gegangen. Aber zum

Ertrag: Vor ein paar Tagen wollte der Minister endlich offenlegen, auf welche Berechnungen er sich denn nun bezieht. Heraus kamen ein Gefälligkeitschreiben aus dem Ministerium und eine Überprüfung durch einen Angestellten eines Unternehmens, das selbst ins Mautgeschäft investiert hat. Das ist übrigens der gleiche Gutachter, der gegenüber der CSU schon mal 900 Milliarden Euro Bruttomauteinnahmen prognostiziert hatte.

– 900 Millionen. – Diese dürftige Grundlage wurde von den Fachverbänden in der Luft zerrissen. ADAC, VCD und ACE haben Stellungnahmen abgegeben, die das ablehnen. Gestern Abend gab es dann noch ein Gutachten des Verkehrs- und Wirtschaftswissenschaftlers Eisenkopf. Sein Fazit –

**Das Verursacherprinzip würde gestärkt werden, wenn wir Verursacher heranziehen würden.**



Zitat -

... zeigt sich bei der in dieser Kurzstellungnahme vorgenommenen Analyse, wie unzureichend begründete oder willkürliche Annahmen in Richtung höherer Einnahmen wirken. ... Insgesamt erscheinen die Ergebnisse daher aus analytischer Perspektive wenig plausibel bzw. überzeugend und die Annahmen insbesondere ergebnisorientiert gesetzt.

Übersetzt heißt das: Das Ergebnis stand als Erstes fest, dann war der Gutachter gehalten, etwas dazu zu schreiben, damit die Sum-

me am Ende auch passt.

Kurz und knapp ist dort beschrieben: 80 Prozent der Einnahmen, die Sie errechnet haben, sind nicht schlüssig belegt, und die Berechnungsgrundlage ist vollkommen unsolid. – Laut einem Gutachten von Ralf Ratzberger – Sie kennen es; der ADAC hat es im vergangenen Jahr herausgebracht – kommen nicht 700 Millionen Euro Mautgebühren rein, sondern lediglich 262 Millionen Euro, und zwar brutto. Abzüglich der Systemkosten wird das zu einem Minusgeschäft.

Der Verkehrsminister bleibt aber wacker bei seinen 700 Millionen Euro brutto pro Jahr. Das trifft aber zumindest nicht für die ersten drei Jahre zu. Wir haben nachgefragt: 455,6 Millionen Euro sind in den ersten drei Jahren fällig, um dieses System überhaupt zu implementieren. Das heißt, in den ersten drei Jahren fällt die Bilanz sowieso anders aus als die positive Bilanz von 500 Millionen Euro netto, die uns jetzt vorgelegt wurde.

Die Linke bleibt bei ihrer Bewertung: Die Ausländermaut ist

nicht nur verkehrspolitisch absurd, sondern sie ist inzwischen auch haushaltspolitisches Harakiri. Kolleginnen und Kollegen, zum Thema der Europakonformität wird sicherlich noch gesprochen werden. Das will ich hier nicht tun.

Ich komme zum Schluss. Die wahre Absicht wird erkennbar. Es geht um die Nutzerfinanzierung, das heißt, der Autofahrer wird herangezogen. Das würde 3,7 Milliarden Euro in die Kasse bringen. Gleichzeitig tagt im Wirtschaftsministerium eine Experten-

kommission, die die Privatisierung des Straßenverkehrssystems vorbereitet. Da wird es passend, und es wird erkennbar, was möglicherweise wirklich hinter dieser Infrastrukturabgabe steckt.

Ich bleibe dabei – die Linksfraktion sieht es ebenso -: Die Ausländermaut ist weder fair noch sinnvoll oder gerecht. Sie ist absurd, unvertretbar und unbeherrschbar. Maut und Minister gehören schnellstens aus dem Verkehr gezogen

(Beifall bei der LINKEN)

Sören Bartol, SPD:

## Wer eine Koalition eingeht, muss Kompromisse schließen



Sören Bartol (\*1974)  
Wahlkreis Marburg

an den beiden vorliegenden Gesetzentwürfen kommt nicht von ungefähr. Die Autofahrerinnen und Autofahrer befürchten, dass neue finanzielle Belastungen auf sie zukommen. Sie haben Zweifel, ob das von Bundesverkehrsminister Dobrindt vorgeschlagene Konzept einer Pkw-Maut funktionieren kann. Wir Sozialdemokraten nehmen diese Befürchtungen sehr ernst.

Wir werden im Deutschen Bundestag keiner Pkw-Maut zustimmen, die die deutschen Autofahrerinnen und Autofahrer zusätzlich belastet. Das haben wir so versprochen. Das haben wir im Koalitionsvertrag so vereinbart, und das werden wir hier im Deutschen Bundestag auch genau so beschließen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir sind uns in der Koalition einig, dass wir mehr in unsere Straßen, Schienen- und Wasserwege investieren wollen. Dafür werden wir zusätzliche Steuermittel mobilisieren und die Nutzerfinanzierung ausweiten. Die Einführung der Pkw-Maut darf kein Selbstzweck sein. Sie muss zusätzliche Einnahmen bringen, die nicht umgehend wieder durch Bürokratie aufgefressen werden. Wir werden mit den Einnahmen aus der Pkw-Maut nicht die Probleme bei den Verkehrsinvestitionen lösen. Daher setzen wir auch auf die Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen. Das bringt neue Einnahmen in Höhe von bis zu 2 Milliarden Euro pro Jahr.

Bundesminister Dobrindt geht davon aus, dass mit der Pkw-Maut 500 Millionen Euro zusätzlich eingenommen werden können. Ich bin froh, dass man unserer Forderung nach mehr Transparenz gefolgt ist; die Berechnungen liegen nun endlich offen auf dem Tisch. Wir sollten die kommenden

Wochen dafür nutzen, sie auf ihre Plausibilität hin zu überprüfen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wer zusätzliche Einnahmen von den Nutzern der Straßen will, muss aber auch klar sagen, wo er denn das Geld investieren will. Die Akzeptanz der Pkw-Maut wird auch davon abhängen, ob die Einnahmen dort investiert werden, wo alle im Stau stehen. Eine klare Priorisierung bei den Bundesverkehrswegen ist deshalb notwendig.

Bundesminister Dobrindt hat im Frühjahr 2014 eine Grundkonzeption für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 vorgelegt; sie bedeutet einen Paradigmenwechsel. Er wird von der breiten Öffentlichkeit unterstützt. Die Länder wollen die Umsetzung. Die Wirtschaft will die Umsetzung. Und auch die Umweltverbände wollen die Umsetzung. Wer sich einer neuen Bundesverkehrswegeplanung verweigert, stellt sich am Ende gegen die Interessen der Bevölkerung wie auch gegen die Interessen der Wirtschaft.

Für uns steht fest: Wer neue Finanzierungsinstrumente einführen will, aber gleichzeitig das Geld der Steuer- und Mautzahler mit der Gießkanne nach Himmelsrichtungen ausgeben will, der wird am Ende nicht unsere Zustimmung erhalten.

Der Aufwuchs der Investitionsmittel muss in den kommenden Jahren mit einer klaren Priorisierungsstrategie einhergehen. Zuerst müssen wir uns um die bestehenden Brücken und Straßen kümmern.

Beim Neu- und Ausbau müssen wir 80 Prozent der Mittel in überregionale Projekte investieren. Dabei hat die Beseitigung von Engpässen absolute Priorität. Genau so steht es auch im Koalitionsvertrag, und daran lassen wir auch

nicht rütteln. Gleichzeitig werden wir für die bessere Anbindung der ländlichen Räume 20 Prozent der Investitionsmittel zur Verfügung stellen.

Ich denke, das ist der vernünftige Weg. Liebe Kolleginnen und Kollegen, Deutschland ist das größte Mitgliedsland der Europäischen Union. Ich glaube, wir alle sind uns einig, dass wir gute Nachbarn in einem geeinten Europa sein wollen. Wir haben im Koalitionsvertrag vereinbart, dass die Pkw-Maut keine EU-Ausländer diskriminieren, also nicht gegen europäisches Recht verstoßen darf. Die EU-Verkehrskommissarin nennt zwei Kriterien, die aus Sicht der Europäischen Kommission entscheidend sind: Die Gebührensätze für die Zeitvignetten müssen im Vergleich zur Jahresvignette für ausländische Autofahrer verhältnismäßig sein, und die gleichzeitige Einführung einer Pkw-Maut und einer entsprechenden Ermäßigung bei der

Kfz-Steuer für Deutsche darf nicht zu einer Diskriminierung führen. – Die Bundesregierung ist insgesamt zu der Einschätzung gekommen, dass beide Kriterien erfüllt sind. Das Bundesverkehrsministerium hat dazu ein umfangreiches Gutachten vorgelegt, und wir im Deutschen Bundestag werden uns auch diese Bewertung noch einmal ganz genau anschauen.

Wir wissen, dass sich die EU-Kommission zu der Frage vor Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens nicht endgültig äußern wird.

Damit steht auch fest: Die Vereinbarkeit mit europäischem Recht wird endgültig erst nach Abschluss des parlamentarischen Verfahrens geklärt werden können. Eines aber sollten wir im weiteren Verfahren jedoch sicherstellen:

Sollte die EU-Kommission mit einer Klage gegen die Pkw-Maut erfolgreich sein und die Entlastung

Fortsetzung auf nächster Seite

**Wir haben vereinbart, dass die Pkw-Maut keine EU-Ausländer diskriminieren darf.**



Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) während der Debatte im Deutschen Bundestag

bei der Kfz-Steuer kippen, darf am Ende nicht eine Belastung für alle übrigbleiben.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Bundesländer haben sich sehr ausführlich mit der Pkw-Maut beschäftigt. In seiner Stellungnahme hat der Bundesrat 23 Kritikpunkte aufgeführt. Ich finde, wir dürfen die Bedenken der Bundesländer nicht einfach beiseite-

schieben. Wir sollten sie alle ernst nehmen. Wenn es verfassungsrechtliche Bedenken gibt, ob der Bund den Kfz-Meldestellen der Kommunen neue Aufgaben übertragen darf, muss das geklärt werden. Wenn die Länder der Meinung sind, dass sie eigentlich bei der Pkw-Maut gefragt werden und zustimmen müssten, muss das geprüft werden. Wenn es Zweifel an

einer ordentlichen Kontrolle der Pkw-Maut gibt, muss das bewertet werden. Wenn es in Grenzregionen immer noch Proteste gibt, weil die Gäste aus den Nachbarländern die deutschen Städte eben nur über Bundesautobahnen erreichen können, müssen wir uns das, finde ich, alle gemeinsam anschauen.

Wenn es weiter Zweifel am Da-

tenschutz gibt, sollten wir die auch ausräumen. Je weniger Daten gespeichert werden, umso besser. Das heißt, die vorgelegten Gesetzentwürfe werfen noch viele Fragen auf. Wir sollten sie gemeinsam klären.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, jetzt beginnt die Kärnerarbeit der Fachpolitiker in den Ausschüssen. Es gilt wie immer das

Struck'sche Gesetz: Es gibt keinen Automatismus. Kein Gesetzentwurf verlässt den Bundestag so, wie er hineingekommen ist. -Ich finde, diesen Grundsatz sollten wir alle gemeinsam ernst nehmen.

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

Oliver Krischer, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

## Es braucht einen Aufstand der Vernunft in der Koalition



Oliver Krischer (\*1969)  
Landesliste Nordrhein-Westfalen

Es gibt unglaublich viele Herausforderungen in der Verkehrs- und Mobilitätspolitik; aber eines muss man feststellen: Nach fast anderthalb Jahren Große Koalition haben Sie nicht einmal angefangen, sich mit diesen Herausforderungen auseinanderzusetzen, meine Damen und Herren.

Stattdessen beschäftigen Sie sich mit einer Ausländermaut, die kei-

ne relevanten Einnahmen bringt, die die Besucher aus dem Ausland diskriminiert und damit europarechtswidrig ist, die keine ökologische Lenkungswirkung hat, die ein Bürokratiemonster irrsinnigen Ausmaßes ist, die verfassungsrechtlich zumindest bedenklich ist und erhebliche datenschutzrechtliche Fragen aufwirft. Meine Damen und Herren, das ist schädlich für die Verkehrspolitik!

Das ist unsinnig! Das ist die Fortsetzung des Betreuungsgeldes in der Verkehrspolitik! Das muss hier einmal klipp und klar gesagt werden.

Herr Dobrindt, ich hätte mir angesichts von 16 Minuten Redezeit gewünscht, dass Sie auf diese Kritikpunkte einmal substanziell eingegangen wären. Dazu habe ich Nullkommanichts von Ihnen gehört. Das, was Sie hier eben abgeliefert haben, ist ein absolutes Armutzeugnis. Das ist eines Verkehrsministers in Deutschland

nicht würdig.

Ich sage Ihnen auch – so viel Ehre muss sein -: Sie haben in den vergangenen Tagen einen sinnvollen Vorschlag gemacht. Sie haben vorgeschlagen, dass in Zukunft Warnanlagen für Geisterfahrer aufgebaut werden sollen.

Ja, das ist richtig. Die erste Warnanlage muss vor dem Ministerbüro aufgebaut werden. Die wird jeden Tag drei Dutzend Mal blinken, meine Damen und Herren. Seien wir einmal ehrlich: Wenn wir hier über die Ausländermaut reden, geht es nicht um Verkehrspolitik, auch nicht um Einnahmen für die Infrastruktur. Das ist alles Quatsch. Es gibt nur einen einzigen Grund, weshalb wir über dieses Thema reden. Wir reden deshalb darüber, weil eine rechtspopulistische Regionalpartei irgendwo im Bermudadreieck zwischen AfD, NPD und Pegida auf politischer Beutefahrt ist. Das ist Ihr Thema. Sie wollen damit die

Hoheit über die Stammtische haben.

Sie empören sich jetzt, aber Sie werden sich das anhören müssen: Der Vorsitzende dieser Regionalpartei drischt NPD-Parolen. Das ist unglaublich. Ich erwarte da einen Aufstand der Anständigen in der Großen Koalition; denn das kann man nicht akzeptieren.

Liebe Christ- und Sozialdemokraten, in einer Koalition – Sören Bartol hat das gerade angesprochen – muss man Kompromisse machen; das ist völlig klar. Aber das heißt nicht, dass man Schwachsinn beschließen muss. Aber Sie sind gerade dabei, genau das zu tun. Daran werden wir Sie mit allem Nachdruck überall in der Republik erinnern, sollte dieses Gesetz verabschiedet werden.

Das Mantra von Herrn Dobrindt – das haben wir auch von Sören Bartol gehört – ist: Die deutschen Autofahrer sollen nicht belastet werden, sondern es sollen nur – interessanterweise spricht man in dem Gutachten, das Herr Dobrindt vorgelegt hat, nicht mehr von den Ausländern und Ausländerinnen – Gebietsfremde belastet werden. Muss ich als Rheinländer, wenn ich nach Bayern fahre – dort bin ich gebietsfremd -, in Zukunft auch zahlen? Was ist Ihr Konzept? Was haben Sie da für eine Vorstellung?

Ich sage Ihnen – das gehört zur Wahrheit dazu -: Am Ende wird ja nicht die Pkw-Maut scheitern; vielmehr wird vor dem Europäischen Gerichtshof und vor der EU-Kommission die Kompensation scheitern. Dann werden wir genau vor der Situation stehen, dass die deutschen Autofahrerinnen und Autofahrer 3,7 Milliarden Euro bezahlen müssen. Nachtigall, ick' hör dir trapsen – das ist genau der Plan: Man will durch die Privatisierung der Straßen über ÖPP 3,7 Milliarden Euro in die Kassen der Versicherer und der Banken spülen. Das ist doch der wahre Hintergrund des Konzeptes der Großen Koalition!

Herr Dobrindt, Sie beziffern die Nettoeinnahmen auf 500 Millionen Euro. Wir haben über Monate hinweg Dutzende Anfragen gestellt, um an die Berechnungsgrundlage heranzukommen; denn wir wollten wissen, wie die Zahl zustande kommt. Aber Sie haben uns immer die Unwahrheit gesagt.

Sie haben diese Fragen nicht beantwortet. Die Tatsache, dass die Wochenzeitung Die Zeit klagen muss, um an diese Zahlen heranzukommen, damit wir Zugriff darauf haben, das wäre eine Debatte im Deutschen Bundestag wert. Das, meine Damen und Herren, ist ein Skandal! In dem Gutachten, in dem plötzlich von Gebietsfremden die Rede ist, werden Zahlen herangezogen, die zehn Jahre alt sind.

Es werden nicht greifbare Annahmen zugrunde gelegt. Es ist nicht nachprüfbar, wie die 500 Millionen Euro zustande kommen. Ich glaube – an jeder Stelle atmet das dieses Stück Papier -: Da ist jemand beauftragt worden, der von den 500 Millionen Euro ausgehend die Zahlen herunterrechnet sollte, um das irgendwie passend zu machen.

Der größte Witz an der Geschichte ist, dass Sie jemanden beauftragt haben, die Zahlen zu prüfen und eine Stellungnahme abzugeben, der selber möglicherweise wirtschaftlich von der Einführung der Maut profitiert. Das wäre so, als wenn Sigmar Gabriel RWE beauftragen würde, die Klimaverträglichkeit der Braunkohle zu überprüfen. Es ist doch klar, was dabei herauskommt. Das traut sich nicht einmal Sigmar Gabriel. Das ist unter Ihrem Niveau, Herr Dobrindt, und unter dem Niveau einer Bundesregierung.

Meine Damen und Herren, was wir brauchen, ist eine Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen; das wäre wirklich verursachergerecht; denn die Lkw machen unsere Straßen und Brücken kaputt, sie sind für den Verfall der Infrastruktur verantwortlich. Das, was Sie jetzt beschließen wollen, ist zu wenig, das reicht nicht aus. Aber Sie wollen die Lkw-Maut sogar noch senken.

Ich hoffe, dass die Debatte über dieses Thema am Ende dazu führen wird, dass es – Sören Bartol, da nehme ich die Sozialdemokraten beim Wort – einen Aufstand der Vernunft in der Großen Koalition geben wird und dass Sie dieses Projekt dort versenken, wo es hingehört: auf den Müllhaufen blödsinniger CSU-Projekte.

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



Die Pkw-Maut ist politisch umstritten.

© picture-alliance/dpa

Steffen Bilger, CDU/CSU:

## Infrastrukturabgabe ist Teil eines Gesamtpaketes



Steffen Bilger (\*1979)  
Wahlkreis Ludwigsburg

Nach der Nockherberg-Fortsetzung von gerade eben ist es an der Zeit, zum Inhalt der heutigen Debatte zurückzukommen, zur Diskussion über die Infrastrukturabgabe und zu den beiden vorliegenden Gesetzentwürfen.

Im ersten der beiden vorliegenden Gesetzentwürfe geht es um die Einführung der Infrastrukturabgabe, die gleichermaßen von Haltern von im Inland wie von Haltern von im Ausland zugelassenen Pkws und Wohnmobilen für die Nutzung von Bundesfernstraßen zu entrichten ist. Im zweiten Gesetzentwurf geht es um die Steuerentlastung der Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen, die bereits – das sollte man immer wieder betonen – über die Zahlung der Kraftfahrzeugsteuer ihren Beitrag zur Finanzierung des Bundesfernstraßennetzes leisten.

Die Einführung der Infrastrukturabgabe ist dabei nur eine Maßnahme eines Gesamtpaketes zur besseren Finanzierung unseres Bundesstraßennetzes durch die Nutzer. Die große Linie ist: Wer Straßen ab- und benutzt, der bezahlt.

Im Übrigen spiegelt sich dieses Prinzip im Weißbuch Verkehr der EU-Kommission wider: Das Verursacherprinzip soll gestärkt werden; die Nutzer sollen stärker an der Infrastrukturfinanzierung beteiligt werden.

Der größte Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung kommt dabei von denen, die unsere Straßen am meisten beanspruchen, nämlich von den Lkws. So weisen wir – ich habe den Eindruck, dass das in dieser Debatte über die Pkw-Maut immer wieder untergeht; deswegen will ich das noch einmal betonen – die Lkw-Maut auf 7,5- bis 12-Tonner aus, und auch alle vierspurigen Bundesstraßen werden zusätzlich zu den Autobahnen bemaute. 2018 folgen al-

le anderen Bundesstraßen. Damit sichern wir, neben den zusätzlichen Mitteln aus dem Bundeshaushalt, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.

Hinzu kommt die Infrastrukturabgabe. Die zusätzlichen Einnahmen aus dieser werden zu einer größeren Unabhängigkeit von der Haushaltslage des Bundes und zu mehr Planungssicherheit bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur beitragen.

Ich bin sehr froh, dass das Thema Infrastrukturfinanzierung endlich in den Fokus der Öffentlichkeit geraten ist. Noch bis weit in die letzte Wahlperiode hinein war die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur weitgehend ein Nischenthema für Spezialisten. Leider erst durch drastische Maßnahmen wie Brückensperrungen und Schlagworte wie „die Bröckel-Republik“ geriet die Verkehrsinfrastruktur stärker in den Blickpunkt der Öffentlichkeit. Für uns Verkehrspolitiker war schon lange das Problem der Unterfinanzierung klar. Endlich ist dieses Thema auch im Bewusstsein der breiten Öffentlichkeit angekommen. Es war höchste Zeit dafür; denn wir brauchen definitiv mehr Geld für unsere Infrastruktur, meine Damen und Herren.

Letztendlich ist die Infrastrukturabgabe und damit die Beteiligung der ausländischen Fahrzeughalter an der Finanzierung unserer Straßen für uns aber auch eine Frage der Gerechtigkeit; denn während es bereits nahezu in ganz Europa Mautsysteme für Pkws gibt, haben wir in Deutschland bisher darauf verzichtet. Auch das ist ein Punkt, der in der Debatte meines Erachtens bisher zu kurz kommt.

Welche Kritikpunkte wurden in unseren Diskussionen über die Pkw-Maut in den vergangenen Monaten besonders häufig angeführt? Ich habe mir mit Interesse das Protokoll der Sitzung des Bundesrats vom 6. Februar 2015 durchgelesen. Man sieht: Auch in den Debatten dort kann es durchaus zur Sache gehen. Keine Frage: Argumente können ausgetauscht werden. Das haben wir heute auch schon gemacht. Aber wir werden bei diesem Thema am Ende wahrscheinlich nicht zu einem Konsens kommen. Dass aber Winfried Hermann im Bundesrat die Infrastrukturabgabe als „Pegida-Maut“ bezeichnet hat – dieses Stichwort wurde hier gerade auch schon genannt –, das ist wirklich völlig da-

neben und hat mit Sachargumenten nichts mehr zu tun. Wer aus der Einführung einer Maut den Vorwurf der Ausländerfeindlichkeit konstruiert, dem, meine Damen und Herren, ist wirklich nicht mehr zu helfen.

Doch besser zurück zur sachlichen Auseinandersetzung: Ein Kritikpunkt, der auch heute schon genannt wurde, ist der mangelnde Datenschutz. Von der Opposition, insbesondere von den Grünen, kommt gerne der Vorwurf, die vorliegende Version der Pkw-Maut sei eine Datenkrake und Ähnliches. Dabei haben gerade die Grünen immer wieder den Inbegriff der Datenkrake gefordert, nämlich die streckenabhängige Pkw-Maut. Bei der von uns vorgeschlagenen Infrastrukturabgabe gilt der Grundsatz der Datensparsamkeit. Bei einer entfernungsabhängigen Maut würden wir genau das Gegenteil von Datensparsamkeit bekommen.

Es passt gut, dass gerade grüne Landespolitiker zurzeit immer wieder auf ein anderes, unter Datenschutzgesichtspunkten schwierigeres Thema zu sprechen kommen. Es geht um die sogenannte Section Control, um Abschnitts-

kontrollen zur Geschwindigkeitsüberwachung. Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein würden das gerne machen. Niedersachsen testet das bereits. Hier werden auf einem Straßenabschnitt schlicht alle Fahrzeuge fotografiert, um überprüfen zu können, ob Autofahrer auf längeren Abschnitten im Durchschnitt zu schnell gefahren sind. Es ist schon eine Frage der Glaubwürdigkeit, wenn Sie bei der Infrastrukturabgabe mangelnden Datenschutz kritisieren, aber dann, wenn es darum geht, die Autofahrer zu kontrollieren, sie vielleicht auch abzuwickeln, ist der Datenschutz plötzlich überhaupt kein Problem. Das ist nicht glaubwürdig, meine Damen und Herren.

Ein anderer Kritikpunkt, der gerne genannt wird, ist die mangelnde Lenkungswirkung der Infrastrukturabgabe. Gestern haben wir im Verkehrsausschuss über Elektromobilität diskutiert. Eine Forderung der Grünen – sie wird auch in dem Antrag, über den wir gestern diskutiert haben, erhoben – ist die stärkere steuerliche Belastung von Autos mit höherem CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Konsequenz, meine Damen und Herren, wäre es, wenn Sie begrüßen würden, wie unser Mautsystem aufgebaut ist.

Umweltfreundliche Autos zahlen nämlich deutlich weniger als umweltschädliche. Als Berichterstatter meiner Fraktion für Elektromobilität freue ich mich darüber, dass Elektroautos unbefristet von der Infrastrukturabgabe be-

freit sind. Damit wird ein wichtiger zusätzlicher Anreiz gesetzt, um umweltfreundliche Elektrofahrzeuge in den Markt zu bekommen und mehr von ihnen auf den deutschen Straßen zu sehen. Es handelt sich vor allem um ein weiteres wichtiges Signal, dass wir die Elektromobilität auf allen Ebenen vorantreiben.

Ein weiteres Thema, das die Opposition in dieser Diskussion immer wieder umtreibt, ist die EU-Rechtskonformität. Ich glaube, die Argumente dazu wurden in den vergangenen Wochen hinreichend ausgetauscht. Die Mitglieder des Verkehrsausschusses werden nächste Woche in Brüssel die Gelegenheit haben, mit Europapolitikern über diese Fragen zu diskutieren. Den ersten Austausch mit der neuen EU-Verkehrskommissarin bei uns im Verkehrsausschuss haben wir alle als sehr konstruktiv empfunden.

Meine Damen und Herren, die Union begrüßt und unterstützt die vorliegenden Gesetzentwürfe der Bundesregierung. Liebe Kollegen von der SPD, wir freuen uns auf die Beratungen in den nächsten Wochen. Wir werden die Einführung einer Infrastrukturabgabe mit Ihnen sicherlich mindestens genauso intensiv wie die Gesetzentwürfe zum Mindestlohn beraten und dieses Vorhaben dann zu einem guten Ergebnis führen.

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

Sabine Leidig, DIE LINKE:

## An populistischer Unverantwortlichkeit kaum zu übertreffen



Sabine Leidig (\*1961)  
Landesliste Hessen

Nach der bisherigen Debatte ist tatsächlich die Frage berechtigt: Worum geht es eigentlich? Denn die zusätzlichen Einnahmen, die möglicherweise in die Staatskasse fließen, sind wirklich sehr gering. Sie werden mit Sicherheit deutlich geringer sein als die behaupteten

500 Millionen Euro.

Ich finde, das Statement von Herrn Minister Dobrindt ist an populistischer Unverantwortlichkeit kaum zu übertreffen. Sie leugnen die Probleme des Klimawandels – wahrscheinlich als eine Erfindung irgendwelcher ideologisch aufgeladenen Autohasser. Das hat mit Modernität wirklich überhaupt nichts zu tun. Damit haben Sie sich, was Ihre Argumentation betrifft, in die Steinzeit zurückkatapultiert.

Ich glaube, dieses Ausländermautgesetz ist erstens der Versuch von Herrn Dobrindt, die Auseinandersetzung um den CSU-Vorsitz zu gewinnen. Zu diesem Zweck möchte er dieses Gesellenstück abliefern, das ausländerfeindliche Ressentiments bedient. Zweitens befürchte ich – das ist aus meiner Sicht eigentlich viel gravierender –, dass dieser System-

wechsel hin zur Nutzerfinanzierung im Kern dazu führen wird, dass die Autofahrerinnen und Autofahrer lohnen müssen, wenn sie bestimmte Straßen befahren, die in Zukunft zu einem relevanten Teil von Privaten betrieben werden sollen. Ob das Geld dann aus der Staatskasse zurücküberwiesen wird oder nicht, ist letztlich zweitrangig. Es besteht die große Gefahr, dass Private – übrigens mit massiver Unterstützung von Wirtschaftsminister Gabriel, der dieses Projekt vorantreibt – diese Infrastruktur betreiben und die öffentliche Hand letztlich dafür zahlt. Das lehnen wir ganz grundlegend ab. Das lehnt auch die allergrößte Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger in diesem Land ab. Ich kann Sie nur inständig bitten, Kol-

Fortsetzung auf nächster Seite

leginnen und Kollegen von der SPD, an dieser Stelle sehr aufmerksam zu sein und dagegenzuhalten.

Ich sehe – da sind wir uns auch alle einig –, dass es im Bereich der Infrastruktur großen Finanzierungs- und Erhaltungsbedarf gibt. Wir alle wissen, dass die großen bzw. immer größer werdenden Lkws das Hauptproblem sind. Sie machen unter anderem Brücken kaputt, die nicht für solch große Belastungen geschaffen sind.

Da muss man einfach sagen: Wenn es wirklich darum geht, für

die Reparatur von Straßen Geld reinzuholen, dann müsste man mit dem Geld anfangen, das buchstäblich auf der Straße liegt: Es ist nach wie vor so, dass Sie jedes Jahr Dieselkraftstoff mit 7 Milliarden Euro subventionieren. Mit diesen 7 Milliarden Euro unterstützen Sie den zunehmenden Lkw-Verkehr. Ich verstehe überhaupt nicht, warum man nicht an solche Subventionen rangeht – wo man perspektivisch eine Menge Geld einnehmen könnte –, um für alle die Infrastruktur in Ordnung zu halten.

Ein weiterer Punkt, wie Sie sofort relativ problemlos große Summen einnehmen könnten, wurde am Montag in einem Fachgespräch der Deutschen Umwelthilfe angesprochen. Sie hat schon 2013 nachgewiesen, dass die Autohersteller bei den Verbrauchswerten ihrer Automobile systematisch tricksen und täuschen. Es ist wäre für die Behörden einfach, die Angaben zum Spritverbrauch zu kontrollieren und den realistischen Wert festzustellen. Damit würden erstens die so betrogenen Autofahrerinnen und Autofahrer, die Ih-

nen angeblich so am Herzen liegen, vor großem Schaden geschützt – sie müssen nämlich im Jahr zum Teil zwei-, dreitausend Euro mehr für Sprit bezahlen, als sie den Angaben des Herstellers zufolge berechnet haben –; zweitens – das ist ein ganz wichtiger Punkt – würden 1,4 Milliarden Euro mehr Steuern eingenommen, weil die Steuerklassen nach Spritverbrauch festgelegt sind. An dieser Stelle geht es tatsächlich darum, Gerechtigkeit herzustellen und dafür zu sorgen, dass alle ihren Beitrag leisten, auch die Auto-

mobilkonzerne.

Meine Forderung: Holen Sie das Geld dort, wo es in unsinnigster Weise ausgegeben wird! Und – ich möchte mich der Forderung der Kollegen anschließen, auch meines Kollegen Herbert Behrens –: Ziehen Sie diese Maut, diesen Gesetzentwurf aus dem Verkehr! Ich würde auch diesen Verkehrsminister aus dem Verkehr ziehen.

(Beifall bei der LINKEN sowie der Abg. Sylvia Kotting-Uhl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Sebastian Hartmann, SPD:

## Wir verlassen uns auf das Wort des Ministers



Sebastian Hartmann (\*1977)  
Landesliste Nordrhein-Westfalen

Phasenweise war der Debattenverlauf wieder von hoher Emotionalität geprägt – Aufregung, Vorwürfe härtester Art, sogar der Vorwurf der Ausländerfeindlichkeit –, dabei geht es im Kern doch um die Finanzierung der deutschen Infrastruktur, darum, wie man ausreichend Geld für Brücken und Straßen, Bundesautobahnen und Bundesstraßen bereitstellen kann.

Die Große Koalition hat sich an verschiedenen Stellen auf den Weg gemacht, die Infrastrukturfinanzierung auf andere Füße zu stellen. Tatsächlich geht es um eine Umschaltung von einer Steuerfinanzierung hin zu einer verstärkten Nutzerfinanzierung. Aber das Ziel ist nicht allein der Weg. Wir wollen eine Infrastrukturabgabe, die keine Mehrbelastung für den deutschen Autofahrer und die deutsche Autofahrerin darstellt. Diese Infrastrukturabgabe muss EU-rechtskonform sein, und sie muss vor allen Dingen einen tatsächlichen Finanzierungsbeitrag leisten.

Es ist kein Geheimnis, dass die Pkw-Maut – oder Infrastrukturabgabe, wie sie heute heißt – kein Herzensanliegen der SPD war und dies auch nicht werden wird.

Die Gründe der SPD für ihre Zustimmung sind die Fortschritte

bei wichtigen Fragen des Arbeitsmarktes – wie beim Mindestlohn –, bei der Mietpreisbremse, deren Vereinbarung nun endlich gelungen ist, bei der besseren Gleichstellung von Mann und Frau und bei der Rente mit 63, um Ordnung auf dem Arbeitsmarkt herzustellen.

Wir beraten diesen Gesetzentwurf heute in erster Lesung. Vor uns steht ein langes Verfahren, in dem noch viele Fragen zu klären sind. Deswegen möchte ich an den Koalitionsvertrag erinnern:

Zur zusätzlichen Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus unseres Autobahnnetzes werden wir einen angemessenen Beitrag der Halter von nicht in Deutschland zugelassenen PKW erheben ... mit der Maßgabe, dass kein Fahrzeughalter in Deutschland stärker belastet wird als heute. Die Ausgestaltung wird EU-rechtskonform erfolgen.

Das ist die Richtschnur des Handelns, und die SPD steht zu diesem Koalitionsvertrag. Ob die Bedingungen des Koalitionsvertrages erfüllt sind, wird jedoch erst die Beratung der beiden vorliegenden Gesetzentwürfe zeigen, für die wir uns ausreichend Zeit nehmen werden, um sie ordentlich und gut zu machen. Die Bürgerinnen und Bürger in unserem Land können sich darauf verlassen, dass der Koalitionsvertrag Bestand hat und wir keinen Schnellschuss machen, sondern uns vernünftig mit den Vorgaben des Koalitionsvertrages auseinandersetzen, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Wir haben als Parlament ausreichend Zeit. Schauen wir uns doch einmal den Zeitablauf an: Im Januar des vergangenen Jahres haben wir die neue Bundesregierung gebildet, im Juli des vergangenen Jahres wurde das erste Konzept – passenderweise an meinem Ge-

burtstag, am 7. Juli – vorgelegt,

Ende Oktober gab es den ersten Referentenentwurf, mit dem die Infrastrukturabgabe im Vergleich zu der Version im Juli deutlich verändert wurde, und Mitte Dezember erfolgten dann der Kabinettsbeschluss und die Einbringung des Gesetzentwurfs.

Nun haben wir Februar 2015; es sind 14 Monate ins Land gegangen. Es gehört auch ein Stück zu unserem parlamentarischen Selbstverständnis, dass wir uns als Parlamentarierinnen und Parlamentarier ausreichend Zeit nehmen, diesen Gesetzentwurf vernünftig zu beraten.

Die Opposition hat bisher allerdings nur wenig Konstruktives beigetragen. Wir werden erst jetzt in die Debatte einsteigen und uns die eingebrachten Vorschläge anschauen. Wir brauchen aber kein Wahlkampfgetöse, sondern eine vernünftige Auseinandersetzung mit den Argumenten, die in die Debatte eingebracht worden sind.

Wir nehmen die Hinweise des Bundesrates sehr ernst.

Die Stellungnahme ist umfangreich, und die 23 Punkte, die dort benannt worden sind, werden im parlamentarischen Verfahren aufzuarbeiten sein. Es wäre sicherlich zu kurz gedacht, wenn ich sagen würde: Es ist doch selbstverständlich, dass sich die SPD die Position des Bundesrates zu eigen macht, da sie in 14 von 16 Bundesländern regiert und in 9 Bundesländern den Regierungschef stellt. Damit ist die Position des Bundesrates automatisch auch die Position der SPD. – Nein, so ist es nicht. Diese Vorschläge und Anmerkungen enthalten aber viele Punkte, mit denen man sich auseinandersetzen muss.

Warum führen wir eine Infrastrukturabgabe ein? Es geht tatsächlich um den zusätzlichen Bei-

trag. Ein wichtiger Hinweis im Zusammenhang mit der Finanzierung der Infrastruktur ist, dass man sich auch einmal die vorgelegten Gutachten anschauen sollte. Es geht um die Plausibilität, und ich gebe den Kolleginnen und Kollegen recht: Da es uns in der Diskussion im Kern darum geht, vernünftige Mittel in ausreichender Höhe zu erheben – 600 Millionen Euro waren die Zielmarke im Juli des vergangenen Jahres, 500 Millionen Euro sind es nach dem jetzigen Vorschlag –, müssen wir darauf dringen, dass die Berechnung nachvollziehbar und plausibel ist und gutachterlich unterlegt wird.

Nicht nachvollziehen kann ich – das muss ich in aller Offenheit bekennen –, dass man sich darum einen Rechtsstreit liefert; denn tatsächlich geht es uns doch darum, einen zusätzlichen Beitrag für die Finanzierung der Infrastruktur zu erreichen. Daraus sollte man kein Staatsgeheimnis machen, und es hat auch mit dem parlamentarischen Selbstverständnis zu tun, dass wir das hier beraten.

Herr Minister, wir waren hier sehr nah bei Ihnen, als Sie gesagt haben: Nein, man muss die Informationen erst einmal in das Parlament einbringen, bevor man sie der Öffentlichkeit mitteilt. – Leider war es aber so, dass es am vergangenen Wochenende zunächst in den Medien stand und wir erst danach den Downloadlink erhalten haben. Ich denke, im weiteren Verfahren werden wir uns mit diesen Gutachten, die nun endlich veröffentlicht sind und Voraussetzung für die Zustimmung zu dem Gesetzentwurf sein können und werden, auseinandersetzen.

Der Bundesrat erwartet in seiner Stellungnahme zu Recht, dass wir ein rechtssicheres Verfahren anwenden. Es ist auch in den Raum gestellt worden, dass man aufpassen muss, ob die Belastung eventuell bestehen bleibt, während die Entlastung plötzlich entfällt. Aus Sicht der SPD sind die Entlastung durch die Senkung der Kfz-Steuer und die Belastung durch die entsprechende Einführung einer Nutzerabgabe untrennbar miteinander verbunden.

der verbunden.

Wir verlassen uns auf das Wort des Ministers, dass das Ganze EU-rechtskonform erfolgt. Die entsprechenden Gutachten sind bekannt. Es ist aus Sicht der SPD überhaupt kein Problem, die Gesetzentwürfe untrennbar miteinander zu verbinden, sodass das eine nur mit dem anderen geht. Das hätte auch den Charme, dass jedem Kritiker, der die EU-Rechtskonformität infrage stellt, der Wind aus den Segeln genommen wird, da die Behauptung nicht weiter aufrechterhalten werden könnte, dass hier etwas getan wird, was die deutschen Autofahrerinnen und Autofahrer belastet.

Da Sie sich so aufregen, möchte ich der Opposition eines sagen: Sie können sich hier nicht zum Retter der deutschen Autofahrerinnen und Autofahrer aufschwingen. Dass Sie das nicht sind, haben Sie hier deutlich bewiesen: Sie fordern die vollständige Einführung einer Maut auf allen Bundesstraßen, ohne gleichzeitig die Autofahrerinnen und Autofahrer zu entlasten. Wer das Bürokratiemonster bekämpfen will, kann nicht alle Straßen bemaunten, alle Autos fotografieren und dann noch sagen: Das ist eine bürgerfreundliche Lösung. – So wird es nicht gehen.

Auch die Linken können es sich an dieser Stelle nicht so einfach machen. Sie können nicht einerseits den Befund erheben, dass wir zu wenig Geld für die deutsche Infrastruktur haben, andererseits eine Nutzerabgabe ablehnen und gleichzeitig sagen: Wir wollen hier keine Steuern erhöhen. – Übrig bliebe eine Finanzierung durch Steuern

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Dies ist eine gekürzte Version der Debatte. Es sprachen außerdem noch Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), Philipp Murmann (CDU/CSU), Andreas Schwarz (SPD), Eckhardt Rehberg (CDU/CSU), Kirsten Lühmann (SPD) und Ulrich Lange (CDU/CSU).

Debatte zur Post 2015-Agenda / 88. Sitzung des 18. Deutschen Bundestages am 26. Februar 2015

Dr. Gerd Müller, CDU/CSU, Bundesminister für wirt. Zusammenarbeit und Entwicklung:

## Wir brauchen den Weltzukunftsvertrag



Gerd Müller (\*1955)  
Bundesminister

Ich danke Ihnen allen, auch den Verkehrspolitikern und den Fraktionspolitikern, die hier bleiben, aber ganz besonders meinen Freunden in den Fraktionen der CDU/CSU und SPD für diese wichtige Debatte.

Wo kommen wir her, und wo gehen wir hin? Das ist die Grundsatzzfrage, die sich jeder stellen muss, der die Zukunftsfähigkeit unserer Politik bewertet und der gestaltet. Richten wir doch mal einen kurzen Blick auf die Erdgeschichte, meine Damen und Herren, liebe junge Zuhörer: Schon vor Milliarden von Jahren bestand dieses Sonnensystem. Auf unserem Planeten, der Erde, spazierte nicht wir, sondern Dinosaurier über den Kontinent und zwischen den Kontinenten, durch die Regenwälder, von Amerika nach Europa. Es gab Eiszeiten, es gab Dürreperioden, es gab Naturkatastrophen gewaltigen Ausmaßes, und das alles, bevor es die Grünen und uns Menschen überhaupt gab. Warum sage ich das? Ich sage das, um uns Menschen einzuordnen. Wir Menschen nehmen uns sehr wichtig, vielleicht zu wichtig. Verkürzt man die Erdgeschichte auf 24 Stunden, so tritt der Mensch, also wir, erst in den letzten fünf Minuten auf diesen Planeten. So kurz ist das Menschenzeitalter, das Anthropozän, wie es Nobelpreisträger Paul Crutzen nennt.

Wir Menschen hinterlassen aber einen gewaltigen ökologischen Fußabdruck, auch die Verkehrspolitik. Ich möchte Ihnen das an einem Beispiel verdeutlichen: Wenn man die weltweit pro Jahr verkauften Plastikwasserflaschen, die zumindest für uns in Deutschland eigentlich nicht notwendig sind – wir können Wasser aus dem Glas oder direkt aus dem

Hahn trinken –, aneinanderreicht, dann kommt man 50-mal zum Mond. Wir hinterlassen einen gewaltigen ökologischen Fußabdruck, ja, wir haben das Potenzial, die Erde an den Rand der Apokalypse zu führen.

Da ist zum einen die gewaltige Explosion der Weltbevölkerung. In Zeiten Jesu lebten Hundert Millionen Menschen auf dem Planeten, auf der gesamten Erde. Vor gut 200 Jahren, zu Zeiten Goethes, lebte 1 Milliarde Menschen. Heute sind es 7,5 Milliarden Menschen. Heute, am 26. Februar 2015, reden wir hier im Deutschen Bundestag nicht nur über die Maut, sondern es kommen auch 230 000 Menschen auf unserem Planeten hinzu. Sie wollen essen, sie wollen trinken, und sie wollen in Würde leben. Das sind mehr als 80 Millionen Menschen im Jahr. Die Bevölkerung Afrikas wird sich verdoppeln. Alle diese Menschen haben einen legitimen Anspruch auf ein Leben in Würde, in Frieden, ohne Hunger – weltweit, in Afrika und Europa, in Syrien und im Sudan, die Flüchtlingskinder in den Flüchtlingslagern in den Krisen- und Kriegsgebieten im und um den Irak.

Wir leben heute in einer Welt. Das Denken „erste Welt, zweite Welt, dritte Welt“ ist im Zeitalter der Globalisierung ein Denken von gestern. Denn jeder kann jedem schaden. Nur gemeinsam können wir die Überlebensfragen der Menschheit lösen: Frieden schaffen durch Abrüstung und Reduzierung des ABC-Waffenpotenzials – ich sage das als Entwicklungsminister ganz bewusst; das Thema ist in den vergangenen Jahrzehnten etwas beiseitegerutscht –, die Schöpfung erhalten – von der Arktis bis zum Regenwald –, Ernährung, Gesundheit, Energie für alle schaffen, ein Leben in Würde ermöglichen.

In diesem Jahr, dem sogenannten Entwicklungsjahr 2015, werden in der Weltgemeinschaft wichtige Entscheidungen fallen: beim G-7-Gipfel in Elmau, beim Klimagipfel in Paris, beim Entwicklungsfinanzierungstreffen in Addis Abeba, beim UN-Gipfel in New York. Meine Damen und

Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, es geht um nicht weniger und um nicht mehr als um einen neuen Weltzukunftsvertrag, eine neue Partnerschaft, die wir für die Völker der Erde vereinbaren. Dabei stellt sich die Frage der globalen Gerechtigkeit ebenso wie die neue Frage der weltsozialen Verteilung. Gleiche Rechte für alle Weltbürger – darüber sollten wir uns einmal über diese Debatte hinaus unterhalten. Oder darüber: Wer erhält wie viel vom Kuchen der Erdatfel?

Wenn heute die reichsten 100 Menschen auf der Erde – Oxfam sagt, die reichsten 85 Menschen –, also so viele, wie auf der Besuchertribüne sitzen, genauso viel besitzen wie die 3,5 Milliarden ärmsten Menschen, die Hälfte der Menschheit, und wir, die reichen Industriestaaten, die G 7, die nicht einmal 20 Prozent der Weltbevölkerung ausmachen, 80 Prozent der Ressourcen des Planeten Erde beanspruchen,

dann ist klar: Wir haben ein Gerechtigkeits- und ein Verteilungsproblem. Die Antwort kann nicht ein „Weiter so“ sein, sondern muss „Globalisierung“ heißen. Der Markt braucht Regeln, Grenzen, soziale und ökologische Vorgaben.

Das sind spannende Fragen und Prozesse, die über die Tagespolitik hinausgehen. Wir müssen aber diese Fragen und Prozesse, welche über die Zukunft des Planeten und der Menschheit entscheiden, gestalten.

Meine Damen und Herren, die Probleme und Zusammenhänge sind global. Sie sind schwierig, aber lösbar. Deutschland leistet einen entscheidenden Beitrag im Rahmen der G-7-Präsidentschaft. Unsere Bundeskanzlerin Angela Merkel hat eine ehrgeizige Agenda erstellt und geht entschlossen voraus. Das macht sie neben allen tagespolitischen Herausforderungen. Ich habe großen Respekt vor der Bundeskanzlerin, dass sie sich auch diesen grundsätzlichen Themen stellt und hier ihre Verantwortung in der Weltgemeinschaft zeigt.

Deutschland geht in Europa voran. Das geschieht mit einer hier verabschiedeten Nachhaltigkeits-

agenda, beim Klimaschutz mit der Finanzierung des Green Climate Fund, im Gesundheitsbereich mit der Finanzierung des GAVI-Fonds sowie in der Entwicklungszusammenarbeit. Wir gestalten die internationalen Prozesse in Freundschaft und Partnerschaft. Vielen Dank, Frau Kollegin Umweltministerin Hendricks. Ein gemeinsamer Auftritt der Bundesregierung in internationalen Gremien führt zum Erfolg.

Im UN-Prozess wurden jetzt 17 Weltentwicklungsziele formuliert. Die Fraktionen haben das in ihren Anträgen dargelegt und dazu Stellung genommen. Wir werden dies natürlich in die Beratungen aufnehmen. Dies ist ein Entwicklungspfad in die Zukunft. Wichtig ist mir bzw. uns, dass wir unsere Kernbotschaften aus diesen 17 Zielen entwickeln und dass die Ziele und Unterziele konkret messbar und überprüfbar sind. Das ist etwas Neues gegenüber den Millenniums- und Nachhaltigkeitszielen.

Zukünftig müssen alle über das Erreichte oder Nichterreichte Rechenschaft ablegen. Nur dann werden die nachhaltigen Entwicklungsziele ein wirklicher Zukunftsvertrag, mit dem man Politik gestalten, vorantreiben und die Welt verändern kann; denn Messbares kann man einfordern. Das ist gerade für die Zivilgesellschaften – ich bedanke mich bei der deutschen Zivilgesellschaft sehr für die großartige Unterstützung und Beteiligung – sehr wertvoll. Auch Deutschland wird sich messen lassen müssen. Auch wir werden noch mehr gefordert sein,

meine Damen und Herren. Darüber wird hier im Bundestag entschieden. Es wird darüber entschieden, ob wir es schaffen, die Ziele in nationale Politik umzusetzen, ob uns Budgets und Gesetze unserem Ziel näherbringen und ob wir unsere Finanzausgaben gegenüber den Entwicklungsländern einhalten. Alle Politikbereiche sind tangiert: Umwelt-, Entwicklungs-, Wirtschafts-, Außenwirtschafts-, Handels-, Agrar- und Energiepolitik.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich danke den Kolleginnen und Kollegen hier im Bundestag. Über alle Fraktionsgrenzen hinweg hat die Entwicklungspolitik in dieser Zeit durch Sie einen neuen Stellenwert bekommen. Meine Damen und Herren, Frau Kofler, Frau Pfeiffer, wir reden nicht nur, wir handeln auch. Unsere Initiativen zeigen auch Wirkung. Frau Roth wird nachher gleich die Frage stellen: Was passiert konkret?

Deshalb erkläre ich Ihnen anhand einiger weniger Punkte, was konkret zur Problemlösung in Deutschland und darüber hinaus unser Beitrag ist.

Unsere Initiativen zeigen Wirkung. „EINWELT ohne Hunger“ schafft Zukunft für die Landwirtschaft in Afrika. Ich habe elf neue Innovationszentren in Partnerländern Afrikas auf den Weg gebracht. 500 Millionen Kinder konnten auch aufgrund des deutschen Beitrags in den vergangenen zehn Jahren gegen Tuberkulose

Fortsetzung auf nächster Seite

**Alle müssen über das Erreichte oder Nichterreichte künftig Rechenschaft ablegen.**



Die UN-Generalversammlung berät im Mai 2014 in New York über die Post-2015-Agenda. © picture alliance / Photoshot

und Kinderlähmung geimpft werden. Auch Aids wurde bekämpft. Vor drei Wochen haben wir hier in Deutschland eine Finanzierungs-zusagevereinbarung mit der Weltgemeinschaft, mit vielen Gebern abgeschlossen: Zusätzlich 300 Millionen Kinder werden in den nächsten zehn Jahren gegen Krankheiten und Seuchen geimpft bzw. immunisiert werden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir starten eine neue Berufsbildungsoffensive. Darüber werden wir mit den Fraktionen

und dem deutschen Handwerk noch diskutieren. Ich habe gestern mit dem Handwerkspräsidenten darüber gesprochen. Wir haben uns per Handschlag das Versprechen gegeben, mit dem deutschen Handwerk für die Jugend in den Kriegs- und Krisengebieten und mit der Jugend in Afrika Ausbildungspartnerschaften zu schließen und berufliche Bildung zu einem neuen, verstärkten Schwerpunkt zu machen. Wir entwickeln außerdem ein neues Infrastrukturprogramm – ich werde es im Rah-

men der Haushaltsberatungen vorstellen -, um Flüchtlingen in und um Syrien – dort allein gibt es 15 Millionen Flüchtlinge – und in der Ukraine zu Hause, in ihren Ländern eine Lebensperspektive zu geben. Wir müssen dort mehr Verantwortung übernehmen.

- Danke schön. – Deshalb freue ich mich, dass die Europäische Union – was viele nicht geglaubt haben – meiner Forderung nachgekommen ist und diese Initiativen mit einer Sondermilliarde aus Brüssel unterstützt. Das kann der

Einstieg in eine Neukonzeption des europäischen Engagements sein.

Wir in Deutschland können all die anstehenden Herausforderungen nicht alleine bewältigen. Deshalb ist dieser neue Weltzukunftsvertrag – so nenne ich ihn; in Kennerkreisen ist er bekannt als „Post-2015-Agenda“ – so wichtig. Es geht um eine Welt in Balance, es geht um fairen Handel – nicht um freien Handel -, und es geht um eine faire Partnerschaft zwischen Industrie-, Schwellen- und Ent-

wicklungsländern. Dabei lautet unsere Generationenaufgabe: die Reichtümer unserer Erde teilen, damit alle Menschen ein Leben in Würde führen können, und ihre Begrenzungen respektieren, damit künftigen Generationen, der Jugend, ein Leben auf diesem Planeten möglich bleibt. Die Herausforderungen sind lösbar. Nutzen wir unsere Möglichkeiten! Unsere Kinder werden uns daran messen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD)

Heike Hänsel, DIE LINKE:

## TTIP bedroht die öffentliche Daseinsvorsorge



Heike Hänsel (\*1966)  
Landesliste Baden-Württemberg

Die Welt diskutiert über eine neue globale Agenda für nachhaltige Entwicklung, und das ist auch bitter nötig; denn wir leben in einer Welt, in der die Armen immer ärmer und die Reichen immer reicher werden. Diese Entwicklung muss umgekehrt werden, wenn wir ernsthaft globale soziale Gerechtigkeit erreichen wollen.

Die Oxfam-Studie vom letzten Jahr wurde vielfach zitiert. Auch ich möchte noch einmal die Zahlen nennen. Demzufolge hat sich das Vermögen der 85 reichsten Menschen weltweit in den letzten fünf Jahren verdoppelt und entspricht damit dem gesamten Ver-

mögen der ärmeren Hälfte der Weltbevölkerung. Der Grund dafür liegt in diesem herrschenden Wirtschafts- und Finanzsystem. Der Papst hat dies in einem einfachen, aber klaren Satz ausgedrückt: „Diese Wirtschaft tötet.“ Deshalb kann es in dieser Wirtschafts- und Finanzpolitik kein Weiter-so geben.

Wir fordern von der Bundesregierung im Rahmen der Agenda, den Kampf gegen die weltweite soziale Ungleichheit zwischen Staaten und auch innerhalb unserer eigenen Gesellschaft zu einem zentralen Ziel der neuen Entwicklungsagenda zu machen. Ich sage ausdrücklich: Ein klares Bekenntnis von der Bundesregierung dazu fehlt mir bisher.

Herr Minister Müller, mit Blick nach Bayern kann ich nur sagen: Dumpfe Sprüche wie „Wir sind nicht das Weltsozialamt“ von Ministerpräsident Seehofer – dieser Spruch ist übrigens auch von der NPD plakatiert worden – sind der Diskussion über die globale Agenda abträglich. Das muss doch ein Schlag in Ihre Magengrube gewesen sein. Wir lehnen solche Sprüche ab.

Es muss nicht nur die Armut bekämpft werden, sondern auch der

extreme Reichtum. Die enorme Konzentration von Eigentum und wirtschaftlicher Macht gefährdet Demokratie und Rechtsstaatlichkeit. Die Politik für die Interessen der Reichen setzt sich praktisch automatisch fort. Um das zu ändern, brauchen wir unabdingbar ein gerechtes Steuersystem, das endlich die Reichen hier in Deutschland, in Europa und weltweit massiv besteuert und Steuerflucht weltweit konsequent bekämpft.

Die Bundesregierung hat sich mit der Aussage, keinerlei Steuererhöhungen vorzunehmen und keine Vermögens- bzw. Reichensteuer einzuführen, gegen diese soziale Umverteilung gestellt und diesem Anspruch eine Absage erteilt, und das bei 12,5 Millionen armen Menschen in Deutschland und weltweit über 1 Milliarde Menschen, die in Armut leben. Das ist in meinen Augen ein völlig falsches Signal. Damit nehmen Sie hinsichtlich der neuen Agenda für nachhaltige Entwicklung keine Vorreiterrolle ein.

Wie sehen die realen politischen Entscheidungen aus? Wir diskutieren über viele Papiere – das ist auch wichtig -, aber wie sieht es konkret aus? Es werden doch politische Fakten geschaffen, die den hehren Zielen der neuen Agenda eigentlich zuwiderlaufen. Ein Beispiel: Auf dem Weltwirtschaftsforum in Davos trafen sich im Januar Vertreter der reichsten Wirtschaftsnationen. Auch die Bundesregierung war mit Merkel, Gabriel und Schäuble präsent. Dort waren die Nachhaltigkeitsziele eigentlich überhaupt gar kein Thema. Es ging um die Ausweitung der Profitzone, insbesondere um die Ausweitung des schädlichen Freihandels, der zu mehr Armut und nicht zu mehr Entwicklung beiträgt. Vor allem Sigmar Gabriel hat dort für TTIP gewor-

ben und gesagt, dass er dieses Abkommen vorantreiben will.

Herr Müller, Ihr Ministerium hat eine Studie in Auftrag gegeben, die zu dem Ergebnis kam, dass ausgerechnet TTIP, also die Freihandelszone, die unsere Standards bedroht, die die Arbeitsbedingungen weltweit verschlechtern wird, die mehr Konkurrenz bedeutet, die die öffentliche Daseinsvorsorge insgesamt bedroht, die die Demokratie in Europa und in den USA fundamental bedroht, ein Segen für die Länder des Südens sein soll. Es wurde sogar formuliert, TTIP könne der Keim für ein neues, faires Welthandelssystem sein. Dazu kann ich nur sagen: Das ist Wahnsinn. TTIP wird in keiner Weise zu einem fairen Welthandelssystem beitragen. TTIP muss gestoppt werden. Das ist der beste Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung.

Es gibt viele Studien, die belegen, dass TTIP auch für die Länder des Südens zu massiven Nachteilen führen wird. Deswegen kann ich nur sagen: Geben Sie einmal eine neue Studie in Auftrag bei einem Institut, das vielleicht ein bisschen seriöser arbeitet.

Wir fragen uns natürlich auch: Was bedeuten die Diskussionen über eine nachhaltige Entwicklung für die derzeitige Außen- und Verteidigungspolitik? Will die NATO allen Ernstes nun eine neue Aufrüstungsspirale in Gang setzen? Alle NATO-Staaten wurden aufgefordert, 2 Prozent des BIP, also des jährlichen Bruttoinlandsprodukts, für das Militär aufzuwenden. 2 Prozent des BIP wären in Deutschland 52 Milliarden Euro. Dabei haben wir es bis heute nicht geschafft, 0,7 Prozent des BIP, also weniger als die Hälfte von diesen 2 Prozent, pro Jahr für Entwicklungshilfe auszugeben. Das ist doch ein Wahnsinn!

Wir setzen uns dafür ein, dass diese Aufrüstungsspirale und diese Diskussion über eine neue Kriegspolitik der NATO in Europa und international beendet werden. Wir brauchen endlich konkrete Abrüstungsziele, die in die globale Agenda für die Finanzierung von Entwicklungshilfe und Klimaschutz aufgenommen werden.

Wir haben konkrete Vorschläge unterbreitet. Darüber wurde bereits in der Zeit der Wirtschaftskrise, 2008/2009, diskutiert. Damals wurde gesagt: Wir können so nicht mehr weitermachen; wir brauchen grundlegende Reformen der Finanzmärkte und unseres Wirtschaftssystems; wir brauchen Regulierung. Selbst Angela Merkel hat sich für einen Weltwirtschaftsrat eingesetzt, der von der Stiglitz-Kommission vorgeschlagen wurde. Davon ist jetzt überhaupt nicht mehr die Rede. Alles geht genau so weiter wie bisher, was zu mehr Armut beiträgt. Deshalb fordern wir, die Idee eines Weltwirtschaftsrates wieder aufzugreifen. Wir fordern auch, dass die UN demokratisiert werden; denn wenn wir wollen, dass die globalen Ziele für alle gelten, dann müssen auch alle Staaten gleichberechtigt entscheiden können. Diese Demokratisierung ist mit Blick auf eine weltweite Agenda überfällig.

Weil Frau Hendricks nach mir sprechen wird, sage ich zum Schluss: Wir fordern auch, dass bei den Vereinten Nationen eine Art Kompensationsfonds zur Klimafinanzierung eingerichtet wird. Wir wollen nämlich nicht, dass der Umgang mit klimafreundlicher Technologie nach wie vor der Logik des Profitstrebens folgt. Wir wollen, dass es einen Kompensationsfonds gibt, über den solche Technologien solidarisch den Ländern des Südens umsonst zur Verfügung gestellt werden, weil die Rettung des Planeten und damit die Klimaschutzpolitik über dem Profitstreben stehen muss.

Deshalb – mein letzter Satz – braucht es zusätzliches Geld für die Klimaschutz- und Anpassungsfinanzierung. Wir haben den Green Climate Fund, aber wir wollen, dass es auch zusätzliches Geld für die Klimaschutzfinanzierung gibt.

Es darf nicht verrechnet werden, schon gar nicht mit den Geldern für die Entwicklung. Soziale Entwicklungen und der Schutz des Planeten dürfen nicht gegeneinander aufgerechnet werden.

(Beifall bei der LINKEN)



Proteste gegen das TTIP-Abkommen vergangene Woche in Berlin

© dpa

Dr. Barbara Hendricks, SPD, Bundesministerin für Umwelt:

## Industriestaaten müssen sich selbst in die Pflicht nehmen



Barbara Hendricks (\*1952)  
Bundesministerin

Wir brauchen ein globales Entwicklungsmodell, das neben den ökonomischen und sozialen Chancen auch die ökologischen Belastungsgrenzen der Erde respektiert und ins Blickfeld nimmt. Es liegt an uns, heute die Grundlagen dafür zu schaffen, dass auch die kommenden Generationen Wohlstand und Sicherheit in der Weise erleben können, wie wir sie heute für uns in Anspruch nehmen. Mit den vorgeschlagenen weltweit gültigen Nachhaltigkeitszielen können wir den globalen Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutz spürbar voranbringen.

Wir alle müssen uns dafür einsetzen, den Wandel zu einem wesentlich nachhaltigeren Wirtschaften weltweit zu beschleunigen. Das gilt zuallererst für uns selbst hier in Deutschland. Wir müssen die Post-2015-Agenda mit Entschlossenheit umsetzen. Nur wenn wir bei Umweltschutz und Nachhaltigkeit mit Bestimmtheit vorangehen, werden uns auch andere folgen.

Wenn wir diese Vorreiterrolle ausfüllen, dann kann unsere konsequente Umweltpolitik die Basis für dauerhaften wirtschaftlichen Erfolg sein. Aus dem internationalen Klimaprozess sollten wir gelernt haben, dass die Welt solche Vorreiter braucht.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, zusammen mit Bundesminister Gerd Müller – ja, wir arbeiten wirklich gut zusammen; das gilt natürlich für sein ganzes Haus – engagiert sich mein Haus dafür, dass beim UNO-Gipfel der Staats- und Regierungschefs im September dieses Jahres in New York eine ambitionierte Post-2015-Agenda für nachhaltige Entwicklung be-

schlossen wird.

Diese Agenda soll der Welt neuen Rückenwind für den Wandel zu einer nachhaltigen Entwicklung geben, die ihren Namen verdient. Dazu gehört der weltweite Kampf gegen Hunger und Armut sowie für ein friedliches Miteinander.

Der Wandel muss alle Länder umfassen, die Schwellen- und Entwicklungsländer genauso wie die Industrieländer. Auch Deutschland muss sich daher zur Erreichung der Ziele der Agenda bekennen und national seine Beiträge leisten. Die Vereinten Nationen haben einen Katalog mit 17 Nachhaltigkeitszielen, den sogenannten Sustainable Development Goals – in internationalen Zusammenhängen gibt es ja immer Abkürzungen; es sind die sogenannten SDGs -, vorgelegt. Dieser Katalog ist ein klares Bekenntnis zur weltweiten Verbesserung der Lebensbedingungen und zum Schutz natürlicher Ressourcen in einer universell anwendbaren Agenda. Es ist gelungen, einen Konsens zu erreichen, der weit über die Millenniumsziele, die bisher noch Gültigkeit haben, hinausgeht und wichtige neue Herausforderungen wie Ressourceneffizienz und umweltverträgliches Wirtschaften aufgreift. Auch das Rechtsstaatsprinzip konnte durchgesetzt werden, übrigens mit der Unterstützung Chinas.

Ich will ausdrücklich hervorheben, dass China in den Verhandlungen eine wichtige Rolle gespielt und wesentlich dazu beigetragen hat, dass sich einige kritische Stimmen am Ende eben nicht durchsetzen konnten. Es ist wichtig, dass China und die anderen großen Schwellenländer auch im weiteren Prozess eine konstruktive Rolle spielen. Nur wenn China und Indien, die zwei bevölkerungsreichsten Länder der Welt, hinter dem Zielkatalog stehen, kann der globale Wandel gelingen.

Mit beiden Ländern hat die Bundesregierung eine besonders intensive bilaterale Kooperation in Schlüsselbereichen der Agenda. Das Aufholtempo in beiden Ländern ist durchaus beeindruckend.

Für den weiteren Prozess gilt es, das Ambitionsniveau zu halten und eine Neuverhandlung des Katalogs zu vermeiden. Umwelt-

schutz muss neben Wirtschafts- und Sozialpolitik ein gleichberechtigter Teil der Post-2015-Agenda bleiben; nur dann können die drei Dimensionen nachhaltiger Entwicklung ausbalanciert werden. Wir haben uns vorgenommen, die Agenda in politische Hauptbotschaften zusammenzufassen; das wird dann der Kommunikation dienen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es ist erkennbar, dass einige Staaten einseitig auf wirtschaftliches Wachstum und Armutsbekämpfung Wert legen. Der Umweltschutz darf aber nicht wieder auf der Strecke bleiben wie zuletzt im Jahr 2000 bei den Millenniumsentwicklungszielen.

Die Industriestaaten müssen sich selbst in die Pflicht nehmen. Wir wollen die Lebensbedingungen aller Menschen verbessern. Entsprechend muss herausgestellt werden, welcher Beitrag zur Armutsreduzierung und zur Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen geleistet werden kann.

Das Thema „nachhaltiger Konsum und nachhaltige Produktion“ ist ein wesentliches Element, da es

im Kern darum gehen muss, mit weniger eben mehr zu produzieren. Wir wollen ein inklusives Wirtschaftswachstum erreichen, mit möglichst hoher Ressourceneffizienz. Das führt zu neuen Geschäftsmöglichkeiten, die Innovationen fördern. Aber auch Chemikalien- und Abfallmanagement, eine Erhöhung des Anteils nachhaltiger Produkte und Dienstleistungen, Konsumenteninformationen und soziale Unternehmensverantwortung sind weitere Ansätze, die in diesem Zusammenhang Berücksichtigung finden sollen.

Wenn wir etwas für die nachhaltige Entwicklung tun wollen, müssen wir bei der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung immer auch die ökologischen Belastungsgrenzen der Erde im Blick behalten und dürfen sie nicht weiter überschreiten. Deshalb müssen die OECD-Staaten – also auch wir – ihren Lebensstil so verändern, dass er bei weltweiter Anwendung die Umweltbelastungsgrenzen der Erde nicht verletzt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Deutschland ist schon weit gekommen, darf sich aber nicht zurücklehnen. Bei der Umsetzung der Agenda können wir zeigen, dass sich Deutschland seiner internationalen Bedeutung für eine

nachhaltige Entwicklung bewusst ist und sich dieser Verantwortung stellt. National müssen auch wir dazu beitragen, dass „business as usual“ überwunden wird. Wir starten dabei zum Glück auf hohem Niveau.

In einem Beschluss hat das Bundeskabinett Bereiche festgelegt, in denen Deutschland einen besonderen Beitrag leisten will, unter anderem mit der Energiewende und mit dem Deutschen Ressourceneffizienzprogramm, dem sogenannten ProgRes. Mit der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie haben wir ein gutes Instrument, das wir für die Umsetzung der globalen Ziele der Agenda nutzen werden. Dabei ist es von großer Bedeutung, dass sich alle Akteure und Ebenen von Staat, Gesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft und Politik in Deutschland die neuen Ziele tatsächlich zu eigen machen und Anstrengungen unternehmen, sie zu erreichen. Die Bundesregierung ist dazu bereit.

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

**Deutschland ist schon weit gekommen, darf sich aber nicht zurücklehnen.**

Claudia Roth, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsvizepräsidentin:

## Die Debatte ist zu virtuell und viel zu sachlich



Claudia Roth (\*1955)  
Bundestagsvizepräsidentin

Die großen Krisen überraschen und überschatten mehr und mehr die Fragen der globalen Zusammenarbeit. Amnesty International und Wolfgang Ischinger sprechen fast im Gleichklang – das passiert wirklich nicht oft – vom Zeitalter des Zerfalls unserer Weltordnung. Bei den Menschen herrschen Ratlosigkeit, Entsetzen, Trauer ange-

sichts des Leidens und der Gewalt in der Ukraine, angesichts von inzwischen über 57 Millionen Flüchtlingen – die größte Zahl seit dem Zweiten Weltkrieg –, aber auch angesichts des Terrors, der uns immer näher rückt.

Erscheint es Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen, nicht auch merkwürdig angesichts dieser humanitären Tragödien und Katastrophen, wenn wir nun über furchtbar komplizierte internationale Prozesse reden mit diesen furchtbar komplizierten Begriffen und Abkürzungen, die außerhalb der Welt von AwZ, BMZ und GIZ keiner kennt, wenn wir über die Post-2015-Agenda reden, über SDGs, über eine ODA-Reform, über den TOSD? Mich wundert es auf alle Fälle nicht, wenn kaum jemand versteht, worum es eigentlich geht – nicht in der Bevölkerung, nicht im Parlament und leider offenbar auch nicht in der Bundesregierung. Die Debatte, sie

ist viel zu virtuell, sie ist viel zu fachlich, und sie ist vor allem unpolitisch geworden. Das müssen wir ändern!

Die Debatte erreicht nicht die Köpfe der Menschen und auch nicht ihre Herzen. Sie muss raus aus diesem Elfenbeinturm; denn es geht nicht um einen Expertendiskurs, sondern um unsere Verantwortung für die Zukunft des Planeten und für die Lebenssituation der Menschen.

Dabei müssen zwei Entwicklungen im Mittelpunkt stehen: der menschgemachte Umwelt- und Klimakollaps und die rasant zunehmende globale soziale Ungleichheit. Gerd Müller hat es gesagt: Es muss uns alle erschrecken, dass die 80 reichsten Menschen auf der Welt inzwischen so viel Vermögen besitzen wie die ärmere Hälfte der Weltbevölkerung. 80

Fortsetzung auf nächster Seite

Menschen besitzen mehr als 3,5 Milliarden Menschen.

70 Prozent der Weltbevölkerung leben in Ländern, in denen die soziale Ungleichheit massiv zugenommen hat. Deshalb kann es uns doch nicht wundern, dass viele versuchen, in anderen Ländern für sich und ihre Kinder eine Perspektive und Zukunft zu finden.

Was große Migrationsbewegungen – sie sind bei den 57 Millionen Flüchtlingen gar nicht mitgezählt – angeht: Das sind in der Zwischenzeit Umwelt- und Klimaflüchtlinge. Die Bekämpfung der sozialen Ungleichheit und die Bekämpfung der Klimakrise sind heute also die allerwichtigsten Menschheitsaufgaben.

Ein nachhaltiges und gerechtes Entwicklungsmodell für die ganze Welt ist deshalb eine Überlebensfrage und vorausschauende Friedenspolitik.

Die globalen Nachhaltigkeitsziele sind keine abstrakte Größe, möglichst ganz weit weg von uns und nur etwas für die vermeintlichen Entwicklungsländer, also die Fortsetzung der Millenniumsziele. Nein, sie nehmen uns alle in die Pflicht und bestimmen unser Leben im Hier und Jetzt: wie wir ar-

beiten, wie wir wirtschaften, wie wir konsumieren, wie wir leben. Hier kommt es auf die gesamte Bundesregierung an, die Chance, die es in diesem Jahr der Entscheidungen gibt, zu ergreifen.

Es geht schlichtweg um die Frage, ob es den politischen Willen für eine nachhaltige Gesellschaft gibt, die sich vom Verbrauch fossiler Rohstoffe entkoppelt und umweltschädliche Subventionen abbaut. Es geht um ehrliche und verbindliche Zusagen zur Entwicklungs- und Klimafinanzierung und um völkerrechtlich bindende Regeln und bindende Überprüfungsmechanismen in der Klima- und Gerechtigkeitspolitik. Das sind die Eckpunkte, an denen wir Sie, werte Bundesregierung, messen werden.

Ich habe mir den Antrag der Koalition angeschaut. Er ist genau in dem vorhin beschriebenen Sound geschrieben: so abstrakt, so virtuell und so wahnsinnig weit weg von uns. Das reicht eben nicht aus. Es braucht weitaus mehr. Der Erfolg der Verhandlungen hängt doch nicht von schönen Texten und Technokraten ab, sondern davon, dass sich hier bei uns, in der deutschen Politik, etwas ändert.

Wir müssen auch und gerade die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele bei uns gewährleisten. Das sind Ziele, die uns in Deutschland betreffen. Es geht um bezahlbare und nachhaltige Energie, es geht um ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum, es geht um menschenwürdige Arbeit, es geht um belastbare Infrastruktur, es geht um die Verringerung von Ungleichheit, es geht um Geschlechter- und Gendergerechtigkeit, es geht um die Bekämpfung des Klimawandels und der Klimakrise. Das muss hier bei uns, vor unserer Haustür, beginnen.

In der UNO wird gerade ein Entwicklungsprogramm verhandelt, das bis 2030 bindend sein wird und auch für uns in Deutschland gilt, weil wir in vielen Bereichen eben auch eine Art Entwicklungsland sind. Ich habe aber nicht den Eindruck, dass das in der gesamten Regierung angekommen ist oder von ihr geteilt wird. Liebe Kolleginnen und Kollegen aus dem Entwicklungsausschuss, warum haben Ihren Antrag eigentlich nicht auch die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses, des Verteidigungsausschusses, des Haushaltsausschusses und des Finanz-

ausschusses mitgezeichnet?

Erleben wir hier nicht eine Art „Hü und Hott“ statt „Hü oder Hott“ – Klima, aber doch die Kohle; fairer Handel, aber doch TTIP; Frieden schaffen, aber doch enttabuisierte Rüstungsexporte, wie es Frau von der Leyen fordert? Oder geht es wirklich um Kohärenz, sprich: um eine ganzheitliche und glaubwürdige Politik?

Sie tun so, als hätte das eine rein gar nichts mit dem anderen zu tun. Ich sage: Beam me up, Scotty, raus in die ungeahnten Weiten der Technologie, die weit weg sind von der eigenen Politik! Aber wenn nicht Deutschland als eines der allerreichsten Länder zum globalen Vorreiter wird, dann wird es mit der Nachhaltigkeitsagenda schwierig. Mit der G-7-Präsidentschaft hat Deutschland die Möglichkeit, den internationalen Prozess zu prägen und die größten Industrieländer der Welt auf eine gemeinsame Agenda für den sozial-ökologischen Umbau einzuschwören. Also: klare Fi-

nanzierungsversprechen auf dem Treffen in Addis Abeba – Entwicklungsfinanzierung ist Klimapolitik –, ein Ende der fossilen Subventionen und der Subventionen für die Agroindustrie.

Nur wenn diese Vorleistungen in die Verhandlungen eingehen, nur wenn diese Vorleistungen von uns erbracht werden, dann können wir von den G-77-Ländern, von den Industrieländern und von den Schwellenländern einfordern, auch ihren notwendigen Beitrag zu leisten: den Abbau von Korruption, den Aufbau von gerechten Steuersystemen und die Umverteilung von Reichtum. Frau Merkel hat jetzt die Chance, zu zeigen, was mehr Verantwortung Deutschlands für die Welt wirklich heißt.

Dann wäre eine globale Partnerschaft wirklich möglich, die wir in einer Zeit der Krisen so dringend brauchen – vielleicht noch nie so dringend wie heute.

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

**Die globalen Nachhaltigkeitsziele sind keine abstrakte Größe.**

Sabine Weiss, CDU/CSU:

## Der Weg bis zum Ziel ist noch weit



Sabine Weiss (\*1958)  
Wahlkreis Wesel I

Das Jahr 2015 symbolisiert einen wichtigen Meilenstein für die Entwicklungszusammenarbeit. Ich denke, wir können es geradezu ein Schicksalsjahr für die weltweite Entwicklung nennen. 2015 entscheidet sich im Gipfelprozess, wie es mit den Millenniumszielen weitergeht. In der Post-2015-Agenda oder, verehrter Herr Minister, in dem neuen Weltzukunftsvertrag werden neue Ziele für eine nachhaltige Entwicklung erarbeitet.

Ein kurzer Blick zurück auf die Millenniumsentwicklungsziele zeigt: Wir sind ein gutes Stück weiter auf dem Weg zu mehr Ent-

wicklung und zu besseren Lebenschancen für die Menschen gekommen. Der Blick in die Zukunft zeigt aber auch: Der Weg bis zum Ziel ist noch weit und mit Herausforderungen gepflastert. Ein Katalog voll mit hochambitionierten Zielen, der dann bald in der Schublade der Versenkung verschwindet und eventuell nur zu hohen internationalen Konferenzen regelrecht wie eine Monstranz vorneweg getragen wird, wird nichts bringen. Es ist an uns, diese neuen Nachhaltigkeitsziele mit Leben zu füllen und die erfolgreiche Umsetzung in Stein zu meißeln.

Ich gebe Ihnen recht, Frau Roth: Der Erfolg von Verhandlungen hängt nicht von irgendeinem Antrag, von irgendwelchen Schriftzeilen ab. Er hängt von den Menschen ab. Aber da bin ich sehr optimistisch: Wir haben in unserem Hause hochengagierte Entwicklungspolitiker. Wir haben einen authentischen, glaubwürdigen Minister. Wir haben eine Umweltministerin, die vieles vorantreiben will. Wir haben gute Teams in den Ministerien. Ich bin sehr optimistisch, dass wir gemeinsam eine Menge auf den Weg bringen kön-

nen. Derzeit sehe ich noch drei Bremsen, die unseren Entwicklungsmotor in vielen Ländern stottern lassen und die wir lösen müssen.

Bremse Nummer eins: mangelnde Nachhaltigkeit bei den Entwicklungsbemühungen. Eine der zentralen Neuerungen der Post-2015-Agenda ist die Verschränkung klassischer Armutsziele mit umweltpolitischen Zielen. Dem liegt Gott sei Dank die Erkenntnis zugrunde, dass sich wirtschaftliche und soziale Entwicklung und umweltpolitische Nachhaltigkeit gegenseitig bedingen. Also: Ohne einen wirksamen Klimaschutz werden in vielen Entwicklungsländern die Probleme von der Wasserversorgung bis zur Ernährungssicherheit wachsen. Naturkatastrophen – wir haben es in der jüngsten Vergangenheit erlebt, zum Beispiel den Wirbelsturm „Haiyan“ auf den Philippinen – werden sich häufen.

Schneller als bei jedem anderen Thema auf der Post-2015-Agenda

kommt hier mit der Klimakonferenz in Paris im Dezember dieses Jahres die Stunde der Wahrheit auf uns zu. Um das 2-Grad-Ziel zu erreichen, muss die internationale Gemeinschaft noch kräftig nachlegen.

Ich bin deshalb unserer Bundeskanzlerin sehr dankbar dafür, dass sie den Klimaschutz zu einem zentralen Punkt des G-7-Gipfels macht. Das gilt übrigens auch für den Meeresschutz, ohne den Millionen Menschen ihre Lebensgrundlage – einschließlich ihrer Ernährung – verlieren würden.

Wir müssen den Bürgern aber auch noch deutlicher machen, was Nachhaltigkeit erfordert. Wer ist sich schon dessen bewusst, dass die Weltgemeinschaft laut WWF jährlich insgesamt 50 Prozent mehr an Ressourcen verbraucht, als die Erde in einem Jahr regenerieren kann? Wir verbrauchen also quasi 1,5 Erden und leben damit deutlich auf Kosten

künftiger Generationen.

Bremse Nummer zwei: mangelnde Eigenverantwortung der Partnerregierungen. Das Gebot der Stunde ist und muss sein: mehr Eigenverantwortung! Eine der wichtigsten Aussagen in der Post-2015-Agenda ist für die CDU/CSU-Fraktion die Betonung der Eigenverantwortung aller Staaten für die Entwicklung in ihren

Ländern. Das haben wir auch in unserem Antrag betont. Ohne aktive Mitwirkung der Partnerregierungen hat Entwicklungspolitik selten gewirkt. Das ist die eine Dimension der Eigenverantwortung. Die andere ist, dass ein Großteil der Menschen, deren Leben durch die neue Agenda verbessert werden soll, gar nicht mehr in nominell armen Ländern und damit letztlich auch nur bedingt in den zentralen Partnerländern unserer Entwicklungszusammenarbeit lebt. Indien zum Beispiel betrachten wir als Schwellenland. Es besitzt zwar Atomwaffen und ist eine Handelsmacht, aber ein Drittel der Bevölkerung – etwa 400 Millionen Menschen – lebt von weniger als 1,25 US-Dollar am Tag.

Unsere Entwicklungspolitik konzentriert sich zu Recht auf die ärmsten, auf die am wenigsten entwickelten Länder. In dem Maße aber, in dem Länder aus dem Kreis der ärmsten Länder herauswachsen, nimmt die Eigenverantwortung der dortigen Regierungen zu, nämlich die Verantwortung, die nicht erreichten Ziele auch selbst umzusetzen. Das muss unser Anspruch sein.

Bremse Nummer drei: die desolate Lage in fragilen Staaten. Eine entscheidende Aufgabe für uns wird darin bestehen, die Millenniumsziele dort zu erreichen, wo dies bisher nicht gelungen ist. Da sind wir uns in diesem Hause si-

**Es ist an uns, diese neuen Nachhaltigkeitsziele mit Leben zu füllen.**



cherlich alle einig. Leider betrifft dies viele fragile Staaten und Konfliktstaaten. Etwa ein Fünftel der global extrem armen Menschen lebt in Ländern wie Somalia, im Nord- und Süd-Sudan, in Nordkorea und Eritrea – um nur einige zu nennen.

Laut Weltbank sind in fragilen Staaten mehr als 40 Prozent der

Menschen arm. Wenn hier ein erneutes Scheitern nicht vorprogrammiert sein soll, müssen – und zwar auf allen Seiten – die Anstrengungen verstärkt werden, tragfähige Voraussetzungen für Entwicklung zu schaffen wie Frieden und Sicherheit, die Beachtung der Menschenrechte oder auch grundlegende funktionierende

staatliche Strukturen. Hier ist der Ansatz unserer Bundesregierung, diese Bereiche gezielt zu fördern, absolut richtig.

Unser Appell richtet sich in besonderer Weise auch an die oftmals diktatorischen Staatsführungen vieler dieser Länder, die die Post-2015-Agenda offiziell mittragen und nach mehr Geld rufen,

aber intern alles dafür tun, dass es den Menschen in ihren Ländern weiter schlecht geht.

Diesen Schuh des Scheiterns, liebe Kolleginnen und Kollegen, werden wir uns nicht anziehen, wenn die, die in diesen Ländern das Sagen haben, das Eigeninteresse vor die Eigenverantwortung setzen.

Ich denke, wir sind auf einem guten Weg. Ich freue mich auf die weiteren Beratungen. Es geht voran, aber es gibt noch sehr viel zu tun. Wir packen es an.

Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD)

Niema Movassat; DIE LINKE:

## Es fehlen konkrete Vorschläge und Zusagen



Niema Movassat (\*1984)  
Landesliste Nordrhein-Westfalen

„Business as usual“ ist keine Option. Das steht im derzeitigen UN-Entwurf zu den nachhaltigen Entwicklungszielen, kurz SDGs. Dasselbe steht auch im Positionspapier der Bundesregierung zum laufenden SDG-Verhandlungsprozess. Auch Sie, Herr Minister Müller, haben ja heute gesagt, dass es kein Weitergeben darf. Ich stimme dem voll und ganz zu; denn nach wie vor hungern weltweit je nach Berechnung 800 Millionen bis 1,3 Milliarden Menschen. Zugleich nimmt die Ungleichheit immer unfassbarere Ausmaße an. Schon im nächsten Jahr wird 1 Prozent der Menschheit so viel besitzen wie restlichen 99 Prozent zusammen. Während sich die einen Luxusvillen leisten, stirbt auf der anderen Seite der Welt alle sechs Sekunden ein Kind an Hunger. Der globale Diskussionsprozess um die nachhaltigen Entwicklungsziele bietet die Chance, endlich etwas an dieser himmelschreienden Ungerechtigkeit zu ändern. Doch schaut man sich die Position der Regierung an, wird klar: Sie spricht vom notwendigen Wandel, beharrt in der Praxis aber auf dem Status quo.

Drei Beispiele dafür: Erstens. Im SDG-Entwurf wird unter Punkt zehn großes Gewicht auf die Bekämpfung von Ungleichheit, sowohl zwischen Ländern als auch innerhalb von Staaten, gelegt. Im Positionspapier der Bundesregierung taucht das Wort „Ungleich-

heit“ jedoch kein einziges Mal auf. Dabei nimmt die Ungleichheit nicht nur auf globaler Ebene, sondern auch hierzulande bedrohliche Dimensionen an. 12,5 Millionen Menschen in Deutschland sind arm, die reichsten 10 Prozent besitzen 70 Prozent des gesamten Vermögens. Was braucht es eigentlich noch, damit die Bundesregierung die Bekämpfung der Ungleichheit hier und weltweit ganz oben auf die Prioritätenliste setzt?

Wir brauchen sowohl in Deutschland als auch international starke soziale Sicherungssysteme und Steuersysteme, die für Umverteilung von oben nach unten sorgen. Aber statt dass sich die Bundesregierung im Rahmen des SDG-Prozesses für solche strukturellen Veränderungen einsetzt, versucht sie, sich aus der Verantwortung zu stellen.

Damit bin ich beim zweiten Punkt: Deutschland verbraucht wesentlich mehr Ressourcen, als im globalen Maßstab nachhaltig wäre. Wir schleudern mehr Dreck in die Luft als andere Nationen, und wir überhäufen die Länder des Südens mit Produkten zu Dumpingpreisen, die eine eigenständige Entwicklung vieler importierender Staaten verhindern. Alle hier kennen das Beispiel der afrikanischen Märkte, die mit deutschen Hühnerabfällen überschwemmt werden. Kurz gesagt: Wir entwickeln uns auf Kosten anderer Staaten und Menschen. Deswegen pochen die Länder des Südens zu Recht darauf, dass Staaten zwar eine gemeinsame, aber eben auch unterschiedliche Verantwortung bei der Umsetzung der nachhaltigen Entwicklungsagenda haben.

Deutschland trägt jedoch nicht nur mehr Verantwortung als Bolivien, Malawi oder die Fidschi-Inseln. Deutschland hat auch wesentlich mehr Einflussmöglichkeiten als diese Länder, Veränderungen im Rahmen der EU, der UNO oder der WTO in Gang zu setzen. Wenn man kein „business as usual“ will, dann muss man diesen

Einfluss auch geltend machen.

Mein dritter Punkt. Die viel beschworene Ära einer globalen Partnerschaft, die die SDGs einläuten sollen, muss auch finanziell und institutionell abgesichert werden. Darum soll es auch beim Gipfel in Addis Abeba im Juli gehen. Auf der Tagesordnung wird dort nicht nur der Dauerbrenner „Anhebung der Entwicklungsgelder auf 0,7 Prozent des Bruttonationalprodukts“ stehen – Deutschland übt sich hier ja seit 45 Jahren in leeren Versprechungen –, sondern ebenso zentral ist

Dr. Bärbel Kofler, SPD:

## Wir müssen uns fachübergreifend mit Nachhaltigkeit beschäftigen



Bärbel Kofler (\*1967)  
Landesliste Bayern

Ich finde es wichtig, dass es uns heute einmal gelungen ist, zu einer frühen Tageszeit über das Thema Nachhaltigkeitsziele zu sprechen. Leider ist es ja oft so, dass wir uns am Ende der Tagesordnung mit solchen Themen befassen. Das ist schade und bedauerlich, weil ich glaube, wir müssen uns fachübergreifend mehr mit den Fragen von Nachhaltigkeit, und zwar in globaler Hinsicht, beschäftigen.

Wenn man über die Nachhaltigkeitsziele der UN spricht, ist es

auch, dass die Entwicklungsländer die Möglichkeit stärkerer Kapitalkontrollen erhalten; denn bisher fließt jährlich die unfassbare Summe von 1 Billion Dollar aus diesen Ländern ab. Hieran haben Steuerhinterziehung und illegale Geschäfte internationaler Unternehmen den größten Anteil. Zudem muss endlich eine der Kernforderungen der Entwicklungs- und Schwellenländer, die Demokratisierung der Finanzinstitutionen Weltbank und IWF, auf den Weg gebracht werden.

Leider hat die Bundesregierung zu all diesen Punkten weder konkrete Vorschläge gemacht noch Zusagen erteilt. Diese Untätigkeit ist auch kein Wunder; denn unter globaler Partnerschaft verstehen Sie ja vor allem die Forcierung öffentlich-privater Partnerschaften in der Entwicklungszusammenarbeit. Anstatt Großunternehmen

klare gesetzliche Regeln für ihr Handeln aufzuerlegen, lädt die Bundesregierung diese dazu ein, ihre Interessen in den Ländern des Südens mit staatlicher Flankierung besser durchzusetzen. So fördert das Entwicklungsministerium die Produktion von Kartoffelchips und Pommes in Kenia und Nigeria; mit an Bord: die üblichen Verdächtigen Bayer, Syngenta und Solana. Unter dem Deckmantel der Hungerbekämpfung unterstützen Sie als Bundesregierung mit Steuergeldern einmal mehr die Expansionsbestrebungen der Agrarkonzerne in Afrika. „Business as usual“ eben. Eine Agenda für nachhaltige Entwicklung sieht anders aus. Dafür werden wir als Linke kämpfen.

(Beifall bei der LINKEN)

wichtig, zu fragen: Was haben wir bereits erreicht? Es geht jetzt um den Folgeprozess der sogenannten Millenniumsentwicklungsziele, die bis 2015 erreicht sein sollten. Die Frage ist also: Was haben wir in diesen Entwicklungszielen erreicht, was haben wir nicht erreicht, und welche Sachverhalte wurden damals überhaupt nicht thematisiert, die aber sehr wohl zur Bekämpfung von Armut und für Fortschritte in der Entwicklung ganz entscheidend sind?

Ich glaube, es ist bei den Entwicklungszielen einiges erreicht worden. Ich möchte das sagen, weil das auch Mut machen soll, dass wir uns wirklich um Entwicklungszusammenarbeit bemühen und uns dafür einsetzen.

Es ist einiges bei der Bekämpfung von extremer Armut erreicht worden. Das kann man mit Zahlen nicht so richtig fassen, wenn man dazu Statistiken vorliest. Aber wenn es vor 25 Jahren in den Entwicklungsregionen der Erde so war, dass rund die Hälfte der Menschen von weniger als 1,25 Dollar am Tag, also in extremer Armut,

gelebt hat und jetzt, dank der Arbeit im Rahmen der Entwicklungsziele, dieser Anteil immerhin auf 22 Prozent gesunken ist – das sind die Zahlen der UN –, dann halte ich das für einen positiven Schritt in die richtige Richtung. Für die Menschen, die davon betroffen sind, ist das sicherlich wertvoll.

Das heißt aber nicht, dass man sich damit zufriedengeben kann und zufriedengeben darf. Denn selbstverständlich muss die Beseitigung von extremer Armut das oberste Ziel der Entwicklungsagenda, der Nachhaltigkeitsagenda auch in dem neuen Prozess werden.

Wir haben vieles nicht erreicht. Auch das muss man deutlich sagen. Gerade im Gesundheitssektor ist vieles nicht erreicht worden. Es gibt bei der Müttersterblichkeit, der Kindersterblichkeit riesige Defizite. Ich glaube, das hat in vielen Teilen dieser Erde mit der Stellung der Frau zu tun; auch das muss

Fortsetzung auf nächster Seite

man an der Stelle sehr deutlich ansprechen. Auf der anderen Seite hat das aber auch mit dem absoluten Fehlen von funktionierenden sozialen Sicherungssystemen und Gesundheitswesen zu tun. Das haben wir ja gerade angesichts der Ebolakrise wieder festgestellt.

Ich finde es deshalb wichtig, dass die – schon wieder so eine Abkürzung; OWG – Open Working Group der Vereinten Nationen in ihrem Positionspapier festgelegt hat, dass es gerade zu diesen Gesundheitszielen eine Reihe von Unterzielen geben soll, die auch den Zugang zu sozialen Sicherungssystemen in den Mittelpunkt stellen. Das ist einer der ganz entscheidenden Punkte.

Ferner muss über Dinge diskutiert werden, über die im Rahmen des MDG-Prozesses, also der Millenniumsentwicklungsziele, überhaupt nicht gesprochen worden ist. Auch darauf weisen wir in unserem Antrag hin. Es muss darum gehen, dass dem Ziel „menschwürdige Arbeit weltweit“, das in dem UN-Papier formuliert wird, endlich zum Durchbruch verholfen wird.

Da wird es dann spannend. Knapp 900 Millionen Menschen

auf dieser Erde verdienen trotz Arbeit unter 2 Dollar am Tag und müssen damit sich und ihre Familien ernähren. Ein Drittel der Beschäftigten in den Entwicklungsländern lebt trotz der täglichen Arbeit in extremer Armut. Informelle Arbeit ist gang und gäbe – das heißt, der Großteil der Menschen hat keine arbeitsrechtliche, sozialrechtliche Absicherung –, und fast 21 Millionen Menschen schuften unter sklavenähnlichen Bedingungen.

Wenn wir hier wirklich etwas ändern wollen, dann ist sicherlich vieles gefragt, was in den Bereich der Handels- und Steuerpolitik gehört; keine Frage. Aber dann muss es uns auch gelingen, in allen Ländern – Universalität ist ein wichtiger Punkt – ein entsprechend ausgestattetes eigenes Arbeitsrecht auf die Agenda zu setzen, damit die Menschen in diesen Ländern – hoffentlich mit Gewerkschaften vor Ort – ihre Interessen vertreten können.

Dann muss es uns auch gelingen, die ILO-Kernarbeitsnormen in allen Ländern zu verankern, Sozialstandards zu definieren und ein System der sozialen Sicherung aufzubauen. Das muss jedes Land

als Aufgabe für den Gesetzgebungsprozess in seinem Land begreifen. Das Spannende an dem SDG-Prozess ist, diese konkreten Fragen – jetzt wird es ein bisschen konkreter, liebe Claudia Roth – in einzelne Gesetzgebungsvorhaben umzusetzen und in den nächsten Jahren entsprechende Maßnahmen durchzuführen.

Das heißt selbstverständlich auch, dass der Beschluss der Entwicklungsziele, zu dem es hoffentlich im September in New York kommt, nicht das Ende der Debatte um die Nachhaltigkeitsziele, sondern erst der Beginn der Arbeit in allen Parlamenten und Gesellschaften dieser Erde ist.

Ich nenne ein weiteres Beispiel. Ein Thema, das die Verschränkung von Ökonomie, Ökologie und Sozialem sehr deutlich macht, aber in den letzten Jahren völlig vernachlässigt worden ist, ist die Stadtentwicklung. Die UN schreibt in ihrem Bericht zu den Nachhaltigkeitszielen zu Recht:

Der Kampf für nachhaltige Entwicklung wird in Städten gewonnen oder verloren werden.

Dabei geht es um Arbeitsplätze für diese Menschen, um die wirtschaftliche Entwicklung, ebenso

wie um alle ökologischen Fragen, die damit im Zusammenhang stehen. Es geht zum Beispiel darum, ob die Menschen endlich Zugang zu Energie haben, um selbst produktiv sein zu können, also im Sinne der eigenen Armutsbekämpfung tätig werden zu können. Es geht aber selbstverständlich auch um die ökologischen Grenzen unseres Planeten. Das betrifft zum Beispiel die Frage, welche Energieträger und Verkehrsträger geeignet sind und wie wir die Entwicklung gemeinsam hinbekommen. Studien belegen, dass zurzeit 2,3 Milliarden Menschen in Entwicklungs- und Schwellenländern in Städten leben, fast die Hälfte davon in Slums. Diese Zahl wird, wenn wir nicht handeln, bis 2050 voraussichtlich auf 3 Milliarden Menschen, die in Slums leben, steigen.

Das zeigt, dass es einen ganz konkreten Handlungsbedarf gibt, was Stadtplanung, Verkehrsplanung und die Frage angeht, wie man in diesen Ländern endlich auch nachhaltige Entwicklungskonzepte im Energiebereich umsetzen kann. Deshalb bin ich sehr froh, dass es in dem vorliegenden Katalog nicht nur einige wenige ausgewählte Ziele gibt, über die

wir diskutieren, sondern dass wir zum ersten Mal alle diese Fragen zusammen diskutieren. Es sind insgesamt 17 Ziele, zugegebenermaßen mit einer ganzen Reihe von Unterzielen, aber das zeigt auch die Notwendigkeiten. Wir müssen uns auch immer wieder vor Augen führen, dass wir bei der Frage ansetzen müssen, wie in allen Ländern mit diesen Zielen umgegangen wird.

Ich komme zum Schluss und möchte nur noch einen letzten Gedanken formulieren, nämlich zur Einnahmesituation der Länder. Auch wir werden unseren Beitrag dazu leisten müssen. Das haben wir in unserem Antrag im Übrigen mit dem 0,7-Prozent-Ziel festgeschrieben. Es wird aber auch darum gehen, dass wir die anderen Länder beim Aufbau von Steuersystemen unterstützen müssen. Außerdem müssen wir unser eigenes Recht so ausgestalten, dass zum Beispiel beim Rohstoffabbau Transparenz hergestellt wird, damit die Länder überhaupt eine Chance bekommen, eigene Steuereinnahmen zu erzielen.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Peter Meiwald, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

## Politik der Bundesregierung fehlt die Kohärenz



Peter Meiwald (\*1966)  
Landesliste Niedersachsen

Sind die Sustainable Development Goals – SDGs ist eine schöne Abkürzung; Claudia Roth hat es bereits gesagt – eine globale Entwicklungsagenda zum Überleben unserer Welt oder vielleicht auch eine Roadmap zur Gestaltung des Paradieses? Was in den 17 Zielen formuliert ist, klingt gut. Klar ist: Der dringend gebotene notwendige Wandel in Staat, Wirtschaft und Gesellschaft hin zu mehr Nachhaltigkeit – ökonomisch, ökologisch, sozial, und zwar global, national und lokal – muss engagiert angegangen werden.

Was bedeutet dieser Prozess für

uns in Deutschland und als Politik im Besonderen? Ihr Antrag schildert auf fünf Seiten Prosa den bisherigen Arbeitsprozess ohne weitere Konkretisierungen. Immerhin: Unter Punkt 14 auf der letzten Seite bekennen Sie sich zum 2-Grad-Ziel, zum Erhalt der Biodiversität und zur Transformation unserer Volkswirtschaft. Doch wie Sie das erreichen wollen oder was der konkrete Beitrag Deutschlands im Rahmen der gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortlichkeiten sein soll, davon steht leider nichts in Ihrem Antrag. Man kann sich diesem Thema jedoch völlig anders nähern. Der norwegische Autor Jostein Gaarder nimmt den Leser in seinem Buch 2084 – Noras Welt mit in die Welt der 15-jährigen Nora, die träumt, wie sie im Jahr 2084 ihrer Urenkelin Nova erklären muss, warum es viele Tiere nicht mehr gibt oder warum arabische Klimaflüchtlinge durch den Norden Norwegens ziehen. Unsere Agenda, an der die Staaten der Welt jetzt arbeiten, zielt nicht auf das Jahr 2084, sondern zunächst auf 2030. Doch auch das Szenario in 15 Jahren ist – darauf machen unsere Wissenschaftler schon heu-

te aufmerksam – dramatisch genug, um einzusehen, dass nicht nur global, sondern gerade auch in unserem reichen Land Handeln geboten ist.

Haben Sie schon einmal einen Goldregenpfeifer pfeifen gehört, einen Alpensalamander oder einen Blauschillernden Feuerfalter gesehen? Noch nicht? Dann müssen Sie sich beeilen; denn unser Bundesamt für Naturschutz zählt diese drei genauso wie 60 weitere heimische Arten zu den Hochrisikoarten, die bis 2030 verschwunden sein werden, wenn wir das 2-Grad-Klimaziel nicht erreichen.

Dass die planetaren Grenzen dabei bereits heute nicht nur bei der Freisetzung von Klimagasen, sondern beispielsweise auch beim reaktiven Stickstoff aus der industrialisierten Landwirtschaft weit überschritten sind, darauf weist der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen ebenso wie der von der Kanzlerin eingesetzte Sachverständigenrat für Umweltfragen, aber auch viele Wissenschaftler immer wieder hin. Wir sind also schon weit fortgeschritten auf dem Weg zu Noras 2084. Herr Müller, auch Sie haben gera-

de in Ihrer Rede betont, dass die Fragen betreffend Umwelt, Klima und soziale Gerechtigkeit Regeln und Grenzen brauchen. Wie passt das zusammen mit dem Dogma des freien Handels, dem sich Ihre Kanzlerin und der Wirtschaftsminister bei CETA, TTIP und Co verschrieben haben?

Die Konsequenzen daraus ignorieren Sie in Ihrem Antrag völlig. Wir fragen uns, wo Ihr Antrag, über den wir heute diskutieren, bezüglich der planetaren Grenzen, der Umweltziele oder der globalen Gerechtigkeit über das bereits Erreichte hinausgeht. Eigentlich ist alles in Ihrem Antrag bereits im Kabinettsbeschluss vom 3. Dezember enthalten. Daher handelt es sich eigentlich um eine Nullnummer. Klimawandel, Verlust der biologischen Vielfalt oder Stickstoffkreislauf sind globale Herausforderungen, denen wir auch lokal begegnen müssen. Die Regierung geht diese Themen aber auch in der praktischen Politik nach wie vor nicht an. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß ist in Deutschland mit 9,4 Tonnen pro Person im Jahr weiterhin viel zu hoch. Doch wo ist das Kohleausstiegsprogramm? Die subventionierte Agrarindustrie verdrängt seit Jahrzehnten immer weiter die bäuerliche Landwirtschaft zulasten von Umwelt und Natur. Obwohl beim Stickstoff die planetaren Grenzen erreicht sind, bietet die Novelle zur Düngeverordnung keine Lösung. Das BMEL weigert sich nach wie vor, beispielsweise Grenzwerte

für Uran in die Düngeverordnung aufzunehmen, obwohl alle wissen, dass Uran ab einer bestimmten Menge schädlich für Wasser, Boden und unsere Umwelt insgesamt ist. Doch es passiert nichts. Es werden nur schöne Anträge geschrieben.

Im Sinne der notwendigen sozialökologischen Transformation muss sich Deutschland selber entwickeln. „Business as usual“ ist keine Option, um die globale Entwicklung nachhaltig zu gestalten. Doch gerade gestern haben Sie beispielsweise unseren Antrag zur Vermeidung von noch mehr Mikroplastik in den Meeren im Umweltausschuss abgelehnt, obwohl damit zumindest ein Teil der weiteren Einträge in unsere Meere leicht zu verhindern wäre. Was soll das? Eine urenkeltaugliche Politik ist dringend geboten, mit der auch für zukünftige Generationen die Chance auf ein erfülltes Leben gesichert werden kann, und das global. Dazu fehlt Ihrem Antrag die Vision und Ihrer Politik die Kohärenz.

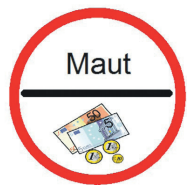
(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abg. Sabine Leidig (DIE LINKE))

Dies ist eine gekürzte Version der Debatte. Es sprachen außerdem: Sibylle Pfeiffer (CDU/CSU), Carsten Träger (SPD), Andreas Jung (CDU/CSU), Matthias Ilgen (SPD), Andreas Nick (CDU/CSU) und Sascha Raabe (SPD).

leicht  
erklärt!

# Die Maut

leicht erklärt



## Die Maut:

Die Maut ist eine Gebühr für das Fahren auf Autobahnen und Bundes-Straßen.

In der schweren Sprache heißt es auch: Straßen-Nutzungs-Gebühr.

Das bedeutet:  
Es muss Geld bezahlt werden, wenn man auf Autobahnen fährt.



Das gilt für Deutschland und für viele europäische Länder.

Wie zum Beispiel für:

- Frankreich,
- Italien,
- Österreich,
- Schweiz,
- Polen,
- Spanien,

- Ungarn
- und noch einige weitere Länder.



In Deutschland müssen zur Zeit aber nur LKW-Fahrer die Maut-Gebühr bezahlen.

Auto-Fahrer zahlen bisher noch kein Geld.



## Maut-Gebühr:

Was kostet die LKW-Maut?  
Das ist verschieden.

Es kommt darauf an, welches Fahrzeug auf der Autobahn fährt.



Zum Beispiel:

- wie lang
- und wie schwer der LKW ist,
- oder welche Strecke er fährt.



In Deutschland und im Ausland sind viele Verkehrs-Wege kaputt.

Das bedeutet zum Beispiel:

- Straßen und
- Brücken können nicht mehr befahren werden.

Sie haben viele Löcher.

Mit der Maut-Gebühr will der Staat die Verkehrs-Wege wieder reparieren.

### Die PKW-Maut:



In Deutschland müssen Auto-Fahrer noch kein Geld bezahlen.

Das soll sich aber ändern.

Das sagt der Bundes-Verkehrs-Minister von Deutschland.

Er heißt:  
Alexander Dobrindt.



Er will in Deutschland auch eine Maut-Gebühr ein-führen.

Und zwar:

- für deutsche Auto-Fahrer und
- für Auto-Fahrer, die aus dem Ausland kommen.



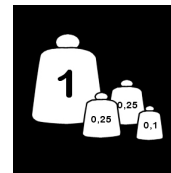
Die deutschen Auto-Fahrer sollen Geld bezahlen, wenn:

- sie auf den Bundes-Straßen und
- wenn sie auf den Autobahnen fahren.



Bürger aus dem Ausland brauchen keine Maut-Gebühr auf deutschen Bundes-Straßen zahlen.

Sie sollen nur die Maut-Gebühr für die Autobahn-Benutzung zahlen.



Wenn Auto-Fahrer auf den deutschen Autobahnen fahren, kann das bis zu 130 Euro kosten.

Die Gebühren sind aber verschieden.

Es kommt darauf an:

- wie groß das Fahrzeug ist,
- wie schwer das Fahrzeug ist,
- welche Strecke gefahren wird und
- wie lange man schon in Deutschland Auto fährt.

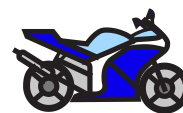
Wer zehn Tage lang in Deutschland verweilt, soll 10 Euro bezahlen.

### Wann muss die Maut nicht bezahlt werden:

Für einige Fahrzeuge muss keine Maut-Gebühr bezahlt werden.

Zum Beispiel:

- Elektro-Autos,
- Motor-Räder,
- Kranken-Wagen und
- Autos von Menschen mit Behinderung.



Deutsche Auto-Fahrer müssen keine Maut-Gebühr bezahlen, wenn:

- sie keine Autobahnen und
- keine Bundes-Straßen benutzen.

Sie sollen das aber nachweisen.

Das bedeutet:

Die Auto-Fahrer müssen genau aufschreiben:

- wo sie hin-gefahren und
- welche Strecke sie gefahren sind.



## Diskussionen in der Politik:

In der Politik gibt es darüber viele Gespräche.

Jeder Politiker sagt dazu seine Meinung.

In der schweren Sprache heißt das auch:  
Diskussion.



Der Bundes-Verkehrs-Minister Alexander Dobrindt sagt:

Deutsche Auto-Fahrer sollen nicht noch mehr Geld für das Auto-Fahren ausgeben.



Alexander Dobrindt hat den Politikern etwas vorgeschlagen.

Und zwar:  
Die deutschen Auto-Fahrer sollen die Maut-Gebühr bezahlen.

Aber sie bezahlen dann auch weniger Geld für die KFZ-Steuer.



## KFZ-Steuer:

KFZ ist die Abkürzung für:

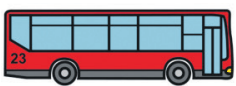
Kraft-Fahr-Zeug.

Kraft-Fahr-Zeuge sind zum Beispiel:

- Lastwagen,
- Motorräder,
- Autos
- oder Busse.

In der schweren Sprache sagt man zu der Steuer:

Die Steuer ist eine Abgabe an den Staat.



KFZ-Steuer bedeutet:

Bürger müssen Geld bezahlen, wenn sie mit einem Fahrzeug fahren wollen.



Dieses Geld bekommt dann der Staat.

Der Staat bezahlt verschiedene Sachen damit.

Sachen, die für die Bürger sind.

Zum Beispiel:

- Schulen,
- Straßen,
- Brücken,
- Lehrer
- oder Polizisten.



Einige Politiker finden den Vorschlag von Alexander Dobrindt nicht gut.

Sie sagen:

Die Bürger aus dem europäischen Ausland sind dann benachteiligt.

Und das ist gegen das Europäische Recht.

Die Politiker wollen:

Alle Menschen in Europa sollen gleich behandelt werden.



## Wie wird die Maut kontrolliert:

Bürger aus dem europäischen Ausland müssen über das Internet die Maut-Gebühr bezahlen.

Oder an einer Tankstelle.

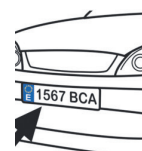
Dabei müssen sie sagen, welches Nummern-Schild sie haben.



An den Straßen stehen dann feste Automaten.

Die Automaten machen Bilder von den Autos.

So kann erkannt werden, ob die Maut-Gebühr bezahlt wurde.



Die Bürger machen sich darüber Sorgen.



Zum Beispiel:

- Dass ihre Daten für andere Sachen benutzt werden oder
- zu viel über den Auto-Fahrer verraten wird.

Aber Alexander Dobrindt sagt:  
Die Daten werden nicht weiter-gegeben.



Sie sollen gleich wieder gelöscht werden.

### Wenn die Maut nicht bezahlt wird:

Hat ein Auto-Fahrer die Maut nicht bezahlt, muss er Strafe zahlen.



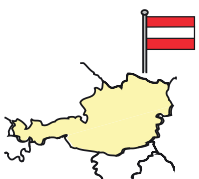
Das bedeutet:

Der Auto-Fahrer soll dann bis zu 150 Euro zahlen.

Und noch viel mehr, wenn er das noch einmal macht.

### Die Maut in unseren Nachbar-Ländern:

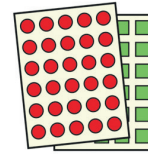
In anderen Ländern müssen alle Auto-Fahrer Geld bezahlen, wenn sie auf den Autobahnen fahren.



Zum Beispiel in:

- Österreich
- oder in der Schweiz.

### Vignette:



Wer die Maut dort bezahlt hat, bekommt einen Aufkleber.

Das schwere Wort heißt: Vignette.

Es wird so aus-gesprochen: Winn-Jette.

Die Vignette wird an die Fenster-Scheibe geklebt.

So kann jeder sehen, dass die Gebühr für die Autobahn bezahlt wurde.

Der Auto-Fahrer darf dann eine bestimmte Zeit auf der Autobahn fahren.

So oft er will.



Eine Vignette kostet im Jahr: zwischen 30 Euro und 150 Euro.

Weitere Informationen in leichter Sprache gibt es unter:  
[www.bundestag.de/leichte\\_sprache](http://www.bundestag.de/leichte_sprache)

### Impressum

Dieser Text wurde in leichte Sprache übersetzt von:



**Nachrichten  
Werk**

[www.nachrichtenwerk.de](http://www.nachrichtenwerk.de)

Ratgeber Leichte Sprache:  
<http://kurz-link.de/BWVCO>

Die Bilder sind von Picto-Selector und:  
Titelbild: dpa/picture-alliance

Beilage zur Wochenzeitung  
„Das Parlament“ 10/2015