



Startschuss für den EU-Austritt: Der britische EU-Botschafter Tim Barrow (links) am 29. März in Brüssel bei der Übergabe des „Brexit-Briefes“ an EU-Ratspräsident Donald Tusk.

© picture-alliance/AP Images

Auf offener See

GROSSBRITANIEN Londons Regierung macht Ernst mit dem Brexit. Doch vor dem EU-Austritt liegen viele Klippen und Untiefen

W eiß auf rotem Untergrund tickte die digitale Uhr auf der Webseite eines großen britischen Massenblatts am vergangenen Mittwoch die Minuten herunter. 729 Tage, 25 Stunden und 18 Minuten bis zum 30. März 2019 – dann ist der Brexit endlich da. Nicht wenige in Großbritannien können den Moment kaum erwarten, an dem sich ihr Land endlich von den „Fesseln“ der Europäischen Union „befreit“. Premierministerin Theresa May gab dafür vergangenen Mittwoch mit dem Ausrufen von Artikel 50 des EU-Vertrags den Startschuss. Am Besten illustrierte am Tag darauf die Titelseite des „Guardian“ das Gefühl, das viele Menschen auf den Britischen Inseln wie auf dem Kontinent umtreibt: das Königreich, plötzlich ein weißer, unbeschriebener Fleck auf der bunten europäischen Landkarte. Wo die Reise genau hingehet, das vermag niemand vorauszusagen.

Der wohl wichtigste Faktor wird besagte tickende Uhr. Nur zwei Jahre haben die Briten Zeit, um den übrigen 27 EU-Staaten (EU-27) den laut Premier May „bestmöglichen Deal“ abzuringen. Es geht die Anekdote, dass es seinerzeit der ehemalige EU-Kommissionspräsident Jacques Delors war, der diese Daumenschrauben in Artikel 50 hineinschrieb. Kaum ein Land, so angeblich Delors' Denken, würde den Ausstieg mit einem so gnadenlosen Zeitlimit riskieren. In nur 24 Monaten Jahrzehnte der EU-Gesetze, Kooperationen und einhergehend wirtschaftlichen und politischen Verflechtung zu entwirren – ein Kamikaze-Kommando. Die Briten aber sind eine Seefahrernation. Wenn sie sich zwischen Europa und der offenen See entscheiden müssten, dann immer für die letztere, wie Winston Churchill einst sagte. Das haben die Briten am 23. Juni 2016 getan. Jetzt finden sie sich auf der offenen See wieder und müssen den Kurs ausrichten nach dem Wind, der ihnen aus Europa entgegenbläst.

Angesichts des engen Zeitrahmens begann man in London wie Brüssel unmittelbar nach Ausrufen von Artikel 50 mit der Arbeit. Am vergangenen Donnerstag bereits brachte die britische Regierung als ersten Schritt ihre „Great Repeal Bill“ ein. Ein Gesetz, mit dem rund 50.000 seit 1990 auf EU-Grundlage eingeführte Gesetze zunächst in britisches Recht übergehen, in der Folge auf ihre Relevanz überprüft und im Zweifelsfall aussortiert werden. Mit diesem Schritt will London für Unternehmen wie Privatpersonen Planungssicherheit herstellen. Gleichzeitig hebt das Gesetz den aus dem Jahr 1972 stammenden „European Community Act“ auf, die Rechtsgrundlage für die EU-Mitgliedschaft.

Am Tag darauf gab Ratspräsident Donald Tusk stellvertretend für die EU-27 die mit Spannung erwarteten Leitlinien für die Ver-

handlungen mit den Briten heraus. Dieser Katalog ist die Vorlage für Michel Barnier, seitens der EU-Kommission Chef der Brexit-Verhandlungen. Die Leitplanken, die Brüssel für die Gespräche aufstellt, sind stählern. So lehnen die EU-27 den Wunsch von Premierministerin May ab, die Verhandlungen über die Bedingungen für den Austritt als auch die über ein künftiges Freihandelsabkommen parallel zu führen. Auch Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) hatte bereits unmittelbar nach Mays Inkraftsetzen von Artikel 50 betont, es müsse zuerst geklärt werden, wie die engen Beziehungen zwischen Großbritannien und der Europäischen Union entflechtet werden. May hingegen schreibt in ihrem Brief: „Wir denken, dass es notwendig ist, die Bedingungen unserer künftigen Partnerschaft neben denen für unseren Austritt zu verhandeln.“

Nicht nur das steht nun nicht mehr zur Debatte. Darüber hinaus setzte Tusk fest, dass erst ein „ausreichender Fortschritt“ gemacht sein müsse, bevor man mit dem zweiten Teil beginne. „Wann das so weit ist, bestimmt allein der Europäische Rat.“ Mithin auch, was „ausreichend“ bedeutet. Möglicherweise könne es im Herbst 2017 so weit sein, so Tusk. In Großbritannien schlug diese in europäischen Ohren nüchtern, ja logisch klingende Ansage wie eine Bombe ein. Die EU-27 wollten die Briten in die Knie zwingen, keiften umgehend Vertreter der rechten Presse.

Weitere Prioritäten der EU-Leitlinien: Rechtssicherheit für Bürger und Unternehmen. Insbesondere geht es um Aufenthalts- und Arbeitsrechte der rund 3,2 Millionen EU-Bürger in Großbritannien. Zweites Topthema: Großbritanniens milliardenschwere Verpflichtungen während der EU-Mitgliedschaft. Und die schwierige Frage, wie eine „harte Grenze“ zwischen dem EU-Staat Irland und dem britischen Nordirland zu vermeiden ist.

So weit die Prioritäten, an die sich die EU-27 strikt halten wollen. Schon vor dem offiziellen Brexit-Prozess hatten die Mitgliedstaaten große Disziplin dabei bewiesen, keine informellen Zugeständnisse an London zu machen, um den eigenen Zusammenhalt nicht zu gefährden. Ende April werden die Staats- und Regierungschefs bei einem Sondergipfel zum Brexit die Leitlinien endgültig absegnen. Mitte Mai, so der Plan, kann Barnier dann wirklich loslegen.

Nur 18 Monate hat der Franzose, ein ehemaliger EU-Kommissar, für die hochkomplexen Gespräche angesetzt. Dabei muss Barnier zwei sehr unterschiedliche Aufgaben abarbeiten. „Auf der Grundlage der Leitlinien des Europäischen Rates handelt die Union mit diesem Staat ein Abkommen über die Einzelheiten des Austritts aus und schließt das Abkommen, wobei der Rahmen für die künftigen Beziehungen dieses Staates zur Union berücksichtigt wird“, so der Wortlaut von Artikel 50.

Aber es gibt auf der unmittelbaren Scheidungsagenda noch zwei andere Punkte, die für Ärger sorgen werden: Das Geld, das die Briten nach Meinung der EU-27 der Union schulden und der Status der EU-Ausländer. Beide Punkte sind zentral für das Ausstiegsabkommen.

Was den Status der EU-Ausländer in Großbritannien und der Briten in den EU-27-Staaten angeht, so findet sich auf beiden Seiten ein moralisches Verantwortungsgefühl, die Betroffenen nicht lange in Unsicherheit leben zu lassen. Doch das Kleingedruckte ist kompliziert. Auf welches Recht kann sich diese Gruppe künftig berufen: EU-Recht oder britisches? Die Frage kann Auswirkungen haben auf Alterssicherung und Krankenversicherung. Die Schuldenfrage bringt die Emotionen im Königreich schon jetzt zum Kochen. Angeblich sind es 60 Milliarden Euro, die London vor dem Austritt zahlen soll. Es sind Forderungen an die Briten aus zugesagten Geldern für EU-Projekte, Strukturfonds, Forschungsprojekte, Pensionszusagen und andere Maßnahmen. Die Lösung dieser Frage wird für die EU-27 zum Lackmuestest. „Verpflichtungen sind einzuhalten. Wenn es da an grundlegendem Verständnis aufseiten der Briten mangelt, wie soll dann Vertrauen für den Rest der Verhandlungen entstehen?“, sagt ein hoher EU-Diplomat.

May hatte zwar in ihrer Europa-Rede im Januar verkündet: „Die Tage, in denen Großbritannien jedes Jahr riesige Summen an die

EU zahlte, sind vorbei.“ Doch im Artikel-50-Brief klingt sie konzilianter: „Wir werden diskutieren müssen, wie wir eine faire Einigung über die Rechte und Pflichten Großbritanniens finden, im Einklang mit dem Recht und dem Geist der anhaltenden Partnerschaft Großbritanniens mit der EU.“

Ein weiteres heikles Thema auf der Scheidungsagenda ist nordirische Frage. Muss es dort wieder eine physische Grenze geben, weil Großbritannien aus dem EU-Binnenmarkt und aus der Zollunion aussteigt? Sowohl Barnier als auch May wiederholen immer wieder, dass der Erhalt des fragilen Friedens in Nordirland über allem anderen steht. Doch bisher kann niemand die Frage beantworten, wie die britische Forderung nach einer Kontrolle der Zuwanderung auf britisches Territorium als auch die zu erwartende Wiedereinführung von Handelsschranken praktisch gelöst werden können.

Die Themen, die für den „Rahmen für die künftigen Beziehungen dieses Staates zur Union berücksichtigt“ werden müssen, sind mannigfaltig. Von Fragen des gegenseitigen Zugangs der Wirtschaftsbranchen über Kooperationsabkommen von Forschungs- und Lehrinstituten bis hin zur EU-Zuwanderung. Nicht zu vergessen das heikle Thema Si-

cherheit, in Hinsicht auf die Kooperation von Polizei und Geheimdiensten, im Umweltbereich oder bei der Nukleartechnik.

Für May sind dies nur die größten der externen Brexit-Hürden. Zu Hause sind die Herausforderungen nicht minder groß. Vergangene Woche gab das schottische Parlament Ministerpräsidentin Nicola Sturgeon ein Mandat für die Verhandlungen mit London über ein neuerliches Unabhängigkeitsreferendum. Doch May, die allein ein solches autorisieren kann, hat bereits entschieden, dass sie keine weitere Volksbefragung vor dem Brexit 2019 zulassen wird. Damit werden die Schotten gegen ihren Willen aus der EU gezwungen.

Das Gefühl der Machtlosigkeit schürt die nationalistische Stimmung im Norden. May wird Edinburgh deshalb vermutlich die Rückgabe wichtiger Kompetenzen zugesagt. Die durch den Brexit an die Briten zurückgehen. Auch in Nordirland wächst die Unzufriedenheit mit London, der sich die irischen Republikaner von Sinn Féin bedienen. Und selbst in Wales, das im Juni 2016 für den Ausstieg stimmte, macht sich Stimmung gegen London breit.

Ganz am Ende des Verhandlungsprozesses muss May dann noch einmal zwei riesige Hürden überwinden: Die Abstimmung über

den Brexit-Deal in ihrem Parlament und die im Europäischen Parlament. Jene im heimischen Abgeordnetenhaus scheint für die Regierung zumindest kontrollierbar. Unterhaus und Lords können nur zustimmen oder ablehnen. Sie haben kein Mandat, die Premierministerin zurück an den Verhandlungstisch zu schicken – wozu aber ohnehin eine Verlängerung der Zwei-Jahres-Frist durch den Europäischen Rat notwendig wäre.

Jetzt aber schon zeichnet sich ab, dass das EU-Parlament den Deal am Ende kippen könnte. Die Parlamentarier wärmen sich bereits für die große Brexit-Schlacht auf. Ein vor wenigen Tagen durchgestochener Entwurf für eine Resolution macht die scharfe Kante deutlich, mit der die Abgeordneten London konfrontiert sehen wollen. Die Briten dürften nicht einmal der Mitgliedschaft „ähnliche“ Bedingungen bekommen. Für die Beziehung zum EU-Binnenmarkt und insbesondere bei den Vereinbarungen im Finanzsektor dürfe es keine Extrawürste geben. Und etwaige Übergangsfristen, die London mit Sicherheit brauchen wird, müssten auf drei Jahre beschränkt sein. Zwar wäre eine solche Resolution nicht bindend. Doch das EP hat die Macht, den kompletten Deal am Ende des Brexit-Verhandlungen mit einfacher Mehrheit zu kippen. Der Ball wird ganz zum Schluss dieses historischen Prozesses wieder im Herzen der EU liegen. Stefanie Bolzen

Die Autorin ist Korrespondentin der „Welt“ in London.

»Die künftige Partnerschaft sollte neben dem Austritt verhandelt werden.«

Theresa May, britische Premierministerin

»Den Zeitpunkt dafür bestimmt allein der Europäische Rat.«

Donald Tusk, EU-Ratspräsident

Der Brexit-Fahrplan

AUSTRITTSVERHANDLUNGEN Am 29. März 2019 sollen die Briten die EU verlassen haben. So geht es bis dahin weiter

Nachdem die britische Premierministerin Theresa May der EU am 29. März das offizielle Austrittsgesuch Großbritanniens nach Artikel 50 des EU-Vertrags übermittelt hat, haben nun beiden Seiten zwei Jahre Zeit, um den Brexit zu vollziehen.

Politische Leitlinien Bereits am 31. März legte EU-Ratspräsident Donald Tusk den 27 Mitgliedstaaten einen Entwurf für die Leitlinien vor, nach denen mit den Briten verhandelt werden soll. Über sie beraten zunächst die EU-Botschafter und hochrangige Berater der 27 Regierungen in Brüssel, bevor die Staats- und Regierungschefs sie am 29. April auf einem EU-Sondergipfel verabschieden.

Verhandlungsführer Auf dem Brüsseler Gipfel soll auch der Brexit-Chefverhandler der Union, der frühere EU-Kommissar Michel Barnier, sein Mandat erhalten. Auf britischer Seite führt der Brexit-Minister David Davis die Verhandlungen. Zu klären ist noch die Verhandlungssprache und der Ort der Gespräche. Voraussichtlich Mitte Mai sollen die Leitlinien in EU-Richtlinien umgewandelt werden, sodass Barnier eine rechtliche Grundlage für die Verhandlungen hat. Erst dann beginnen die Gespräche.

Erste Ergebnisse Die erste Verhandlungsrunde soll bereits Ende 2017 abgeschlossen sein. Dabei dürfte es um die Ausgleichszahlungen der Briten an die EU und die Rechte von Briten und EU-Bürgern nach dem Austritt gehen. Auch die Grenze zwischen dem britischen Nordirland und dem EU-Mitglied Irland wird voraussichtlich Teil dieser Gespräche werden.

Laut Barnier sollen bis Oktober 2018 die Details für den Brexit ausverhandelt sein. Viele Experten halten diesen Zeitplan angesichts der Fülle der Problemfelder für unmöglich. Wahrscheinlich ist, dass es zahlreiche Übergangsfristen geben wird. Endgültige Vereinbarungen für die künftige Zusammenarbeit können ohnehin erst nach dem Austritt getroffen werden.

Zustimmung der Parlamente Bis März 2019 muss das Europaparlament dem Austrittsvertrag mit einfacher Mehrheit zustimmen. Außerdem müssen ihn die verbliebenen 27 Mitgliedstaaten mit qualifizierter Mehrheit billigen – dies sind mindestens 20 Länder, die 65 Prozent der Bevölkerung vertreten. Theresa May hat darüber hinaus bereits zugesagt, beide Kammern des britischen Parlaments über den Vertrag abstimmen zu lassen.

Austritt Wenn alles nach Plan läuft, endet am 29. März 2019 die EU-Mitgliedschaft des Vereinigten Königreichs – 46 Jahre und drei Monate nach dessen Eintritt in die Union. Können sich EU und Großbritannien innerhalb dieses Zeitraums nicht auf einen Austrittsvertrag einigen, scheidet das Land automatisch aus der Gemeinschaft aus. Eine Verlängerung der Verhandlungen ist zwar möglich, dies müssen die 27 verbleibenden Mitgliedstaaten aber einstimmig beschließen. joh



Der Franzose Michel Barnier (li.) wird die Verhandlungen für die EU leiten, sein britischer Gegenspieler ist der Brexit-Minister David Davis.



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

Ankaras Spionageliste

TÜRKEI Die Affäre um türkische Spionageaktivitäten in Deutschland weitet sich aus. Wie vergangene Woche bekannt wurde, stehen auf einer Liste mit Informationen zu angeblichen Staatsfeinden der Türkei, die der türkische Geheimdienstchef dem Präsidenten des Bundesnachrichtendienstes (BND), Bruno Kahl, übergeben hatte, auch deutsche Politiker. Wie der parlamentarische Innen-Staatssekretär Günter Krings (CDU) in der Fragestunde des Bundestages sagte, befand sich auf der Liste auch „der Name eines Mitglieds dieses Hauses“ sowie „eine weitere Politikerin“.

Nach Medieninformationen handelt es sich dabei um die SPD-Abgeordnete Michelle Müntefering, Vorsitzende der Deutsch-Türkischen Parlamentariergruppe, sowie das frühere CDU-Präsidiumsmitglied Emine Demirbükten-Wegner, die dem Berliner Abgeordnetenhaus angehört. Presberichten zufolge enthält die Liste die Namen in Deutschland lebender angeblicher Anhänger der in der Türkei verfeindeten Gülen-Bewegung.

Müntefering betonte, das Vorgehen der türkischen Regierung zeige „einmal mehr den Versuch, kritische Positionen zu unterdrücken“. Hier werde „deutlich eine Grenze überschritten“. SPD-Fraktionschef Thomas Oppermann nannte die Bespitzelung Münteferings „absolut unerträglich“. Es mache ihn „fassungslos, mit welcher Radikalität die türkische Regierung daran arbeitet, das Verhältnis zu Deutschland zu verschlechtern“.

Helmut Stoltenberg



Dauerbrenner: Bereits vor Jahrzehnten, wie hier 1981 in Kassel, demonstrierten die Gewerkschaften für Lohngleichheit.

© picture-alliance/Klaus Rose

KURZ NOTIERT

Reihenfolge der Vornamen soll neu bestimmbar sein

Bürger sollen in Deutschland künftig die Reihenfolge ihrer Vornamen durch eine Erklärung vor dem Standesamt neu bestimmen können. Das sieht ein Gesetzentwurf der Bundesregierung (18/11612) vor, den der Deutsche Bundestag in der vergangenen Woche in erster Lesung behandelt. Danach wollen in zunehmendem Maß Bürger ihren im Alltag gebräuchlichen Vornamen auch in behördliche Unterlagen übernehmen. Dies könne aber problematisch sein, „wenn dieser Vorname nicht der erste in ihrem Geburtenregister eingetragen ist“, heißt es in dem Gesetzentwurf der Regierung.

sto

Änderung des Gesetzes zum E-Government geplant

Die Behörden der unmittelbaren Bundesverwaltung sollen dazu angehalten werden, die „zur Erfüllung ihrer öffentlich-rechtlichen Aufgaben erhobenen unbearbeiteten Daten zu veröffentlichen“, sofern dem keine Ausnahmetatbestände entgegenstehen. Dies geht aus einem Gesetzentwurf der Bundesregierung (18/11614) hervor, über den der Bundestag vergangenen Freitag in erster Lesung beriet. Danach sollen insbesondere datenschutzrechtliche und spezialgesetzliche Regelungen zu beachten sein, heißt es in dem Gesetzentwurf der Regierung.

sto

Linke fordert Aufhebung des Artikel-10-Gesetzes

Über einen Gesetzentwurf der Bundestagsfraktion Die Linke „zur Aufhebung des Artikel-10-Gesetzes und weiterer Gesetze mit Befugnis für die Nachrichtendienste des Bundes zu Beschränkungen von Artikel 10 des Grundgesetzes“ (18/5453) hat der Deutsche Bundestag in der vergangenen Woche in erster Lesung beraten. Wie die Fraktion darlegt, werden mit dem Artikel-10-Gesetz Beschränkungen des im Grundgesetz-Artikel 10 garantierten Brief-, Post- und Fernmeldegeheimnisses erlaubt. Dieses Gesetz sei indes „für die Bekämpfung der in ihm genannten Gefahren weder geeignet noch erforderlich oder gar angemessen“.

sto

Opposition fordert Mindestlohn von zwölf Euro

Die Fraktion Die Linke fordert eine Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohns künftig auf zwölf Euro pro Stunde. In einem Antrag (18/11599) für den Deutschen Bundestag bezeichnet die Fraktion den derzeitigen Mindestlohn in Höhe von 8,84 Euro pro Stunde als unzureichend, um die Beschäftigten trotz einer Vollzeitbeschäftigung vor der Armut zu bewahren. Darüber hinaus solle ein Gesetzentwurf auch klarstellen, dass Sonderzahlungen, Prämien oder Sachleistungen zusätzlich zu einem Mindestlohn zu leisten sind und gültige Ausnahmeregelungen zum Beispiel für Praktikanten und Langzeitarbeitslose, künftig abgeschafft werden.

che

»Mühsamer Kompromiss«

FRAUEN Bundestag verabschiedet Entgelttransparenzgesetz. Linke und Grüne halten es für untauglich

Nadine Schön (CDU) macht sich keine Illusionen über das sogenannte Entgelttransparenzgesetz, das der Bundestag am vergangenen Donnerstag verabschiedete: „Wir werden die Lohnlücke mit diesem Gesetz nicht beseitigen, aber wir geben den Frauen damit Werkzeuge an die Hand, mit denen sie dagegen vorgehen können“, sagte sie in der abschließenden Debatte über den Gesetzentwurf der Bundesregierung (18/11133). Und zumindest an einem Punkt schloss sich die frauenpolitische Sprecherin von Bündnis 90/Die Grünen, Ulle Schauws, dieser Aussage an: „Liebe Kollegin Schön, Sie haben gerade gesagt, dass Sie die Lohnlücke mit diesem Gesetz nicht beseitigen. Das stimmt.“ Allerdings hält Schauws auch jenes „Werkzeug“, das den berufstätigen Frauen in Deutschland gegenüber ihren männlichen Kollegen zu mehr Gerechtigkeit auf dem Lohnzettel verhelfen soll, für ungeeignet. Das Gesetz schaffe nicht nur keine Entgeltgleichheit, „es sorgt noch nicht einmal für eine wirkungsvolle Transparenz“, befand Schauws. Etwa 21 Prozent verdienen Frauen in Deutschland durchschnittlich weniger als

Männer. Einberechnet in diesen Wert, die sogenannte unbereinigte Lohnlücke, sind Gehaltsunterschiede, die verschiedene Ursachen haben. Frauen arbeiten öfter in Teilzeit als Männer, ergreifen schlechter bezahlte Führungspositionen oder erleiden einen schwangerschaftsbedingten Karriereknick. Aber selbst wenn diese Faktoren berücksichtigt werden, bleibt eine sogenannte bereinigte Lohnlücke: Bis zu sieben Prozent verdienen Frauen je nach Branche bei gleicher oder vergleichbarer Tätigkeit als Männer. Es sei nicht nur „eine Selbstverständlichkeit“, sagte Nadine Schön, dass Frauen und Männer für die gleiche Arbeit den gleichen Lohn erhalten müssen; dies sei eigentlich auch „gesetzlich geregelt“. In der Realität sei dies jedoch leider nicht immer der Fall. Nun will die Regierungskoalition mit dem Entgelttransparenzgesetz auch in der Realität für mehr Lohngerechtigkeit sorgen. „Wir brauchen mehr Transparenz bei der Lohnfindung. Darum geht es in diesem Gesetz“, sagte Bundesfamilienministerin Manuela Schwesig (SPD). So müssen Arbeitgeber den beschäftigten Frauen auf Anfrage mitteilen, nach welchen Kriterien sie eigentlich bezahlt werden und wie hoch

die Gehälter der Männer für vergleichbare Tätigkeiten ausfallen. Dieses Auskunftsrecht gilt jedoch erst ab einer Betriebsgröße von mehr als 200 Angestellten. Nach einer weiteren Bestimmung des Gesetzes müssen Betriebe mit mehr als 500 Angestellten Messverfahren zur Überprüfung der Entgeltgleichheit einführen und entsprechende Berichte verfassen. Mit diesen Maßnahmen soll insgesamt für mehr Transparenz gesorgt und den Frauen die Möglichkeit eröffnet werden, gegen Lohndiskriminierungen vorzugehen, notfalls auch vor Gericht. Doch nach Ansicht der Opposition greifen diese Maßnahmen zu kurz. Die Begrenzung des Auskunftsanspruchs auf Betriebe mit mehr als 200 Beschäftigten „schließt doch aber von vornherein viele Frauen aus“, monierte für Die Linke Sabine Zimmermann. „Außerdem werden viele Frauen ihren Auskunftsanspruch gar nicht erst nutzen, denn sie haben Angst, ihr Arbeitsverhältnis zu gefährden. Wer es dennoch tut, müsste den nicht einsichtigen Arbeitgeber mit einer Klage belegen. Davor schrecken natürlich die meisten Frauen zurück, und das ist auch verständlich“, argumentierte Zimmermann. Aus diesem Grund ist auch für die Grünen das Gesetz nicht tauglich. Entgeltgleichheit müsse für alle Frauen gelten, for-

derte Ulle Schauws. Rund 60 Prozent der berufstätigen Frauen würden durch das Gesetz aber gar nicht erreicht. Unzufrieden sind Linke und Grüne aber auch mit den geforderten Prüfverfahren in Betrieben mit mehr als 500 Angestellten. Diese müssten nach den Gesetzesvorgaben nicht zertifiziert sein, kritisierten Zimmermann und Schauws. Und es fehle ein Verbandsklagerecht, damit Frauen nicht „auf den risikoreichen individuellen Klageweg angewiesen“ sind, um zu ihrem Recht zu kommen. Die von den Grünen vorgelegten drei Änderungsanträge (18/11756, 18/11757, 18/11758), in denen sie das Auskunftsrecht ab zehn Beschäftigten, ein Verbandsklagerecht und die Einführung zertifizierter Prüfverfahren fordern, wurden ebenso von der Koalition abgelehnt wie zwei ältere Anträge der Linksfraktion und der Grünen (18/4321, 18/6550) zu diesen Problematiken. Dass die Linken und Grünen mit ihrer Kritik durchaus wunde Punkte am Gesetz getroffen haben, räumten auch CDU-Frau Schön und SPD-Fraktionsvize Carola Reimann ein. Auch in ihrer Fraktion gebe es widerstreitende Wünsche, sagte Schön: Auf der einen Seite stünden die Wirtschaftspolitik, die bürokratische Belastungen für

Unternehmen befürchten. „Auf der anderen Seite sind die Frauen, die sagen: Eigentlich ist uns das zu wenig; wir hätten gerne mehr gehabt.“ Das Gesetz sei eben ein „mühsam ausgehandelter Kompromiss“ zwischen dem Familienministerium und den Gewerkschaften und Arbeitgebern. Trotzdem werde mit dem Gesetz ein Schritt zu mehr Lohngerechtigkeit zwischen Männern und Frauen gemacht, resümierte Schön. **Kämpferische Ansagen** Reimann kündigte indessen an, dass es aus SPD-Sicht nicht der letzte Schritt sein wird: „Wir wollen durchaus noch eine Schippe drauflegen – beim Auskunftsrecht, bei der Berichtspflicht und auch bei den verpflichtenden und zertifizierten Prüfverfahren“, sagte sie. Zugleich attackierte Reimann den Koalitionspartner. CDU und CSU hätten im Koalitionsausschuss eine weitere wichtige Verbesserung für Frauen am Arbeitsmarkt blockiert, nämlich das Rückkehrrecht von Teilzeitarbeit in die vorherige Vollzeitarbeit. Linke und Grüne bewerten die kämpferischen Ansagen der SPD in diesen Tagen aber eher kritisch. Es gehöre schon „eine Menge Chuzpe dazu“, konstatierte der Grünen-Schauspieler Martin Schulz die Lohnlücke als „eine der größten Ungerechtigkeiten“ bezeichne, die er abschaffen wolle, und gleichzeitig das von SPD-Ressortchefin Schwesig geführte Ministerium ein „so mickriges Gesetz“ vorlege.

Alexander Weinlein

»Dieses Gesetz ist so mickrig, dass es peinlich ist.«

Ulle Schauws (Grüne)

»Wir brauchen mehr Transparenz bei der Lohnfindung.«

Manuela Schwesig (SPD), Familienministerin

Flexiblere Arbeitszeiten für Schwangere

FAMILIE Bundestag novelliert Mutterschutzgesetz erstmals seit 1952 grundlegend

Erstmals seit 1952 wird der Mutterschutz in Deutschland deutlich ausgeweitet und reformiert. Ab 2018 gilt er auch für Schülerinnen und Studentinnen sowie bei arbeitnehmerähnlichen Beschäftigungsverhältnissen. Gleichzeitig werden Arbeitsverbote für Schwangere und Mütter gelockert. Der Bundestag verabschiedete am vergangenen Donnerstag die von Bundesfamilienministerin Manuela Schwesig (SPD) vorgelegte Gesetzesnovelle (18/8963) in der durch den Familienausschuss geänderten Fassung (18/11782) mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen das Votum der Linksfraktion bei Enthaltung von Bündnis 90/Die Grünen. Gemäß der Gesetzesnovelle können Schülerinnen und Studentinnen zukünftig während des Mutterschutzes für verpflichtende Lehrveranstaltungen, Prüfungen oder Praktika Ausnahmen beantragen, ohne deswegen Nachteile zu erleiden. Zudem sieht das Gesetz eine Verlängerung der Schutzfristen von acht auf zwölf Wochen für Frauen nach der Geburt eines behinderten Kindes vor. Neu aufgenommen in das Mutterschutzgesetz wird ein viermonatiger Kündigungsschutz bei einer Fehlgeburt nach der zwölften Schwangerschaftswoche. Mit der Novelle wird zudem die Verordnung zum Schutz der Mütter am Arbeitsplatz integriert und reformiert. So werden Arbeitsver-

bote gegen den Willen von Schwangeren eingeschränkt. Stattdessen sollen ihre Arbeitsplätze umgestaltet werden, um Gesundheitsgefährdungen auszuschließen. Auch Sonntagsarbeit wird auf freiwilliger Basis ermöglicht. Das prinzipiell geltende Nachtarbeitsverbot für schwangere und stillende Frauen zwischen 2 und 6 Uhr kann bis 22 Uhr durch ein behördliches Genehmigungsverfahren aufgehoben werden, wenn die Frau dies ausdrücklich wünscht, nach ärztlichem Zeugnis nichts gegen die Beschäftigung

spricht und eine „unverantwortbare Gefährdung“ für die schwangere Frau oder ihr Kind durch Alleinarbeit ausgeschlossen ist. Vor allem gegen diesen Punkt richtet sich die Kritik der Opposition. Der Begriff „unverantwortbare Gefährdung“ sei im Arbeitsschutz unbekannt und eröffne Interpretationsspielräume, hieß es aus den Reihen der Linken und Grünen. In einem verabschiedeten Entschließungsantrag von CDU/CSU und SPD wird die Bundesregierung zwar aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass für Arbeitgeber und Vollzugsbehörden Hinweise zur Umsetzung dieser Regelung erarbeitet werden. Die Opposition beruhigte dies jedoch nicht. Union und SPD argumentierten, mit den neuen Regeln ließen sich die individuellen Wünsche berufstätiger Frauen während des Mutterschutzes besser realisieren. Die Linke hingegen kritisierte sie als Aufweichung des Mutterschutzes. Sie befürchtet, Arbeitgeber könnten Druck auf Frauen ausüben, um deren vermeintliche Zustimmung zu den Ausnahmeregelungen zu erzwingen.

aw



Familienministerin Manuela Schwesig (SPD)

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



Anzeige

Beratung und Vermittlung im Wohlfahrtsstaat



NEU 2017

Beratung und Vermittlung im Wohlfahrtsstaat

Herausgegeben von Dr. Frank Sowa und Dr. Ronald Staples
2017, ca. 452 S., brosch., ca. 49,- €
ISBN 978-3-8487-3949-3
eISBN 978-3-8452-8273-2
Erscheint ca. April 2017
nomos-shop.de/29260

Welche Spannungen entstehen durch tiefgreifende Reformprozesse der Beratungs- und Vermittlungsorganisationen unter dem Eindruck aktivierender Sozialpolitik? Die europäischen Beiträge zeigen erstmalig den Wandel wohlfahrtsstaatlicher Institutionen und dessen Folgen für Bedienstete und BürgerInnen auf.

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

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





Allenfalls für Fotografen zeigt sich noch Hafensromatik wie hier in Hamburg. Der Alltag ist vielmehr von Stress und Hektik gekennzeichnet.

© picture-alliance/Lars-Josef Klemmer

High Tech im Hafen

WIRTSCHAFT I Vernetzung soll die einst blühende Branche wieder in Schwung bringen

Verschrotten und Hightech: Zwischen diesen beiden Polen bewegte sich die Bundestagsdebatte am Donnerstag über die Zukunft der deutschen maritimen Wirtschaft. Uwe Beckmeyer (SPD), Parlamentarischer Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, wartete mit seiner Legislaturperioden-Bilanz als maritimer Koordinator der Bundesregierung auf: 280 bis 290 Millionen Euro allein vom Bund zur Stärkung der Innovationskraft.

»Wer rastet, der rostet. Das gilt nicht nur für Schiffe.«

Uwe Beckmeyer (SPD)

Innovationen Den Blick nach vorn warfen die Fraktionen von CDU/CSU und SPD mit einem umfangreichen Antrag (18/11725): Innovation und Forschung wirken wie zwei Zaubermittel, die den deutschen Schiffsbauern, Reedern und Hafenbetreibern zu einem Wettbewerbsvorteil in einem Wirtschaftszweig verhelfen sollen, dem es weltweit nicht eben gut geht. Schon jetzt sei die maritime Wirtschaft „in vielen Bereichen Vorreiter für den digitalen Wandel“, strich Beckmeyer heraus: „Wir müssen und wollen das weiter vorantreiben.“ Denn: „Wer rastet, der rostet. Das gilt nicht nur für Schiffe.“

Herbert Behrens (Linke) blickte weder frohgemut zurück noch nach vorn: die „Anzahl der Seiten“, die Regierung und Koalition zur Förderung der maritimen Wirtschaft aufgeschrieben hätten, stehe „in krassm Missverhältnis zur maritimen Bilanz“: viele Millionen an Förderung, aber ein Ergebnis, das „mehr als dürrig“ sei. Bei allen Maßnahmen müsse „die menschliche Arbeitskraft sehr viel stärker gewichtet“ werden. So führe eine starke Zunahme der Automatisierung in der Hafenwirtschaft auch zu mehr Hektik, Stress und Gesundheitsgefahren. Rüdiger Kruse (CDU) pries den „High-Tech-Schiffbau“ der deutschen Werften. Das Massengeschäft finde woanders statt. Bei Freihandelsabkommen müsse auf internationale Regeln etwa auch in der Fischerei gedrängt werden. Auf Schiffen gerade der illegalen Fischerei herrschten unzumutbare Arbeitsbedingungen. „Der einzige Unterschied zu römischen Galeerensklaven: Die Junges nicht rudern.“ Valerie Wilms (Grüne) nannte die Überkapazitäten auf dem Markt als entscheidende Ursache für die anhaltenden Probleme. Ein Großteil der Schiffe müsse

vom Markt: „Verschrotten, verschrotten, verschrotten!“ High-Tech und Umwelt war für sie auch Thema: „Wir brauchen dringend neuen Kraftstoff“ – statt des giftigen Schweröls müsse verflüssigtes Erdgas her. Johan Saathoff (SPD) hob auf den Erfolg der deutschen Werften ab. Der sei der „klaren Ausrichtung auf den Spezialschiffbau“ zu verdanken. Vom damit verbundenen Einsatz von Hochtechnologie müssten auch die Arbeitnehmer profitieren, die ja diese Technologie entwickelten.

Digitalisierung als Ausweg Nach der Debatte verabschiedete der Bundestag gegen die Stimmen von Linken und Bündnis 90/ Die Grünen einen Antrag der Fraktionen von CDU/CSU und SPD (18/11725) mit dem Titel „Innovation und Forschung als Wettbewerbsvorteil der deutschen maritimen Industrie“. Der Debatte lagen drei weitere Dokumente zugrunde, die an die zuständigen Ausschüsse überwiesen wurden: Ein Antrag von Bündnis 90/Die Grünen (18/11742) „Die Digitalisierung als Ausweg aus der Schifffahrtskrise nutzen“, dazu zwei Unterrichtungen der Bundesregierung: die „Maritime Agenda 2025 (18/10911) und der fünften Bericht über Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft (18/11150). Die Koalitionsfraktionen fordern in ihrem Antrag die Regierung unter anderem auf, zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der

gesamten Volkswirtschaft die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen weiter voranzutreiben. Seewärtige Zufahrten müssten ausgebaut und Engpässe bei den Hinterlandverbindungen beseitigt werden. Die Förderung der Elektromobilität im Hafen soll ausgebaut und die Entwicklung von klimaneutralen Schiffsantrieben vorangetrieben werden. Die Grünen wollen Forschung und Digitalisierung in der Seeschifffahrt vorangetrieben sehen. Die maritime Ausbildung in Deutschland müsse zukunftsfähig gemacht und die Auswirkungen der Digitalisierung auf die Arbeitsplätze müssten un-

tersucht werden. Die Digitalisierung könne eine Chance sein, die Schifffahrt effizienter zu gestalten, dadurch Ressourcen zu schonen und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Aus den Unterrichtungen der Bundesregierung geht hervor, dass 339 Schiffe unter deutscher Flagge fahren. Vor einem Jahr seien es noch 350 Schiffe gewesen. Insgesamt betreiben die rund 360 Reedereien in Deutschland rund 2.700 Seeschiffe. Angesichts des starken Wettbewerbsdrucks durch das Überangebot an Schiffsraum sei die deutsche Handelsflotte im vergangenen Jahr um rund 200 Schiffe geschrumpft. Franz Ludwig Averdunk

STICHWORT

Die Häfen sind das Nadelöhr der maritimen Wirtschaft

> Branche Die maritime Wirtschaft ist mit einem Umsatzvolumen von rund 50 Milliarden Euro einer der wichtigsten Wirtschaftszweige in Deutschland. Von ihr hängen direkt oder indirekt 400.000 Arbeitsplätze ab.

> Häfen Wichtigste Plätze für die Schifffahrt sind Häfen. doch der Ausbau des größten deutschen Hafens Hamburg, der eine Vertiefung der Elbe-Fahrrinne benötigt (das Bild zeigt ein Baggerschiff), kommt nicht voran. Konkurrenten wie der niederländische Hafen Rotterdam wachsen schneller. Außerdem macht den deutschen Häfen das Russland-Embargo zu schaffen.



© picture-alliance/dpa

Wirtschaft fühlt sich verdächtig

BANKEN Die Spitzenverbände der deutschen Wirtschaft haben sich gegen ihrer Ansicht nach zu weitreichende Meldepflichten bei Geschäftsbeziehungen von Bankkunden ins Ausland gewandt. Es würden faktisch alle Wirtschaftsunternehmen in Nicht-EU- oder Nicht-EFTA-Staaten „unter Generalverdacht“ gestellt, erklärten die Verbände in einer Anhörung des Finanzausschusses in der vergangenen Woche. Grundlage der öffentlichen Anhörung im Ausschuss war der von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung der Steuerumgehung und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften (18/11132). Mit dem Entwurf zieht die Bundesregierung die Konsequenzen aus der Veröffentlichung der „Panama Papers“. So sollen Steuerumgehungsmöglichkeiten mittels der Gründung und Nutzung von Briefkastenfirmen verhindert werden. Durch zusätzliche Auskunfts- und Informationspflichten sollen die Möglichkeiten der Finanzbehörden zur Feststellung von im Ausland angesiedelten Domizilgesellschaften (wie Briefkastenfirmen auch genannt werden) verbessert werden. Die Spitzenverbände lehnten es ab, dass meldepflichtige Stellen wie Banken bei Verstößen gegen die Meldepflicht für entgangene Steuern haften sollen. Auch die Bundessteuerberaterkammer riet dazu, die Meldepflichten nicht zu überlasten. Zustimmung für die Neuregelung gab es dagegen vom Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB). Wie der DGB plädierte auch die Deutsche Steuer-Gewerkschaft dafür, die Regelung nicht nur auf Drittstaaten, sondern flächendeckend anzuwenden. hle

Makler-Prüfung umstritten

IMMOBILIEN Die Wirtschaft sieht die Einführung einer Berufszulassungsregelung für Immobilienmakler äußerst kritisch. Es sei kein hinreichender Grund erkennbar, warum der Nachweis einer Sachkundeprüfung verpflichtend eingeführt werden sollte, erklärte Mona Morahit vom Deutschen Industrie- und Handelstag (DIHK) in der vergangenen Woche in einer Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft und Energie. Grundlage der Anhörung war der von der Bundesregierung eingebrachte Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Berufszulassungsregelung für gewerbliche Immobilienmakler und Verwalter von Wohnungseigentum (18/10190). „Das Nichtvorliegen empirisch belegter Missstände macht deutlich, dass der Markt scheinbar gut funktioniert und die Immobilienmakler ihre Kunden offenbar gut beraten“, argumentierte der DIHK.

Die Bundesregierung will Immobilienmaklern und Wohnungsverwaltern (WEG-Verwalter) die Erbringung eines Sachkundenachweises vorschreiben. Wohnungseigentumsverwalter müssen eine Berufshaftpflichtversicherung abschließen. Mehrere Sachverständige begrüßten aber den Entwurf. Gabriele Heinrich (Wohnen im Eigentum) sagte, unqualifizierte Verwalter könnten hohe Schäden anrichten. Aus den Ergebnissen einer Befragung rechnete der Verband Schäden in Höhe von zehn Milliarden Euro hoch. Martin Kaßler vom Dachverband Deutscher Immobilienverwalter forderte ebenso wie Lukas Siebenkotten vom Mieterbund, die Erfordernis eines Sachkundenachweises auch auf die Mietverwaltung auszuweiten. hle

Anzeige

AUS PLENUM UND AUSSCHÜSSEN

Bürokratieabbau kommt voran

WIRTSCHAFT II Die Entbürokratisierung soll weiter vorangetrieben, und besonders kleine und mittlere Firmen sollen entlastet werden. Der Bundestag stimmte am Donnerstag dem von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Entlastung insbesondere der mittelständischen Wirtschaft von Bürokratie (18/9949, 18/11778) zu. Für den Entwurf stimmten die Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD sowie die Grünen. Die Linke enthielt sich.

Mit dem zweiten Bürokratieentlastungsgesetz sind Vereinfachungen im Steuerrecht und bei der Berechnung der Sozialversicherungsbeiträge geplant. Die Maßnahmen würden insgesamt 3,6 Millionen Betrieben zugutekommen, schreibt die Regierung in dem Entwurf. Vorgehen sind unter anderem eine Anhebung der Pauschalierungsgrenzen für Rechnungen über Kleinbeträge und der Grenzbeträge zur Abgabe der Lohnsteuer-Anmeldung. Außerdem werden die Fristen der steuerlichen Aufbewahrungsfrist für Lieferscheine verkürzt. Die Berechnung von Sozialbeiträgen wird vereinfacht. Wenn der tatsächliche Wert für den laufenden Monat nicht bekannt ist, soll die Berechnung auch auf Grundlage des Wertes des Vormonats erfolgen können. Per Änderungsantrag hatten die Koalitionsfraktionen bei den abschließenden Beratungen

im Ausschuss für Wirtschaft und Energie in den Entwurf noch eine Regelung eingefügt, wonach bereits in voller Höhe abgeschriebene Wirtschaftsgüter mit bestimmten Daten nur noch dann in einem Verzeichnis aufgeführt werden müssen, wenn ihr Wert 250 Euro übersteigt. Bisher waren es 1.000 Euro. Außerdem wird das Erstellen von Rechnungen bei Kleinsummen erleichtert.

Der Ausschuss hatte außerdem zwei Änderungsanträge der Grünen abgelehnt. Die Abgeordneten wollten erreichen, dass die Abschreibungsregeln für Geringwertige Wirtschaftsgüter (GWG) spürbar vereinfacht werden. So hätte sie verlangt, dass die Grenze zur Möglichkeit der Sofortabschreibung von derzeit 410 Euro auf 1.000 Euro erhöht wird. Seit 1964 war diese Grenze nicht mehr erhöht worden.

In einem zweiten Antrag hatten die Grünen Erleichterungen bei umsatzsteuerlichen Vorschriften verlangt. Bilanzbuchhalter sollte die Möglichkeit eröffnet werden, Umsatzsteueranmeldungen von Firmen an das Finanzamt zu geben. Das ist derzeit nur den Unternehmen selbst oder ihren Steuerberatern erlaubt. Bilanzbuchhalter würden die Umsatzsteuer ohnehin ausweisen. Ihnen zu verbieten, die Daten ans Finanzamt zu geben, sei eine wirklichkeitsfremde Berufsbeschränkung. hle

Senioren erhalten leichter Baukredite

FINANZEN Bundestag beschließt Vorsorgemaßnahmen gegen Gefahren einer Immobilienblase

In vielen europäischen Ländern sind faule Immobilienkredite bei Banken ein Problem und belasten Kreditinstitute bis an den Rand der Zahlungsunfähigkeit. Damit es in Deutschland nicht so weit kommt, hat der Bundestag am Donnerstag ein Maßnahmenbündel beschlossen, um Gefahren für die Finanzmarktstabilität im Immobilienbereich abzuwehren zu können. Das Parlament stimmte auf Beschlussempfehlung des Finanzausschusses (18/11774) dem von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Finanzdienstleistungsaufsichtsgesetzes im Bereich der Maßnahmen bei Gefahren für die Stabilität des Finanzsystems und zur Änderung der Umsetzung der Wohnimmobilienkreditrichtlinie (18/10935, 18/11420, 18/11472 Nr. 1.5) zu. Für den Gesetzentwurf stimmten die Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD, die Linke lehnte ab, und die Grünen enthielten sich. Mit dem Finanzaufsichtsergänzungsgesetz soll die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) neue Befugnisse erhalten. Dazu gehört unter anderem die Festlegung bestimmter Mindeststandards für die Vergabe von Neukrediten. Außerdem wurden Änderungen an der Umsetzung der Wohnimmobilienkreditrichtlinie vorgenommen, um Hürden für

die Kreditvergabe an junge Familien und an Senioren zu beseitigen. Antje Tillmann (CDU) erklärte, bei früheren Krisen habe man unter Zeitdruck Lösungen finden müssen. Dagegen habe das Finanzaufsichtsergänzungsgesetz in Ruhe beraten werden können. Es gebe der BaFin zusätzliche differenzierte Instrumente an die Hand, damit diese reagieren könne, wenn es Schwierigkeiten auf dem Immobiliensektor gebe. „Ich sage ganz deutlich: Weder die Bundesbank noch die BaFin sehen aktuell eine Immobilienkrise“, stellte Tillmann fest. Sie betonte die Notwendigkeit des Wohnungsbaus, der nicht durch die Instrumente des Finanzaufsichtsergänzungsgesetzes gebremst werden dürfe. „Wir wollen, dass Menschen Wohnungen bauen. Denn der beste Schutz gegen steigende Mieten sind hinreichende Wohnungen“, so Tillmann.

Wohnungsbau wichtig Die Bedeutung des Wohnungsbaus betonte auch Axel Zöllmer (SPD). „Wir brauchen in Deutschland mehr Wohnungen. Wir wollen, dass Menschen dort investieren.“ Zöllmer sagte zu dem Entwurf, es sei bei den Beratungen gelungen, eine drohende Überregulierung zu verhindern, die die Vergabe von Immobilienkrediten zu stark hätte beschränken

können. In Deutschland habe es keine Immobilienkrise gegeben: „Wir haben hier eine ausgeprägte Festzins- und Langfristkultur“, stellte Zöllmer fest, aber für den Fall des Falles müsse man handlungsfähig sein. Axel Troost (Linke) bezeichnete Immobilienblasen als „ganz typischen Auslöser für Finanzmarktkrisen“. Auch Deutschland sei gefährdet, sagte Troost. Der Koalition warf er vor, der Bankenlobby auf den Leim gegangen zu sein. Sie habe sich zwei der vier ursprünglich im Gesetzentwurf vorgesehenen Instrumente zur Kreditbegrenzung wieder ausreden lassen. „Wer den Sumpf trockenlegen will, darf die Frösche nicht fragen“, zitierte Troost ein altes Sprichwort. Dem Gesetzentwurf seien auf Betreiben der Bankenverbände „die Zähne gezogen“ worden, stellte auch Gerhard Schick von den Grünen fest. Wie schon zuvor Troost kritisierte er die Herausnahme von zwei der ursprünglich insgesamt vier Instrumente aus dem Entwurf: „Wir halten das für falsch.“ hle

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



DAS WILL ICH ONLINE LESEN!

Jetzt auch als E-Paper.

- Mehr Information.
- Mehr Themen.
- Mehr Hintergrund.
- Mehr Köpfe.
- Mehr Parlament.



Direkt zum E-Paper

www.das-parlament.de
parlament@fs-medien.de
Telefon 069-75014253



Uwe Beckmeyer, SPD, Parl. Staatssekretär bei der Bundesministerin für Wirtschaft und Energie:

Schlüssel- und Zukunftsbranche der deutschen Wirtschaft



Uwe Beckmeyer (*1949)
Parl. Staatssekretär

Am Anfang dieser Legislaturperiode haben wir uns zum Ziel gesetzt, dass wir in diesen vier Jahren die maritime Wirtschaft stärken und Deutschland zu einem maritimen Hightechstandort ausbauen wollen; denn diese Branche – ich glaube, da sind wir uns einig – ist eine Schlüssel- und Zukunftsbranche der deutschen Wirtschaft. Sie vereint Hochtechnologie mit er-

heblichem Innovationspotenzial. Forschung, Entwicklung und Innovation sind dabei unsere Schwerpunkte; denn wir haben – und das ist gut so – einen sehr innovativen Mittelstand. Deshalb hat sich diese Bundesregierung für diese Legislaturperiode ein sehr ambitioniertes Programm vorgenommen – und wir haben viel erreicht.

Erstens. Schiffbau und Meerestechnik sind integraler Bestandteil der Hightech-Strategie der Bundesregierung.

Mit den maritimen Technologieförderprogrammen setzen wir wichtige Anreize, damit die Unternehmen noch mehr in Forschung und Entwicklung investieren; denn wir wollen, dass die maritime Wirtschaft ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit erhält und ausbaut. Deshalb haben wir seitens der Bundesregierung und seitens des Parlaments für Innovationen an deutschen Werften sehr viel Geld in die Hand genommen.

Es sind alleine 35 Millionen Euro pro Jahr aus Bundesmitteln. Hinzu kommen die Komplementärmittel der Länder. Weiterhin wenden wir für Forschung und Entwicklung jährlich rund 32 Millionen Euro auf, ebenfalls mehrere Millionen Euro pro Jahr für die maritime Sicherheit.

Wenn man sich das anschaut und auf die Legislaturperiode hochrechnet, kommt man alleine auf Bundesmittel von gut 280 bis 290 Millionen Euro, die hier eingesetzt werden. Wenn man die Landesmittel und noch die Investitionskraft der einzelnen Unternehmen hinzunimmt, dann ist das ein x-Faches. Das zeigt: Wir haben es mit einer sehr potenten Industrie zu tun, und wir tun seitens des Bundes und der Länder vieles, um diese Innovationsfähigkeit noch stärker herauszubilden.

Zweitens. Die Bundesregierung bietet exportorientierten Industrien verlässliche Unterstützung durch Hermesdeckung und Investitions-

garantien. Bis Ende 2016 hat der Bund für den Export deutscher Schiffe ein Entschädigungsrisiko von rund 29 Milliarden Euro abgesichert. Ich will das an dieser Stelle deutlich unterstreichen.

Drittens. Wir helfen unserem Mittelstand bei der Erschließung von Auslandsmärkten. Unterschätzen Sie das nicht. Wir tun das durch Geschäftsanbahnungsreisen und durch Auslandsmessen. Wir sind dort Gott sei Dank international mit den Unternehmen sehr aktiv.

Viertens. Wir haben im Rahmen der Energiewende die Novelle des EEG sowie auch das Windenergieauf-See-Gesetz hier im Hause verabschiedet. Wir haben damit einen verlässlichen Ausbaupfad festgelegt. Die maritime Energiewende ist zudem ein wesentlicher Baustein auch unserer Industriepolitik. Weniger Schadstoffemissionen, mehr Energieeffizienz, das sind wesentliche Ziele auch für die Schifffahrt.

Im Februar hat das Bundeswirtschaftsministerium daher die Förderinitiative „Energiewende im Verkehr“ gestartet. In unserem maritimen Forschungsprogramm ist Green Shipping zukünftig eines von vier oberzentralen Querschnittsthemen. Sie sehen: Wir setzen auf konsequente Technologieförderung, aber auch auf passgenaue Lösungen.

Das gilt auch für neue Themen, deren Behandlung wir hier im Parlament verabredet haben und die sinnvollerweise so gestaltet werden, dass keine Einzelinteressen bedient werden, dass keine Doppelförderung entsteht, dass ein kluges Konzept und kein Wettlauf von Finanzierungswünschen dabei herauskommt. Ich spreche vom Deutschen Maritimen Zentrum.

Als Koordinator für die maritime Wirtschaft setze ich mich gleichermaßen für die Schifffahrt wie für die Interessen der See- und Binnenschifffahrt, aber auch der See- und Binnenhäfen ein. Prioritäres Ziel hier ist und bleibt die Sicherung des Schifffahrtstandortes selbst. Mit den Kollegen aus dem Bundesverkehrsministerium haben wir deshalb ein Maßnahmenpaket verabredet, das sich sehen lassen kann: Die Anhebung des Lohnsteuereinbehaltes auf 100 Prozent – wir haben uns darüber unterhalten –, die vollständige Erstattung der Lohnnebenkosten, die Weiterführung der Zuschüsse

zu den Ausbildungsplatzkosten, die Anpassung der Schiffsbesetzungsordnung, die Befreiung von Schifferlöhnpools von der Versicherungsteuer – der Strauß ist riesengroß.

Nun müssen aber auch die Reeder ihren Beitrag leisten. Wir werden uns diese Entwicklung sehr genau anschauen und vor allen Dingen auch evaluieren. Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen gilt es zu stärken. Wir haben hierzu das Nationale Hafenkonzept, wir fördern intelligente Hafentechnologien.

Das Letzte, was ich ansprechen möchte, ist die Maritime Agenda 2025. Hier haben wir zum ersten Mal eine ressortübergreifende Strategie für die Branche vorgelegt. Sie definiert klare Handlungsfelder: mit Blick auf die steigenden Anforderungen des Klima- und Umweltschutzes und in Bezug auf die Sicherheit im Seeverkehr, die schärferen Wettbewerbsbedingungen auf globalen Märkten, die zunehmende Automatisierung und Digitalisierung von Produktions- und Logistikprozessen sowie Produkten und Dienstleistungen. Die maritime Wirtschaft ist in vielen Bereichen Vorreiter des digitalen Wandels.

Aber die Transformation läuft rasant. Insofern ist die Digitalisierung Schwerpunkt der 10. Nationalen Maritimen Konferenz nächsten Dienstag in Hamburg. Wir müssen und wollen die maritime Branche hier weiter voranbringen. Deshalb, so ist meine Hoffnung, haben wir alle ins Boot geholt, auch um mit Bund, Ländern, Verbänden und Gewerkschaften eine gemeinsame Erklärung zu verabschieden. Denn: Wer rastet, der rostet. Das gilt nicht nur für Schiffe.

Es freut mich daher, dass sich viele von uns bei der 10. Nationalen Maritimen Konferenz in Hamburg wiedersehen.

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



Die Bundesregierung rechnet damit, dass das Umschlagvolumen in den deutschen Seehäfen, wie hier im Containerhafen Hamburg, bis 2030 signifikant steigen wird.

© dpa

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

Herbert Behrens, DIE LINKE:

Niedergang der deutschen Seeschifffahrt geht voran



Herbert Behrens (*1954)
Landesliste Niedersachsen

Die Anzahl der Seiten des maritimen Berichts, aber auch des Antrags der Koalition stehen in einem krassen Missverhältnis zu dem, was wir uns heute als maritime Bilanz vornehmen.

Wir haben gesehen, dass unendlich viele Millionen Euro in die maritime Wirtschaft geflossen sind. Wenn wir uns das Ergebnis anschauen, dann stellen wir fest: Es ist mehr als dürrtig. Das können wir so nicht hinnehmen. Da müssen wir dringend eine Änderung vornehmen.

Es geht doch um die Arbeitsplätze der Beschäftigten bei den Werften, bei den Entwicklungsbüros, in den Häfen und auf den Schiffen selbst. Die Kolleginnen und Kollegen wollen doch wissen, wie ihre Zukunft aussieht, was geplant ist, wohin sich dieser Wirtschaftszweig entwickeln soll.

400 000 Arbeitsplätze in dieser Branche – direkt oder indirekt – sollen es sein. Der Kollege Beckmeyer hat ja dargestellt, dass es sich in Teilen um eine Schlüsselbranche handelt, wenn es beispielsweise um neue Technologien geht.

Wir wollen, dass in der maritimen Wirtschaft in Zukunft Tarifverträge noch eine Rolle spielen, dass in den Unternehmen ordentliche Arbeitsverhältnisse bestehen und dass kein Wettbewerb um soziales Dumping vorherrscht.

Das ist das Ziel einer gerechten und guten Hafen- und maritimen Politik.

Darum haben die Gewerkschaften Verdi und IG Metall direkt zu diesem Anlass ein sehr gutes Papier verfasst. Sie haben konkrete Vorschläge gemacht – auf sehr viel weniger Seiten, aber dafür mit viel mehr Substanz. Damit kann man etwas anfangen. Sie geben ganz klar die Richtung vor und sagen, worum es gehen muss. Die Linksfaktion begrüßt diese Initiative

der Gewerkschaften ausdrücklich.

Die Kolleginnen und Kollegen haben sich den Kopf darüber zerbrochen, wie sie mit der digitalen Zukunft der Arbeitsplätze umgehen wollen. Sie haben darauf hingewiesen, dass in der Hafenwirtschaft in absehbarer Zeit sehr viel mehr Automatisierung passieren wird als in den vergangenen Jahren. Sie haben aber auch darauf hingewiesen, was das Ergebnis dieser Automatisierung ist: Es ist nicht nur die Entlastung auf manch belastendem Arbeitsplatz; es ist auch die Zunahme von Arbeitsintensität, es ist auch eine Zunahme von Hektik, Stress und möglicherweise Gesundheitsgefahren. Sie haben weiter darauf hingewiesen, wie die Erträge dieser Automatisierung verteilt werden. Ich zitiere: Bei Produktivitätssteigerungen durch Automatisierung muss der sich hieraus ergebende Gewinn gerecht verteilt werden, damit Arbeitsplätze abgesichert werden. – So die Gewerkschaften.

Das ist der richtige Weg. Mehr Produktivität muss dazu führen, dass es zu Arbeitszeitverkürzungen kommt. Für diese Art der sozialen Gerechtigkeit ist die Linke immer zu haben.

Solche Instrumente findet man in den hier vorgelegten Papieren nicht. Da stehen ausschließlich die auf Kapitalinteressen, auf Markt- und Wettbewerbsinteressen ausgerichteten Forderungen; die Zahlen haben wir vom Kollegen Beckmeyer genannt bekommen. Natürlich lebt niemand vom Zusetzen – das ist uns allen klar; das ist banal –, aber trotzdem müssen wir anerkennen, dass die menschliche Arbeitskraft der Stoff ist, aus dem Wertschöpfung entsteht. Darum kommt es darauf an, dass wir diesen Teil sehr viel stärker gewichten, als das in den Papieren der Fall ist, die uns hier heute vorgelegt werden.

Die Bundesregierung wird der Frage von Ausbildung und Beschäftigung nicht im Mindesten gerecht. Ein Satz wie „Deutschland hat die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute umfassend und modern geregelt“ ist angesichts der Zukunftsperspektiven der Arbeitsplätze auf See wirklich mehr ein Hohn als eine vernünftige Beschreibung der Situation. Das können wir so nicht akzeptieren.

Es muss doch ein Alarmsignal sein, auch für die Bundesregierung, dass mit den zig Millionen,

die zur Förderung in diesen Bereich gegangen sind, keine Wende passiert ist, beispielsweise bei den unter deutscher Flagge fahrenden Schiffen, dass es zu keiner Wende bei den Arbeitsplätzen geführt hat, dass es zu keiner Wende bei den Ausbildungsplätzen geführt hat. Alles das, was hier schon vortragen worden ist – der Lohnsteuereinkauf, der das Ergebnis hat, dass die Reeder die Lohnsteuer nicht mehr an den Staat abführen müssen, wie es bei jedem normalen Unternehmen der Fall ist; Zahlung von Ausbildungszuschüssen; Übernahme von Lohnnebenkosten –, alle diese Millionen, die dort hineingegangen sind, sind seitens der Reeder mit nichts goutiert worden. Der Niedergang der deutschen Seeschifffahrt ist nicht aufgehalten, sondern geht weiter voran.

Die Antwort der Bundesregierung darauf enthält ganz merkwürdige Formulierungen: Es geht darum, dass man den Dialog fördern will, die Bedeutung globaler Entwicklung unterstreichen will, die Kommission aktiv begleiten

Rüdiger Kruse, CDU/CSU:

Der Werftensektor hat sich auf Innovation umgestellt



Rüdiger Kruse (*1961)
Landesliste Hamburg

Herr Behrens, es gibt historische Irrtümer, die man gern wiederholt. Deswegen muss man dann auch die richtigen Antworten wiederholen: Umsatz ist nicht Gewinn. Es kann Ihnen mit 5 Milliarden Euro Umsatz tierisch gut gehen, und mit 24 Milliarden Euro Umsatz können Sie große Probleme haben.

Wir haben viel getan, um die Wettbewerbsfähigkeit der deut-

will, Forschung und Entwicklung verzahnen will, den passgenauen Zuschnitt bestehender Förderprogramme weiter stärken will usw. usf. Diese wortreiche Untätigkeit der Bundesregierung muss dringend ein Ende haben.

Den Unternehmern geht es offenbar blendend. 1995 – so die Zahlen des VDR, des Verbands Deutscher Reeder – lag der Umsatz bei 5 Milliarden Euro, im Jahr 2015 bei 24 Milliarden Euro. All das, was seitens der Bundesregierung in den letzten Jahren und Jahrzehnten auf den Weg gebracht worden ist, nämlich das Pampern der Seeschifffahrt, hat nicht dazu geführt, dass etwas bei denen angekommen ist, die dort ihren Arbeitsplatz finden und auf dieser Beschäftigung ihre Zukunft aufbauen wollen. Das muss jetzt ein Ende haben.

Die Nationale Maritime Konferenz in Hamburg kann ein Zeichen dafür sein, was die Perspektive sein muss. Ich schlage vor, das Motto der Nationalen Maritimen Konferenz zu verändern und zu formulieren: Die Profiteure zahlen! Das ist die Zukunft der maritimen Wirtschaft in Deutschland.

Die Situation auf den deutschen Werften ist weiterhin dramatisch. Die Zahl der Beschäftigten ist in den letzten Jahren von 22 000 auf 18 000 gesunken. Es wird immer schwieriger, qualifiziertes Personal zu finden, weil sich keiner mehr

traut, zu sagen: Ich gehe in diese Branche, weil sie mir eine Zukunft verspricht, weil sie mich und meine Familie in den kommenden Jahren finanzieren kann. – Eine Zukunftsperspektive gibt es in der Seeschifffahrt nicht, und das muss dringend verändert werden.

Die Lösungen, die die Bundesregierung dazu vorschlägt, sind: einheitliche Regulierungsmaßnahmen, mehr globaler Wettbewerb, mehr Abkommen auf der Grundlage der WTO und anderer bilateraler Handelsabkommen. Da ist einmal wieder ganz klar sichtbar: Es geht um Freihandel, es geht nicht um fairen Handel, und das kann doch nicht die Perspektive sein für eine vernünftige maritime Wirtschaft, wie wir sie wollen.

Nach dem Lesen des maritimen Berichts und des langen Antrags mit 78 Punkten, der hier von der Regierungskoalition eingebracht wird, habe ich den Eindruck, dass dies ein notdürftiges Zusammenschreiben von Worthülsen ist. Es ist substanzlos, was dort vorgelegt wird, und das macht noch einmal deutlich, dass die Große Koalition inhaltlich offenbar am Ende ist. Ich denke, dazu gehört auch, dass dieser Großen Koalition auch fühlbar ein Ende gesetzt wird. Mit dieser Bundesregierung wird die maritime Wirtschaft auf jeden Fall keine gute Zukunft haben.

(Beifall bei der LINKEN)

schon Schifffahrt wiederherzustellen. Wir haben nie behauptet, dass wir damit die internationale Schifffahrtskrise beenden; aber wir stellen uns so auf, dass wir zukunftsfähig sind. Nehmen Sie einen anderen Sektor: die Werften. Ich komme aus dem Norden, wo wir seit langer Zeit die Werftenkrise haben. Wenn Sie international schauen, wie sich dieser Bereich entwickelt hat, dann sehen Sie, dass Europa – und damit schwerpunktmäßig Deutschland – im Werftensektor wesentlich besser dran ist als der gesamte Rest der Welt.

Das liegt daran, dass wir nicht gesagt haben: „Oh, wunderbare Zeiten, die sind wunderschön, die müssen wir unbedingt erhalten“, dass wir nicht gesagt haben: Containerschiffe sind gefälligst in Deutschland zu bauen, und wenn das nicht geschieht, dann akzeptieren wir das nicht. – Dieser Sektor hat sich, auch mit der Hilfe des Parlaments, in den letzten Jah-

ren umgestellt auf Innovation, und er hat auf das gesetzt, was wir am besten können, nämlich Avantgarde sein.

Wir sind in diesem Sektor nicht allein unterwegs. Im Zehnpunkteplan – man muss es durchaus ernst nehmen, wenn die Chinesen etwas machen – ist eines der Segmente, in denen sie Weltspitze werden wollen, der Hightechschiffbau, nicht der normale Schiffbau. Der Bereich der Massenware ist längst entschieden. Es geht um den Hightechschiffbau, das, was wir machen.

Nun kann man sagen: Na ja, was wollt ihr denn? Wenn man ein Kreuzfahrtschiff bauen will, dann macht man das in Deutschland. – Man versuchte das einmal in Japan. Das wurde für die Firma zu einem hohen Verlust. Das macht jetzt kein Mensch mehr. Es ist aber nicht gesagt, dass sich diese Entwicklung für die nächsten zehn Jahre fortschreiben lässt. Das heißt, hier müssen wir wachsam

sein. Deswegen investieren wir in diesen Bereich eine gewisse Summe, gar nicht mal so furchtbar viel.

Sie haben gesagt: „Der maritime Bereich ist ein wichtiges Thema“, und Herr Beckmeyer hat ein neues Wort geprägt – mal sehen, ob es sich durchsetzt –: „oberzentral“. Natürlich bin ich auch davon überzeugt, dass dieses Thema ganz wichtig ist. Aber selbst die heutige Tagesordnung weist viele andere, ebenfalls wichtige Themen auf. Vielleicht kann man das einordnen und fragen: Gibt es eigentlich einen Bewertungsmaßstab, den man für alle Themen anwenden kann? Die Debatte etwa, die morgen zur gleichen Zeit laufen wird, gilt dem Thema Nachhaltigkeit.

Deklinieren wir doch einmal den maritimen Bereich anhand der Nachhaltigkeit durch. Sie hat bekanntermaßen die drei etablierten Säulen Wirtschaft, Umwelt und Soziales. Nach meiner persönlichen Meinung bedarf es noch der Säule Kultur. Denn etwas, das kein Narrativ hat, mit dem man sich nicht auseinandersetzt, kann auch keine nachhaltige Wirkung haben.

Wirtschaft. Ich habe gesagt: Wir haben die Wettbewerbsfähigkeit mit verschiedenen Maßnahmen hergestellt. Ist das auch sozial? Wenn man den Lohnsteuereinbehalt, wenn man die 183-Tage-Regel abschafft, dann findet das ja nicht auf dem Rücken der Beschäftigten statt. Beim Lohnsteuereinbehalt haben wir gesagt: Wir verzichten auf Steuereinnahmen. – Das ist vollkommen richtig. Aber wir tun das, um die deutsche Schifffahrt zu erhalten und um diese Arbeitsplätze auch zu sichern. Das ist, glaube ich, eine gute Entscheidung und in keinsten Weise gegen die Interessen der Arbeitnehmerschaft.

Wenn Sie fragen: „Ist das, was wir gemacht haben, auch umweltgerecht?“, dann sage ich: Die Innovationen, die wir fördern, haben zum großen Teil mit dem Thema Umwelt zu tun. Natürlich ist es ein wirtschaftlicher Vorteil, wenn wir die saubersten Schiffsantriebe bauen und wenn wir Beiträge leisten, mit denen man auch den Klimaschutz nach vorne bringen kann.

Wir haben uns in unserem letzten Antrag aber auch mit dem Thema Fischerei beschäftigt. Man muss es wirklich einmal sagen: Dieser letzte Antrag ist Punkt für Punkt abgearbeitet worden, mit Parlament und Regierung gemeinsam, und mit Haushaltsbeschlüssen unterlegt worden. Das ist

wirklich eine Erfolgsgeschichte, was wir da gemacht haben.

Erstmalig haben wir uns auch dem Thema der illegalen Fischerei zugewandt. Das hat einen Umweltaspekt. Klar, wir machen uns nicht all die Mühe, mit Fangquoten diesen Eiweißvorrat für die Zukunft zu erhalten, damit andere Leute die Bestände piratenmäßig plündern und vernichten und all diese Ziele, die wir haben, torpedieren. Es ist ja auch ein soziales Thema: Wenn man die Küsten Afrikas illegal leerfischt, haben die Menschen, die eigentlich vom Fischfang leben, ein Problem. Es ist ein soziales Thema,

weil es hinsichtlich der Beschäftigungsbedingungen an Bord dieser Schiffe teilweise nur einen einzigen Unterschied zu römischen Sklavengaleeren gibt: Die Jungs müssen nicht rudern. Aber ansonsten ist das, was da passiert, unmöglich. Wir haben gesagt: Da wollen wir nicht mitspielen. Wir wollen die Kontrollen verbessern. – Dazu haben wir einen Beschluss gefasst und diesen im Haushalt mit finanziellen Mitteln unterlegt. Wir haben Stellen geschaffen, damit der angelandete Fisch zukünftig auch entsprechend der Zertifizierung kontrolliert und gegebenenfalls zurückgewiesen wird.

Sie haben den Freihandel angesprochen. In unserem Antrag steht, dass wir bei Freihandelsabkommen genau diesen Aspekt der illegalen Fischerei behandeln haben wollen und dass wir unsere Partner dazu bringen wollen, dass sie diese internationalen Regeln einhalten, und dass wir, wenn sie diese nicht einhalten, mit ihnen keinen freien Handel treiben. Was wollen Sie mehr als solche konkreten Bedingungen, die der Umwelt nutzen, die dem Sozialen nutzen und insgesamt auch der Wirtschaft, und zwar bei uns und in den anderen Ländern? Wir haben auf dem sozialen Sektor meines Erachtens sowohl für deutsche Beschäftigte als auch für Beschäftigte in anderen Ländern viel getan.

Im Umweltbereich setzen wir dieses Mal auch noch einen weiteren Akzent. Es geht dabei um ein Problem, das viele umtreibt und das auch im Bewusstsein der Bürger einen immer höheren Stellenwert bekommt, nämlich den Plastikmüll, einmal den, den wir sehen können, weil wir mittendrin schwimmen, und zum anderen das Mikroplastik, das wir im Zweifelsfall nicht sehen, das aber irgendwann in der Nahrungskette auf unserem Teller landet. Das ist ein Thema, das weltweit besonders wichtig ist und das sicherlich

nicht damit erledigt ist, dass man beim Einkauf auf die Plastiktüte verzichtet. Ich hätte nicht gedacht, dass ein Kunstrasenfußballplatz irgendeine Auswirkung auf die Weltmeere hat. Inzwischen wissen wir, dass über den Abrieb und über das Regenwasser das Ganze am Ende irgendwo in den Ozeanen landet. Auch diese Punkte sprechen wir in diesem Antrag an. Im Sinne der Nachhaltigkeit sagen wir: Wir wollen rechtzeitig mit anderen Ländern gemeinsam eine Strategie entwickeln, damit wir den Plastikmüll wieder aus dem Meer herausbekommen, und wir wollen vermeiden, dass er überhaupt dorthin gelangt. Ich glaube, dass es ein sehr weitsichtiger Antrag ist, den wir hier vorlegen.

Forschung und Entwicklung. Ich habe gesagt: Das Wichtige für uns ist, bei der Innovation ganz weit vorne zu sein, damit wir einen

Platz in dieser Wettbewerbswelt haben. Wir geben – der Koordinator der Bundesregierung hat es erwähnt – eine gewisse Menge Geld für Forschung und Entwicklung in diesem Bereich aus, aber immer noch deutlich weniger als im Bereich Luft- und Raumfahrt. Nun kann man sagen: Schiffe gibt es viel länger als Raketen oder Flugzeuge, mit denen man durch die Gegend fliegt. – Aber daran liegt es nicht.

Gibt es noch viel zu tun? Es gibt eine ganze Menge zu forschen und zu entwickeln. Aber es gab bisher keine Einrichtung, die das zentral koordiniert. Diese wollen wir schaffen. Koordinator der Bundesregierung heißt auch, mit allen Ressorts übergreifend zusammenzuarbeiten. Der maritime Bereich hat nicht nur im Wirtschaftsministerium und nicht nur im Verkehrsministerium seine Kon-

terparts, die er braucht und die man koordinieren muss. Ich glaube, die Entscheidung, die wir getroffen haben, wo das DMZ angesiedelt wird, ist eine gute. Das Entscheidende ist, dass es jetzt parallel zur 10. Nationalen Maritimen Konferenz kommt. Ich will das Motto nicht ändern, das müssen wir nicht. Es ist ein gutes Motto. Aber es ist ein großer Erfolg, dass der Beschluss vor anderthalb Jahren im Haushalt auch mit Geld unterlegt wurde, das nötig ist, damit er in diesem Jahr zum Tragen kommt und wir das Deutsche Maritime Zentrum bekommen, um an diesen Themen gemeinschaftlich mit der Wirtschaft, aber auch mit Umweltverbänden zu arbeiten und die deutsche maritime Wirtschaft zu stärken.

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

Dr. Valerie Wilms, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Nötige Neuausrichtung der maritimen Ausbildung verpasst



Valerie Wilms (*1954)
Landesliste Schleswig-Holstein

Wo bin ich hier heute Morgen gelandet? Alles still und ruhig. Alles nickert vor sich hin. Der Maritime Koordinator erzählt uns etwas, bei dem ich mich frage: Ist das überhaupt noch realitätsbezogen, was aus dem Wirtschaftsministerium in der Scharnhorststraße, Ecke Invalidenstraße auftaucht, oder sind Sie in einer anderen Welt gelandet, Herr Beckmeyer?

Wir haben im maritimen Sektor seit fast zehn Jahren eine Krise in der Schifffahrt. Was passiert? Was macht diese große Stillstandskohalition? Sie redet immer wieder hier im Hohen Hause mit irgendwelchen Sprechblasen um den heißen Brei herum. Papiere können Sie produzieren, Herr Beckmeyer. Wir wollen Taten sehen, nicht nur Papiere!

In der Realität kommt nichts an. Jetzt zum Abschied des Maritimen Koordinators – in der nächsten Woche dürfte es Ihre letzte Mariti-

me Konferenz sein – geht es genauso weiter. So wracken Sie von der Großen Koalition die maritime Wirtschaft wirklich ab.

Schauen wir uns das einmal im Detail an. Die Schifffahrtskrise wurde nicht angepackt. Hapag-Lloyd macht deutlich reduzierte Gewinne. Hamburg Süd ist mittlerweile dänisch. Das wissen wir mittlerweile alles, aber Sie tun nichts. Die dringend nötige Neuausrichtung der maritimen Ausbildung wurde verpasst. Mit vernünftigen Rahmenbedingungen für alternative Treibstoffe in der Seeschifffahrt lässt die Bundesregierung bis heute auf sich warten. So darf es nicht weiter gehen.

Die deutsche maritime Wirtschaft ist eine vielfältige Branche. Sowohl Häfen als auch Werften oder Reedereien zählen dazu. Diese Branche braucht endlich echte Zukunftsperspektiven für die kommenden Jahre. Mit dem üblichen Herumfrickeln, liebe Damen und Herren von der Großen Koalition – auch wenn Sie hier große Sprüche klopfen, Herr Grosse-Brömer –, ist es nicht getan. Ein reines Abwickeln der kriselnden Branche darf es nicht geben. Wir sollten die Krise als Chance für eine echte Neuaufstellung der Schifffahrt fördern nutzen.

Was machen Sie hingegen? Sie gehen weiter mit der Fördergieß-

kanne durch das Land. Sie schaffen dann noch ein neues Forschungszentrum, das sogenannte Deutsche Maritime Zentrum mit Sitz in Hamburg, von dem niemand weiß, wozu es gebraucht wird und was es eigentlich machen soll. Dient es etwa nur zur Wahlkreisbeglückung in Hamburg, werter Kollege Kruse? Aber den Mut für wirklich ernsthafte Reformen zeigen Sie hier nicht.

Was muss dringend angepackt werden? Durch die vielen Zukäufe an Schiffsraum in den 1990er- und 2000er-Jahren haben sich

Überkapazitäten aufgebaut, die jetzt nur sehr schwer wieder wegzubekommen sind. Dadurch stehen die Reeder, die sich an ihrem damaligen Erfolg, gerade durch Steuersparmodelle getrieben, berauscht haben,

vor einem echten Dilemma: Verkaufen sie die Schiffe, drückt ein anderer Standort die Schiffsmieten. Verkaufen sie sie nicht, hat die Schiffe zwar nicht der Konkurrenzstandort, die Schiffsmieten bleiben aber weiterhin im Keller. Somit wurde über Jahre hinweg Mikado gespielt:

Wer sich zuerst bewegt und Schiffsraum entfernt, hat verloren. Heraus, werte Kolleginnen und

Ich sage: Verschrotten, verschrotten, verschrotten! Nur so kommen wir aus der Krise.

Fortsetzung auf nächster Seite

Kollegen, kommen wir aus dieser Misere nur, wenn ein Großteil der Schiffe aus dem Markt verschwindet. Ich sage daher: Verschrotten, verschrotten, verschrotten! Nur so kommen wir aus der Krise.

Herr Beckmeyer, sorgen Sie mal dafür, dass wir nicht immer nur neu bauen – Spezialschiffe oder so etwas –, sondern wir uns ernsthaft mit vernünftigen Abwrackwerften in Europa, auch in Deutschland, beschäftigen, anstatt die Schiffe in Bangladesch an den Strand zu schieben und da ausweiden zu lassen. So geht es nicht weiter.

Schauen wir als Nächstes auf die Beschäftigten in der Schifffahrt.

Wir haben hier in Deutschland zwar eine weltweit hoch anerkannte Ausbildung von Seeleuten, doch diese bringt uns nichts – gar nichts. In der internationalen Seeschifffahrt sind deutsche Seeleute schlichtweg zu teuer.

Damit deutsche Seeleute wieder konkurrenzfähig werden, brauchen wir endlich vernünftige, international konkurrenzfähige Lösungen: Wir brauchen auch für Seeleute den internationalen Tarif anstatt des deutschen Heuervertrages bei gleichzeitiger Steuer- und Sozialversicherungsfreiheit. So schaffen wir nämlich, dass die

Seeleute vor Ort das Gleiche ausgezahlt bekommen, aber wir konkurrenzfähig werden. Das würde der deutschen Schifffahrt und dem maritimen Arbeitsmarkt wieder einen kräftigen Schub geben. Die derzeitige Herumtrickserei und Herumrechnerei mit dem Lohnsteuereinbehalt durch die Reeder und Ausbildungshilfen von einer Stiftung haben das alles nicht gebracht.

Schaffen wir das noch in dieser Wahlperiode? Ich glaube, kaum. Sie dauert ja nur noch ein halbes Jahr, Herr Beckmeyer. In den Ministerien ist die Arbeit größtenteils bereits zum Erliegen gekommen. Das wird die Aufgabe einer neuen Bundesregierung sein, dann aber endlich mit rot-grüner Beteiligung – dann aber endlich mit grüner Beteiligung – vielleicht schaffen wir es ja auch mit Rot-Grün, werte Kollegen von der Sozialdemokratie –, also: mit einer grünen Beteiligung, damit wir endlich den Blick nach vorne werfen und nicht immer nur zurück in die Historie.

Wozu hat die Bundesregierung

eigentlich einen Maritimen Koordinator? Man hört und sieht immer nur kurz vor einer Maritimen Konferenz etwas von ihm. Dann dürfen wir uns in der Sitzungswoche vorher mal hier schnell mit der maritimen Wirtschaft beschäftigen. Wenn ich so in die Runde schaue: Allzu viele Kolleginnen und Kollegen sind dann nicht da.

In der internationalen Seeschifffahrt sind deutsche Seeleute schlichtweg zu teuer.

– Dann machen wir doch nächstes Mal eine namentliche Abstimmung; dann werden es noch mehr. – Sonst ist der Maritime Koordinator untergetaucht. Kein einziges Thema hat er aufgegriffen, das die maritime Wirtschaft

wirklich nach vorne gebracht hätte. Stattdessen: Verwaltung des Status quo und weder Kraft noch Ideen für einen zukunftsfähigen maritimen Standort. Seit 2014 liegt das Thema „maritime Wirtschaft“ in der Bundesregierung brach. Maßnahmen zur Förderung der Schifffahrtskrise: wirklich Fehlangelegenheit! Kann eine inhaltsleere und kaum greifbare Maritime Agenda von Herrn Beckmeyer mit vielen, vielen Seiten wirklich eine Antwort auf die Krise sein? Hier hätte

ich in solchen Zeiten schon deutlich mehr erwartet als Worthülsen und Sonntagsreden.

Schauen wir uns ein weiteres Beispiel an. Für eine umweltfreundliche Schifffahrt brauchen wir dringend neue Kraftstoffe, weg vom giftigen und schmutzigen Schweröl. Wir Grüne denken hier an LNG, also verflüssigtes Erdgas.

Die schädlichen Abgase sind deutlich reduziert. Zukünftig könnte der Treibstoff auch über Power to Gas, also etwa aus erneuerbaren Energien, erzeugt werden.

Doch auch damit tut sich die Bundesregierung verdammt schwer. Damit LNG als Treibstoff in den Häfen einfach gebunkert werden kann, benötigen wir eine Anpassung von Regelungen, und zwar einheitlich. Aber jeder Hafen erfindet stattdessen die Welt neu. Jetzt kündigen Sie an, LNG über den Bundeshaushalt zu fördern. Das passt aber nicht mit dem Flickwerk an Regularien in den Häfen zusammen. Sobald die ersten Schiffe in den Häfen LNG bunkern wollen, stehen sie vor unlösbaren Genehmigungsproblemen.

Das Beispiel der LNG-Barge im Hamburger Hafen sei hier als eines von vielen genannt. Das ist ein Schiff ohne eigenen Antrieb,

mit einer sauberen Stromerzeugung aus LNG an Bord. Es soll Kreuzfahrtschiffe mit sauberem Strom versorgen. Und es muss jetzt, wenn es benutzt wird, Tag und Nacht von einem Schlepper bewacht werden. Hier müssen wir doch einmal zu pragmatischen und vor allem bundeseinheitlichen Lösungen kommen. Hosenträger und Gürtel für einige ängstliche lokale Bedenkenträger braucht es nun wirklich nicht.

Um meine Ausführungen zu Ende zu bringen: Es wird nun darauf ankommen, dass die lieben Kolleginnen und Kollegen, die in der nächsten Wahlperiode dabei sind, den Scherbenhaufen, den der Maritime Koordinator hinterlassen hat, aufkehren und aus dem Thema etwas machen. Es gibt wirklich genug zu tun. Packen wir es an! Holen Sie den Maritimen Koordinator vom Katzentisch im Wirtschaftsministerium ins Kanzleramt oder zumindest ins Verkehrsministerium! Da gehört er hin. Dann passiert auch endlich etwas.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Peter Stein, CDU/CSU:

Die Auftragsbücher der Werften sind derzeit wieder voll



Peter Stein (*1968)
Wahlkreis Rostock – Landkreis Rostock II

Frau Kollegin Wilms, mit ein paar Punkten, die Sie genannt haben, kann man durchaus in die Diskussion gehen, aber 80 Prozent Ihrer Rede hat Ihnen wohl der Klabautermann geschrieben. Der Stimmung war das jedenfalls zuträglich.

Navigare necesse est – das ist der Leitspruch der Hanse, und er gilt noch heute. Schiffe bauen, Waren transportieren, Menschen transportieren, Ozeane und Kontinente erkunden, Fischfang, Rohstoffe und erneuerbare Energie, all das gehört heute zur maritimen

Wirtschaft, und das wirkt nicht nur an den Küsten, das wirkt bis tief ins Hinterland, das wirkt in die ganze Welt. Unsere deutsche maritime Wirtschaft hat also eine große gesamtwirtschaftliche Bedeutung, und deshalb liegt Ihnen heute dieser sehr umfangreiche Antrag der CDU/CSU-geführten Koalition vor. An dieser Stelle möchte ich meinen besonderen Dank an Rüdiger Kruse und an diejenigen richten, die daran mitgewirkt haben. Und ja, Herr Behrens: Der Antrag enthält 78 Punkte. Die waren richtig fleißig.

Wir bekräftigen noch einmal das Engagement der Bundesregierung auf dem Weg der Umsetzung der Maritimen Agenda 2025. Schätzungen gehen von einem jährlichen Umsatzvolumen in der maritimen Branche von etwa 50 Milliarden Euro und von geschätzt 400 000 Arbeitsplätzen aus, die direkt oder indirekt in der maritimen Branche angesiedelt sind. Auch die Bedeutung für den Außenhandel ist enorm. Etwa 60 Prozent der Warenexporte und ein Großteil der Rohstoffexporte gehen über den See- und Wasserweg,

bei überseeischen Transporten sind es sogar 90 Prozent.

Unsere maritime Wirtschaft, die See- und Binnenschifffahrt, der Schiffbau, sie alle sind aufs Engste mit der Entwicklung des Welthandels und der Logistikwirtschaft verbunden. Auch das zeigt die besondere Stellung der maritimen Branche. Wir sind in diesem Bereich, wie wahrscheinlich in keiner anderen Branche, von globalen Ereignissen, von Veränderungen und Konjunkturschwankungen abhängig. Das ist der Grund, warum sich die Bundesregierung und auch die Koalitionsfraktionen die ganze Legislaturperiode über vehement damit beschäftigt haben, der Branche die Unterstützung zu geben, die sie braucht.

An den norddeutschen Küsten, so auch in meinem Bundesland Mecklenburg-Vorpommern und in meinem Wahlkreis Rostock, sind Häfen die Logistikkreisläufe und auch der Wachstumsmotor für eine brummende Wirtschaft insgesamt. Wir haben die Voraussetzungen zur Neuaufgabe des Förderprogramms Innovative Seehafentechnologien beim Bundesver-

kehrsministerium neu geschaffen. Auch die Gesamtsituation der Werften hat sich glücklicherweise stabilisiert. Innovation sowie Forschung und Entwicklung sind dabei der Schlüssel. Unsere gute Ausbildung, unsere Innovationskraft und die jahrelange feste politische Begleitung und auch der feste Wille, unsere Werftstandorte durch alle Tiefen zu begleiten und zu erhalten, haben dazu geführt, dass die Auftragsbücher derzeit wieder voll sind. Das erhält Arbeitsplätze. Forschung und Innovation schafft einen Markt, aber braucht auch einen Markt, braucht Aufträge. Deshalb gilt ein Teil unserer Aufmerksamkeit dem militärischen Teil der maritimen Industrie. Unsere Deutsche Marine und unser Schiffbau sind eine Kernkompetenz der nationalen Verteidigung.

Neben den Aufträgen aus der Marine trägt insbesondere der Boom im Kreuzfahrttourismus zu einem Aufwuchs in der Branche bei. Gerade in diesen beiden Bereichen des Werftbaus hat Deutschland höchste Technologie, erstklassige Qualität und hervorragende Fachkräfte zu bieten. Das Beispiel Mitsubishi zeigt, wie man sich verheben kann; man hatte

technologisch zwar alles im Griff, aber wirtschaftlich wurde das Projekt völlig versenkt. Das können wir besser.

Auch im Spezialschiffbau, in der Tiefseetechnologie oder bei Offshoreprodukten sind wir quantitativ und technologisch führend. Das wollen wir erhalten. Deshalb haben wir die Innovationsförderung im vergangenen Jahr im Bereich Schiffbau und Meerestechnik vorangetrieben und den Mittelansatz des Bundes um 10 Millionen Euro erhöht. Das stärkt die technologische Entwicklung unserer Werften und bei unseren Zulieferern. Das ist unsere Kontinuität.

Auch die konkrete Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans habe ich im Blick. Generell sollten Bund und Länder gemeinsam auf eine enge Kooperation in der Planung setzen und diese wirksam werden lassen. Das gilt insbesondere für das notwendige Personal. Im Bereich der Wasserstraßen hat beispielsweise die Seekanalvertiefung in Rostock auf die notwendige Tiefe von 16,5 Metern Priorität im Vordringlichen Bedarf. Auch die Fahrrinnenvertiefung in Wismar ist bestätigt. Herzlichen Dank an alle, auch an die Haushalter, die dazu beigetragen haben, dies zu erreichen.

Unsere Marine und unser Schiffbau sind eine Kernkompetenz der nationalen Verteidigung.

Im Zusammenhang mit dem Nationalen Hafenkonzept haben wir ein 350 Millionen Euro schweres Ausbauprogramm für Schienenanbindungen aufgelegt. Der Abschluss dieser Maßnahmen ist auch ein Bekenntnis des Bundes, dass die Schiene weiterhin ein wichtiger Teil des kombinierten Ladungsverkehrs ist. Dadurch werden unsere Fährstandorte gestärkt.

Die Häfen als Jobmotor fördern wir mit einer gezielten Qualifizierung von zusätzlich 1 000 Facharbeitern. Wir unterstützen die Digitalisierung der Hafenwirtschaft durch ein Programm für innovative Verkehrstechnologien. Wir den-

ken bereits heute daran, das Förderprogramm Innovative Hafentechnologien über das Jahr 2020 hinaus zu verlängern. Auch das ist Teil unseres Antrages. Auch das ist Kontinuität.

Den Ansatz zur Fortschreibung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie und der Förderung der alternativen Kraftstoffe haben wir um 8 Millionen Euro erhöht. Weitere 6 Millionen Euro gehen in den Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur im Bereich der alternativen Kraftstoffe und – Frau Wilms, Sie haben das angesprochen – in den prioritären Aufbau der LNG-Hafeninfrastrukturen an unseren

Nord- und Ostseehäfen. Auch bundeseigene Schiffe werden – das ist vom Bund in Auftrag gegeben – auf LNG umgestellt. Das hat Vorbildcharakter. Auch das zeichnet unsere maritime Politik aus.

Wir reden nicht nur von Technologieoffenheit, sondern wir schreiben sie auch fest, so auch in diesem Antrag. Es sollen weitere Optionen für umweltfreundliche Antriebe geprüft werden, insbesondere Elektroantriebe. Aber auch Wasserstoff halte ich für eine sehr interessante Option für die Zukunft der Schifffahrt.

Zuletzt möchte ich den zunehmend wichtiger werdenden Be-

reich der Hafen- und Schiffssicherheit ansprechen. In den Segmenten der Terrorabwehr, der Sicherheit der Seewege, der Arbeitssicherheit der Crews, des Umweltschutzes, aber auch beim Kampf gegen Schmugglerei, Piraterie und Menschenschlebereien tragen Forschung und Entwicklung in unserer maritimen Branche global erheblich zu Verbesserungen bei.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, zum Schluss: Die maritime Wirtschaft steht in der Wahrnehmung immer ein wenig im Schatten des Automobilbaus. Da gehört sie definitiv nicht hin.

Die Schifffahrt hat schon vor

Tausenden von Jahren Massen bewegt und große Entfernungen überwunden, und das mit erneuerbarer Energie als Antrieb. Da muss der Automobil- und Flugzeugbau erst einmal noch hinterkommen – und der Schiffbau wieder. Stimmen Sie mit uns für diesen Antrag! Stärken Sie so die deutsche maritime Wirtschaft, nicht nur weil sie es braucht, sondern weil sie es verdient!

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

Johann Saathoff, SPD:

Herausforderungen gemeinsam mit den Sozialpartnern angehen



Johann Saathoff (*1967)
Wahlkreis Aurich – Emden

Sehr geehrte Frau Wilms, viele, viele Worte habe ich von Ihnen gehört, aber kein Wort zu Ihrem eigenen Antrag. Vielleicht ist das auch besser so, aber wenn ich schon einen Antrag einbringe, dann würde ich darüber schon etwas erzählen. Stattdessen führen Sie hier im Deutschen Bundestag eine Privatfehde mit dem Maritimen Koordinator.

Dabei gehe ich davon aus, dass es in ganz Deutschland keinen Maritimen Koordinator gibt, der

Ihre Zustimmung finden würde – keinen außer vielleicht Sie selber.

Das einzig Tolle an Ihrer Rede war aus meiner Sicht, dass Sie eine rot-grüne Perspektive aufzeigen wollten, allerdings aus Versehen. An uns, liebe Frau Wilms, liebe Kolleginnen und Kollegen von den Grünen, soll das nicht liegen. Ich wünsche Ihnen viel Erfolg, dass das mit Ihrem Beitrag anschließend auch klappt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir stahn d'f'or, wir mutten d'dör, sagt man bei uns in Ostfriesland, wenn man vor großen Herausforderungen steht, diese mutig angehen möchte, ohne zu zögern. Mit diesem Satz habe ich meine erste Rede in dieser Legislaturperiode begonnen. Dieser Satz gilt auch heute noch. Große Aufgaben, insbesondere bei der Digitalisierung und der Automatisierung, liegen vor der maritimen Wirtschaft, Herausforderungen insbesondere für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in den Häfen und auf See.

Mein erster Job im Leben war

Lascher im Emdener Hafen, also Autos im Schiff festzubinden; so kann man das für die Landratten hier unter uns erklären. Daher kann ich sagen: Auf die Arbeit in und um die Häfen kommen enorme neue Aufgaben zu, und diese Arbeit wird sich maßgeblich verändern. Diese Herausforderung können wir nur gemeinsam mit den Sozialpartnern angehen. Eines ist klar: Wir wollen eine starke maritime Wirtschaft. Sie ist von zentraler Bedeutung für die Exportnation Deutschland, gerade auch angesichts der Renationalisierungstendenzen, die weltweit einsetzen, sich aber hoffentlich nicht durchsetzen werden. Wir wollen eine starke maritime Wirtschaft. Sie bedeutet Wertschöpfung und Arbeitsplätze für ganz Deutschland, nicht nur für den Norden.

Mit dem Koalitionsvertrag und der Maritimen Agenda setzen wir die notwendigen Rahmenbedingungen, um die maritime Wirtschaft zukunftsfähig zu gestalten und um Wertschöpfung und Beschäftigung in den deutschen Häfen zu sichern. Wir wollen zum Beispiel das Förderprogramm für den innovativen Schiffbau verstetigen. Der Erfolg der deutschen Werften ist der klaren Ausrichtung auf Spezialschiffbau zu verdanken. Es geht den deutschen Werften im weltweiten Vergleich relativ gut. In den Werften findet Hochtechnologie statt, und das wollen wir fördern. Zur Hochtechnologie gehören auch gute Arbeitsplätze und gute Arbeitnehmer, die Menschen also, die Hochtechnologie erst möglich machen. Holdings zu gründen und die Sitze außerhalb Deutschlands einzurichten – das will ich an dieser Stelle auch klar sagen –, passt allerdings nicht in

dieses Bild. Die Menschen, die die Hochtechnologie möglich machen, sind auch in Fragen der Mitbestimmung bestens geeignet und zu gebrauchen. Das können Sie mir glauben.

Die Stärke der maritimen Wirtschaft hängt ganz zentral von einer intakten Infrastruktur ab. Der Ausbau von seewärtigen Zufahrten und Hafenhinterlandanbindungen sowie der Breitbandausbau in den Häfen müssen weiter forciert werden. Dabei liegt mir persönlich natürlich der westlichste Hafen, der Seehafen Emden, ganz besonders am Herzen. Ich freue mich, dass das bei Ihnen auch so ist.

In unserem letzten Koalitionsantrag im Oktober 2015 haben wir bereits wegweisende Entscheidungen getroffen, die ein klares Bekenntnis zur deutschen Flagge darstellen. Wir haben auch die Überprüfung mit beschlossen – ich bin froh, dass der Maritime Koordinator darauf hingewiesen hat –, ob diese Maßnahmen anschließend fruchten. Es wäre natürlich wünschenswert, dass die deutsche Flagge anfängt zu wachsen, bevor die ersten Schiffe autonom und ohne Besatzung fahren.

Das Bekenntnis zur deutschen Flagge ist für mich auch ein Bekenntnis zum Maritimen Bündnis. Nur im Dialog mit allen Beteiligten an einem Tisch kann die maritime Branche zukunftsfähig gestaltet werden. Deswegen geht mein Dank in diesem Zusammenhang an Uwe Beckmeyer für seine Arbeit als Maritimer Koordinator.

Ich danke ihm für die Ausrichtung der Maritimen Konferenzen, für die Erarbeitung der Maritimen Agenda 2025 und vor allen Dingen für den kontinuierlichen, unermüdlichen und manchmal sicher auch leidvollen Dialogprozess mit allen Beteiligten.

Ich halte es für richtig, dass die Maritimen Konferenzen, die ihren Ursprung in Emden gehabt haben, weiter geführt werden. Hochtechnologie wie im Schiffbau gibt es auch in der Offshorewindindustrie. Sie sorgt auch für Wertschöp-

fung und Arbeitsplätze, und zwar in ganz Deutschland. Die Offshoreindustrie hat gezeigt, welche Chancen die Generationenaufgabe der Energiewende mit sich bringt.

Die Ziele der Energiewende gelten jedoch nicht nur für die Offshoreindustrie, sondern sie gelten zugleich für die maritime Branche. Hier müssen Beiträge geleistet werden, damit wir die Klimaziele in Paris auch erreichen können. Alternative Antriebe spielen eine entscheidende Rolle. Insbesondere Green Shipping ist ins Zentrum der Aufmerksamkeit gerückt. LNG-Antriebe haben große klimapolitische Potenziale. Das muss unbedingt gefördert und ausgebaut werden.

Auch Elektromobilität wird eine immer wichtigere Rolle spielen. Insbesondere beim Fährverkehr und in der Binnenschifffahrt, aber auch beim Hafenumschlag und -transport wollen wir Elektromobilität verstärkt fördern. Der Bund sollte bei öffentlichen Beschaffungen mit gutem Beispiel vorangehen und diese Schiffe mit alternativen Antrieben ausstatten.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, das Sprichwort gilt: Wi stahn d'f'or, wi mutten d'dör. Die maritime Wirtschaft steht vor großen Herausforderungen. Digitalisierung und Industrie 4.0 werden die Branche nachhaltig prägen.

Ich möchte mich abschließend herzlich bedanken bei meiner Kollegin Birgit Malecha-Nissen und bei Herrn Kruse für die gute Zusammenarbeit bei der Erarbeitung des vorliegenden Antrags, an dem zehn Arbeitsgruppen mitgewirkt haben. Das allein zeigt schon, dass viele Kolleginnen und Kollegen daran interessiert sind.

Ich freue mich weiterhin auf die gute Zusammenarbeit und die Kooperation mit dem Bundeswirtschaftsministerium einerseits und dem Verkehrsministerium andererseits zum Wohle der maritimen Wirtschaft in Deutschland.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)



Mitarbeiter der Peene-Werft Wolgast arbeiten im März 2017 an dem Ausflugschiff „Adler – Vineta.“ © dpa

Dr. Philipp Murmann, CDU/CSU:

Die Systemfähigkeit ist ein wesentliches Element



Philipp Murmann (*1964)
Wahlkreis Plön – Neumünster

Die 9. Maritime Konferenz im vorletzten Jahr war auch von den Themen geprägt, die aus unserem Antrag hervorgegangen sind. Der Bundesverkehrswegeplan hat viele Elemente für die maritime Wirtschaft, die wir mit eingebracht haben: Nord-Ostsee-Kanal, Hafenhinterlandanbindungen, aber auch seewärtige Zufahrten. Wir haben das Nationale Hafenkonzept mit 155 Einzelmaßnahmen. Auch das LNG-Förderprogramm für Greentech, ein wichtiges Element, wurde schon angesprochen. Insofern haben wir schon sehr stark mit dazu beigetragen, dass

sich in diesem maritimen Bereich etwas tut.

So soll es natürlich auch bei der 10. Maritimen Konferenz in Hamburg sein, die nun vor uns liegt. Man muss ehrlich sagen, Herr Beckmeyer: Die Erwartungen der Branche sind nicht so euphorisch. Sie hätte sich etwas mehr Dialog, wie es bei der 9. Maritimen Konferenz war, gewünscht. Aber wir haben die Chance, das bei der Maritimen Konferenz mit Dynamik und Angriffslust zu beleben.

Das Deutsche Maritime Zentrum wurde angesprochen. Ich meine, das ist eine sehr sinnvolle Sache. Ich bin froh, dass sich das Verkehrsministerium jetzt der Sache angenommen hat, das auch umzusetzen. Wir haben eine sehr breit aufgestellte Branche im maritimen Bereich: Häfen, Logistik, Lotsen, Werften, Reeder, Schiffstechnologien, Antriebe, Navigation, Meeres-Offshore-Technologie bis hin zu Bootsbauern mit sehr neuen Materialien. Sie kennen diese Trimarane. Das sind Hightechgeräte, die jetzt beim America's Cup segeln. Auch solche Schiffsbauer gibt es in unserem Land. Auch sie müssen wir mitnehmen. Das Deutsche Maritime

Zentrum hat die Chance, das alles zu koordinieren und auch die Standards auszubauen, über die am Ende in der IMO entschieden wird. Um in der IMO eine starke Stimme zu haben, ist es, denke ich, gut, wenn eine möglichst umfassende Koordination stattfindet. Deswegen bin ich dafür, dass wir das Deutsche Maritime Zentrum einrichten.

Drei Themen aus unserem Antrag möchte ich kurz aufgreifen:

Erstes Thema. Systemfähigkeit ist eine Kernkompetenz der deutschen maritimen Wirtschaft. Es geht nämlich nicht nur darum, gute Komponenten zu fertigen, sondern auch darum, daraus ein in sich optimiertes System zu machen. Deswegen haben wir schon vor langer Zeit gefordert – es ist natürlich unsere Bitte, dass das auch umgesetzt wird –, die Systemfähigkeit zu stärken und den Überwasserschiffbau wieder zu einer Kernkompetenz zu erklären, sowohl im Verteidigungsbereich als auch in anderen Bereichen. Denn wir leben in großem Umfang davon, dass wir aus Hightechkomponenten Systeme bauen, die auch wettbewerbsfähig sind.

Was die Wettbewerbsfähigkeit betrifft, Herr Behrens, sollten Sie vielleicht einmal mit Ihren Kollegen von der Kommunistischen Partei in China darüber sprechen, wie man das Thema „Maritime Wirtschaft“ dort bearbeitet.

Das Problem, das wir haben, ist, dass wir bei uns eine mittelständische Wirtschaft haben, die mit Staatskonzernen im Wettbewerb steht. Das ist übrigens nicht nur in China so, sondern auch in Frankreich und zum Teil in Italien. Das alles sind staatliche Firmen. Hier trägt natürlich auch die Politik die Verantwortung, die Rahmenbedingungen für unsere Firmen so zu setzen, dass sie in diesem Wettbewerb bestehen können. Deswegen ist die Systemfähigkeit ein wesentliches Element.

Zweiter Punkt: das nationale Meeresforschungszentrum. Auch dies ist aus meiner Sicht eine sinnvolle Initiative. Wir haben in Deutschland im Bereich der Meeresforschung eine hervorragende wissenschaftliche Kompetenz. Das ganze Thema „Bewältigung des Klimawandels“ lässt sich eben nur im Rahmen einer vernetzten Kommunikation richtig angehen. Dazu zählt die deutsche Forschungsflotte, die wir unterstützen und ausbauen. Aber dazu gehören natürlich auch die Umweltbeobachtung und heutzutage vor allen Dingen in der Meeresforschung die Dateninfrastruktur bzw. die Vernetzung von Daten.

Ein drittes wichtiges Thema ist für mich als Finanzpolitiker die

Einfuhrumsatzsteuer. Dies ist vielleicht ein etwas spezielles Thema, aber Sie müssen sich einmal Folgendes vorstellen: Wenn man mit dem Schiff nach Rotterdam fährt, kann man mit dem Container, den man an Bord hat, einfach in den Hafen hineinfahren. Man muss nicht erst Umsatzsteuer bezahlen und dann zwei Monate warten, bis man sie zurückbekommt, sondern man kann sie sofort mit der Vorsteuer verrechnen. Das ist für deutsche Häfen ein großer Nachteil. Deswegen ist unsere Bitte ans Finanzministerium, diesen Wettbewerbsnachteil für deutsche Häfen wie Hamburg, Emden oder Bremerhaven zu beseitigen. Die Einfuhrumsatzsteuer ist übrigens auch unnötig, weil sie am Ende gar kein Geld bringt. Dass die Schiffe aus diesem Grund nach Rotterdam fahren – es gibt solche Beispiele –, ist wirklich sinnlos. Deswegen sollten wir auch dieses Thema angehen.

Letzter Punkt. Die Stärkung der maritimen Wirtschaft ist eine nationale Aufgabe. Deswegen hätte ich mir eigentlich erhofft, dass etwas mehr Bayern hier wären. Einige Baden-Württemberger sind ja immerhin da. Dort ist die Wertschöpfung im maritimen Bereich nämlich besonders hoch. Der Küstenkreis war im letzten Jahr in Friedrichshafen, um hier ein Signal zu setzen; ich glaube, das ist auch gut angekommen.

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

Dr. Birgit Malecha-Nissen, SPD:

Wir brauchen starke Tarifpartner und alle an Bord



Birgit Malecha-Nissen (*1958)
Landesliste Schleswig-Holstein

Geisterschiffe haben seit jeher die Fantasie der Menschen beflügelt. Die bekannteste Legende ist sicherlich die vom fliegenden Holländer, von einem Kapitän, dessen Gotteslästerung sein Schiff zum ewigen Kreuzen auf den Weltmeeren verdammt. Künftig könnten Geister-

schiffe jedoch nicht sagenumwoben, sondern als Containerriesen dem Horizont entgegenfahren: ohne Kapitän, ohne Besatzung an Bord, stattdessen ferngesteuert von einem Terminal und einer Kapitänin bzw. einem Kapitän am Bildschirm. Das wäre familienfreundlich. Nach der Schicht könnte man nach Hause oder zum Sport gehen oder sein Kind von der Kita abholen. Das hört sich jetzt noch nach Science-Fiction an, ist aber in der Entwicklung, und die grundlegende Technik dafür gibt es bereits.

Auch wenn das autonome Fahren noch Zukunftsmusik ist – da stehen noch viele rechtliche Fragen im Raum –, ist Fakt: Digitalisierung und Automatisierung schreiten immer rasanter voran, und sie werden die Arbeitswelt revolutionieren. Bereits jetzt ist mehr möglich, als sich der Einzel-

ne vielleicht vorstellen kann. Hier wollen wir gewappnet sein. Deshalb ist die Ausrichtung der anstehenden 10. Nationalen Maritimen Konferenz auf das Schwerpunktthema Digitalisierung genau am Puls der Zeit.

Mit unserem Koalitionsantrag setzen wir einen Meilenstein zur Sicherung und zum Ausbau unserer Marktführerschaft und unseres maritimen Know-hows sowie zur Sicherung von Arbeit und Beschäftigung. Tatsache ist, dass wir vor wirklich schwierigen Zeiten stehen und dass sich die deutsche Handelsflotte seit 2013 um mehr als 20 Prozent reduziert hat. Auch die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge hat weiter abgenommen.

Zur Sicherung von Arbeit und Beschäftigung haben wir auf der Maritimen Konferenz 2015 entsprechende Maßnahmen vereinbart, wie zum Beispiel die Erhö-

hung des Lohnsteuereinhalts von 40 Prozent auf 100 Prozent.

Man muss sich nun die Frage stellen, ob das auch zielführend ist. Deshalb wird es im Jahre 2020 eine Evaluierung mit scharfem Blick auf Arbeit und Beschäftigung an Land und auf See geben. In diesem Zusammenhang weise ich ausdrücklich auf die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung und die Reduzierung von fünf auf zwei europäische Seeleute hin. Der Verband Deutscher Reeder hat sich im Gegenzug in einer Vereinbarung mit dem Bundesverkehrsministerium verpflichtet, die Anzahl der deutschen und europäischen Seeleute zu stabilisieren und zu steigern. Auch das muss auf den Prüfstand. Auch hier steht eine Evaluierung an, und zwar 2020. Um es ganz klar zu sagen: Die Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge sagt nicht direkt etwas über die tatsächlichen Beschäftigungsverhältnisse aus. Diese Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung ist ohne den Sozialpartner getroffen worden. Deswegen ist Verdi aus dem Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung ausgestiegen. Das ist sehr schade, jedoch verständlich. Unser Ziel ist

– das hat mein Kollege Johann Saathoff ja auch ganz klar dargestellt –, alle Bündnispartner wieder an einen Tisch zu bekommen; denn mit Blick auf die Arbeit von morgen kann die Antwort nur heißen: Ausbildung, Weiterbildung und Qualifizierung. Dafür brauchen wir starke Tarifpartner und alle an Bord.

Zum Schluss komme ich noch zu einem anderen Thema: Mir liegt der Klimaschutz sehr am Herzen. Ich bin Anrainerin einer Hafenstadt, nämlich Kiel. Mit Blick auf gute Luft in den Hafenstädten und mit Blick auf die Feinstaubbelastung ist für mich „Landstrom“ das Zauberwort. Deshalb ist die Ermäßigung – besser noch der Wegfall – der EEG-Umlage für die Landstromversorgung von Schiffen während der Liegezeiten notwendig. Das ist mein Ziel für die nächste Legislaturperiode.

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

Dies ist eine gekürzte Version der Debatte. Es sprach zudem Hans-Werner Kammer (CDU/CSU).

Debatte zum Öffentlichen Personennahverkehr / 228. Sitzung des 18. Deutschen Bundestages am 30. März 2017

Stephan Kühn, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Tarif-Wirrwarr durch einheitliche Standards bundesweit beenden



Stephan Kühn (*1979)
Landesliste Sachsen

Einfach einsteigen und losfahren, ohne sich vorher im Tarifschungel zu verirren und lange Fahrpläne zu studieren, bargeldlos ein elektronisches Ticket für verschiedene Verkehrsmittel oder über Verbundgrenzen hinweg erwerben, ein Leihfahrrad oder Carsharingauto in die Reisekette einbauen, und zwar alles mit einem Ticket: Wir wollen, dass das keine Vision bleibt, sondern endlich Standard im öffentlichen Verkehr wird.

Wir wollen eine Mobilitätskarte,

den MobilPass, um einfach und bequem verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombinieren zu können.

Für unsere Idee droht ungewohnte Unterstützung. Verkehrsminister Alexander Dobrindt versprach unlängst vollmundig die Abschaffung des Papierfahrscheins bis 2019. Doch leider entpuppten sich die Ankündigungen, wie so oft bei Herrn Dobrindt, bei näherer Betrachtung als reiner PR-Gag. Jeder Verkehrsverbund darf weiter an seinen Apps und Plattformen herumbasteln. Eine Strategie für die digitale Vernetzung aller öffentlichen Verkehrsmittel ist das nicht.

Der Wirrwarr bei den Tarifen muss endlich durch bundesweit einheitliche Standards beendet werden. Ein Meilenstein im öffentlichen Verkehr wäre daher ein bundesweit einheitliches Vertriebssystem, damit eine Familie in einem Verkehrsverbund auch in einem anderen Tarifgebiet als Familie gilt. Auch gelten bisher bei Kindern und Jugendlichen sowie Senioren unterschiedliche Alters-

grenzen.

Wir haben in Deutschland etwa 450 Verkehrsbetriebe und über 130 Tarifverbände. Die bestehende Exklusivität der jeweiligen Tickets und die heutigen Vertriebswege in den Nahverkehrskönigreichen sind nicht mehr zeitgemäß.

Sie verhindern das durchgängige Buchen und Bezahlen über Tarifgrenzen hinweg und damit auch über Verkehrsmittel. Daher sollten regionale Verbundtarife möglichst bald durch einen für alle Unternehmen im Eisenbahn-, Regional- und Nahverkehr verbindlichen Deutschlandtarif ergänzt werden. So könnten Bus- und Bahnfahren einfach und bequem werden.

Meine Damen und Herren, während in den letzten Jahren die Bundesmittel für Eisenbahn, Autobahnen und Wasserstraßen in Milliardenhöhe gestiegen sind, werden die ÖPNV-Investitionen von dieser Bundesregierung sträflich vernachlässigt. Die Infrastruktur bröckelt teilweise kräftig. Der Investitionsstau allein im kommunalen Schienennetz beträgt schätzungsweise 4 Milliarden

Euro. Damit sind die Kommunen überfordert.

Zudem platzt der Nahverkehr in vielen Städten aus den Nähten. Wer wissen will, wie sich wohl die Ölsardinen in der Dose fühlen, muss nur zur Rushhour in Frankfurt, Berlin oder München mit der S-Bahn fahren.

Die jährlich vorgesehenen 330 Millionen Euro aus dem Bundesprogramm reichen hinten und vorne nicht aus, um mit Ausbau und Neubau adäquat auf die wachsende Nachfrage zu reagieren. Seit 20 Jahren wurde der Etatansatz nicht erhöht. Das bedeutet praktisch jedes Jahr weniger Geld zum Bauen. Statt die Investitionen zu erhöhen, plant die Große Koalition mit der Änderung des Grundgesetzartikels 125c, die Bundesmittel auf der derzeitigen Höhe bis 2025 einzufrieren. Meine Damen und Herren, das käme einer Investitionsbremse gleich.

Zwischen dem bereits anerkannten Bedarf und den bis 2025 verfügbaren Mitteln aus dem Bundesprogramm klafft mittlerweile eine Lücke von etwa 4 Milliarden Euro. Zwei von drei Projekten, die im Nahverkehrsprogramm des Bundes aufgelistet sind, haben also absehbar keine Chance auf Umsetzung, wenn es bei der jetzigen Förderkulisse bliebe. Die Zuverlässigkeit und die Qualität des Nahverkehrs werden darunter leiden.

Nur mit einer Nahverkehrsoffensive und Bundesmitteln in Höhe von jährlich 1 Milliarde Euro wird es gelingen, den öffentlichen Verkehr zum Leistungsträger einer ökologischen Verkehrswende zu machen.

Wer die Klimaziele des Verkehrssektors erreichen will, wer die Luftqualität in den Städten wirksam verbessern will, muss jetzt Geld für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in die Hand nehmen.

Lassen Sie mich zum Schluss sagen: Wir nehmen in unseren Anträgen auch die Mobilität in ländlichen Regionen in den Blick. Viele Bürger fühlen sich sprichwörtlich abgehängt. Der ÖPNV ist oft keine Alternative zum eigenen Auto. Bislang fehlt eine Definition des Mindestangebots, das dem im Grundgesetz verankerten Anspruch der Daseinsvorsorge gerecht wird. Wir müssen gemeinsam mit den Ländern darüber diskutieren, wie wir für die Bürgerinnen und Bürger in ländlichen Regionen zu einer Mobilitätsgarantie kommen, die dem Anspruch gleichwertiger Lebensverhältnisse gerecht wird.

Lassen Sie uns daran gemeinsam arbeiten, und unterstützen Sie unsere Initiative.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Michael Donth, CDU/CSU:

Bewährtes Miteinander privater und kommunaler Anbieter



Michael Donth (*1967)
Wahlkreis Reutlingen

Der öffentliche Personennahverkehr auf Schiene und Straße garantiert jeden Tag die Mobilität von Millionen Menschen in unserem Land. Die Fahrgastzahlen steigen erfreulicherweise immer weiter, und ich

glaube, man kann sagen, auch weil wir die Zuständigkeiten den Ländern übertragen haben; diese machen das eigentlich ganz gut.

Ich finde es daher schön, liebe Kolleginnen und Kollegen von den Grünen, dass Sie sich darüber Gedanken machen, wie der ÖPNV weiter verbessert werden kann. Allerdings frage ich mich, warum Sie dann Anträge ohne jegliche Verbesserungsvorschläge vorlegen. Ihr Antrag soll dem Titel nach – ich beziehe mich auf Tagesordnungspunkt 6 b – einen fairen Wettbewerb sicherstellen. Das ist aber eine Mogelpackung; denn Sie fordern genau die Maßnahmen, die einen fairen Wettbewerb abschaffen würden.

Wir haben in Deutschland seit Jahrzehnten ein bewährtes Miteinander von kommunalen und pri-

vativen Nahverkehrsunternehmen. Die Privaten sind oft mittelständische Familienunternehmen wie zum Beispiel das der Familie Steinbrück in Gotha – diesen Betreiber kennen wir alle –, die Buslinien eigenwirtschaftlich betreiben, das heißt ohne kommunale Zuschüsse. Der Wettbewerb zwischen privaten Unternehmen auf der einen und kommunalen Unternehmen auf der anderen Seite sorgt für Qualität im Angebot, für Effizienz und auch für Wirtschaftlichkeit.

Dabei gilt getreu unserer Verfassung der Grundsatz: Markt vor Staat. – Das heißt, Verkehre, die sich aus den Fahrgeldeinnahmen alleine finanzieren, haben Vorrang vor denen, die sich nur mit Zuschüssen realisieren lassen.

Nun baut Ihr Antrag auf zwei

Behauptungen auf. Eigenwirtschaftliche Verkehrsanbieter besäßen erstens einen weitreichenden Konkurrenzschutz und würden zweitens kommunale Verkehrsunternehmen aus dem Markt drängen. Beides ist falsch. Dazu ein paar Zahlen: In den letzten zehn Jahren ist das Marktvolumen der Verkehrsleistungen im ÖPNV, das direkt, das heißt ohne Wettbewerb, vergeben wurde, um 88 Prozent gestiegen. Von diesen Direktvergaben sind wiederum 96 Prozent an kommunale Unternehmen gegangen. 96 Prozent! Ein Krümel von gerade einmal 4 Prozent verbleibt für die Privaten. Sieht so die von Ihnen behauptete Verdrängung aus dem Markt aus? Ja, Sie haben recht: Es findet eine brutale Verdrängung statt, aber bezogen auf die privaten Verkehrsunternehmen.

Die Zahl der privaten Busunternehmen ist im gleichen Zeitraum – das ist ein weiterer Beleg – um fast ein Drittel zurückgegangen; sie sind vom Markt verschwunden. Da gab es übrigens keine Beschwerdebriefe von Verdi.

Daran sieht man, dass der an-

geblich weitreichende Konkurrenzschutz nicht vorhanden ist, sonst müssten diese Zahlen bundesweit ganz anders aussehen. Zahlen und Fakten sprechen eine andere Sprache als Ihre grünlackierten Fake News.

Fahren wir fort. In Ihrem Antrag behaupten Sie des Weiteren, die Angebotskonzepte der kommunalen Aufgabenträger ließen sich oft nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen durchsetzen, und deshalb müssten wir das Gesetz ändern. Nach der geltenden Regelung des Personenbeförderungsgesetzes kann die Verkehrsgenehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan steht. Die Genehmigung muss sogar versagt werden, wenn der Antrag die in der Bekanntmachung beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt. Das heißt, die Kommunen können Anforderungen und Standards, auch Sozial- oder Ökostandards, vorgeben und sind keinesfalls der Willkür der priva-

Fortsetzung auf nächster Seite

ten Anbieter ausgeliefert. Die Kommunen geben die Richtschnur vor; sie definieren, wie der ÖPNV aussehen soll. Aber sie müssen sich auch die Mühe machen, einen Nahverkehrsplan mit allen Beteiligten auszuarbeiten. Der Kollege Lange kann ein Lied davon singen und ich auch im Kreistag. Ein Nahverkehrsplan, der Antworten auf all diese Fragen gibt – das ist, glaube ich, Uli, echt ein G'schäft.

Sie behaupten weiter, der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre – ich zitiere, wenn ich darf – „kann zu einer Genehmigung von Nahverkehrsleistungen führen, ... ohne dass eigene kommunale Unternehmen den vorab genehmigten eigenwirtschaftlichen Verkehren Konkurrenz machen können“.

Der Wettbewerb sorgt für Qualität im Angebot, für Effizienz und auch für Wirtschaftlichkeit.

Dass auch das nicht stimmt, zeigt ein Blick ins Gesetz. Der eigenwirtschaftliche Antrag des Privaten erhält nur dann den Zuschlag, wenn er ein besseres Angebot macht. Von den Vorgaben der Kommunen darf der Antrag, wenn überhaupt, nur unwesentlich abweichen. Obendrein hat der kommunale Bestandsunternehmer bei qualitativ ähnlichem Antrag einen Bestandschutz und kommt so zum Zuge. Ich finde, diese

Regeln sind ausgewogen und fair. Gleichzeitig sorgen sie für einen Wettbewerb um die beste Qualität.

Würden wir auf die Forderungen Ihres Antrags eingehen und die Kommunen und ihre Unternehmen noch stärker stellen, wäre ein Wettbewerb mit privaten Unter-

nehmen nicht mehr möglich, und sie würden vom Markt verschwinden. Ich erinnere an die Zahlen, die ich genannt habe. Das entspricht aber nicht dem Ziel, das Sie im Titel Ihres Antrags genannt haben. Vielleicht entspricht das Ihren Absichten, aber uns, vor allem in der CDU/CSU-Fraktion, gefällt es auf jeden Fall nicht.

Ich möchte noch kurz auf Ihren zweiten Antrag eingehen. Die Maßnahmen und Instrumente, die Sie darin für die Zukunft des ÖPNV fordern, sind von der Bundesregierung zum großen Teil schon aufgegriffen worden oder betreffen die Kompetenz der Länder. Dann wollen Sie die Finanzmittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, GVFG – Kollege Kühn hat es dargestellt –, mit dem der Bund große Investitionen im Nahverkehr in den Ländern mit einem Anteil von 60 Prozent unterstützt, von 333 Millionen Euro auf 1 Milliarde Euro aufsto-

cken.

Erst vor einem Jahr haben sich Bund und Länder darauf geeinigt, die Regionalisierungsmittel, die hauptsächlich dem Schienenpersonennahverkehr zugutekommen, um fast 1 Milliarde Euro pro Jahr zu erhöhen. Nun werden auch noch die Mittel aus dem GVFG vom Bund über 2019 hinaus weitergeführt, obwohl die Länder ursprünglich diese Mittel nach 2019 selber aufbringen wollten. Das zeigt doch, wie stark sich der Bund hier zugunsten des ÖPNV, für den primär die Länder zuständig sind, engagiert, ganz zu schweigen von den 9,5 Milliarden Euro pro Jahr, die die Länder durch den neuen Länderfinanzausgleich vom Bund erhalten. Im Jahr 2020 sind das annähernd 20

Milliarden Euro pro Jahr, die im vergangenen Jahr beschlossen wurden und die die Länder nach dem heute noch geltenden Grundgesetz nicht bekommen würden. Und jetzt kommen Sie und sagen: Aber die GVFG-Mittel muss der Bund auch noch zusätzlich auf 1 Milliarde Euro erhöhen. – Ich bitte Sie: Das ist fast schon unverschämte.

Da war sogar der grüne Ministerpräsident aus Baden-Württemberg gemäßiger. Der hat nämlich diesem Kompromiss zugestimmt und war damit mehr als zufrieden. Vielleicht sollten Sie, Kollege Kühn, bei ihm einmal 14 Tage hospitieren.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Sabine Leidig, DIE LINKE:

Wir wollen einen barrierefreien und bezahlbaren Nahverkehr



Sabine Leidig (*1961)
Landesliste Hessen

Die Linke will öffentlichen Nahverkehr für alle, und zwar in guter Qualität, barrierefrei und bezahlbar, am besten zum Nulltarif.

Erstens können und werden dann wesentlich mehr Leute vom Auto auf Bahn und Bus umsteigen; das bestätigt übrigens auch der ADAC. Das wiederum bedeutet weniger Lärm, weniger gesundheitliche- und klimaschädliche Abgase, weniger Stau und mehr Platz auf den Straßen für schöne Dinge.

Zweitens können mit den Öffis, wie die Österreicher es nett ausdrücken, wirklich alle mobil sein – Kinder, Alte, Menschen mit Behinderung, Umweltbewusste und auch die, die sich kein Auto leisten können –, und genau das wollen wir.

Dafür muss umverteilt werden, und zwar vom Autoverkehr hin zum öffentlichen Nahverkehr.

So wie es jetzt ist, sind die Verkehrsverhältnisse schlicht ungerecht, und zwar sehr konkret. In Kassel zum Beispiel, wo ich wohne, kostet eine Stunde Parken in der Innenstadt 2 Euro, aber ein Fahrschein für eine Fahrt in die Innenstadt kostet 2,90 Euro. Im Kaufhaus wird die Parkgebühr erstattet, aber nicht das Busticket. Parken ohne Parkschein kostet 10 Euro, aber Fahren ohne Fahrschein kostet 60 Euro. Für den Haushalt der Stadt sieht es so aus, dass 88 Prozent der Kosten für den ÖPNV gedeckt sind; aber beim Straßenverkehr sind es nur 34 Prozent. Das heißt, die Stadt legt dafür ordentlich drauf.

Nun unterstützt der Bund – nach langem Ringen – auch in Zukunft den ÖPNV über das sogenannte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit 330 Millionen Euro pro Jahr; so ist es vorgesehen. Das klingt nach viel, ist aber viel zu wenig. Wenn man diese Summe zum Beispiel mit den Dieselsubventionen vergleicht, stellt man fest: Es ist nur 5 Prozent davon. Ich rede von einer Dieselsubvention, die vor allen Dingen dem Lkw-Verkehr nützt, die sage und schreibe 7,4 Milliarden Euro jährlich kostet, und das, obwohl wir wissen, dass Dieselsabgase besonders gesundheitsschädlich sind, dass immer mehr Menschen von Reizhusten geplagt sind und dass Kinder besonders darunter leiden. Ich finde, das ist wirklich uner-

träglich.

Diese Subvention muss weg. Mit den Mehreinnahmen könnte der öffentliche Nahverkehr wirklich ordentlich gefördert werden.

Ein anderes Beispiel. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist eine ganze Reihe Straßenbauvorhaben vorgesehen, die übersteuert und überdimensioniert sind, die keinerlei Engpass beseitigen, die aber massiv zur Zerstörung von Natur führen werden.

Zu diesen widersinnigen Vorha-

ben gehören zum Beispiel die Küstenautobahn A 20 quer durch Niedersachsen und Schleswig-Holstein, die A 100 in Berlin oder die A 46 in Nordrhein-Westfalen. Für zwölf solcher unnützer Projekte sind 10 Milliarden Euro vorgesehen. Der BUND nennt sie das „dusselige Dutzend“. Dieser Einschätzung schließen wir uns an.

Wir sagen Nein zu diesen Fehlinvestitionen. Das Geld muss anders investiert werden, und zwar in den flächendeckenden Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.

Unser Vorschlag ist ein Verkehrswendefonds, gefüllt mit 10 Milliarden Euro, die der Bund zweckgebunden an Kommunen und Länder ausgibt und damit verbindet, dass eine Mobilitätsgarantie gewährt wird, insbesondere für die ländlichen Räume, damit

alle die Garantie haben, dass sie binnen einer halben Stunde das nächste Oberzentrum erreichen. Dafür gibt es Konzepte. Das lässt sich realisieren, und das fordern wir.

Es muss überall eine gute Alternative zum Auto geben. Das ist schließlich die Voraussetzung für Freiheit, die Sie immer einfordern. Mehr und besserer ÖPNV ist also notwendig, auch für eine sozial-ökologische Verkehrswende. Außerdem böte ein solches öffentliches Investitionsprogramm sinnvolle Perspektiven auch für viele Beschäftigte in der Automobilindustrie, die jetzt wegen Dieselgate um ihre Arbeitsplätze bangen.

(Beifall bei der LINKEN)



Die Preise für Fahrkarten des öffentlichen Nahverkehrs legen die kommunalen oder regionalen Anbieter, wie hier im Saarland, fest.

Sören Bartol, SPD:

Es geht nicht um die Abschaffung der Eigenwirtschaftlichkeit



Sören Bartol (*1974)
Wahlkreis Marburg

Mehr Investitionen für den ÖPNV, da sind wir Sozialdemokraten natürlich dabei. Das gilt genauso, wenn es darum geht, für fairen Wettbewerb im Nahverkehr zu sorgen. Aber gerade dafür brauchen wir keinen Antrag der Grünen. Wir müssen den Bund nicht auffordern, einen Gesetzentwurf zur Änderung des PBefG vorzulegen. Es gibt schon eine gute Initiative des Bundesrates, zu der sich der grüne Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg übrigens enthalten hat. Diese Initiative unterstützen wir. Sie sollte schnell beraten werden, damit soziale und ökologische Standards verbindlich definiert werden können und nur die Verkehrsunternehmen, die sie erfüllen, den Zuschlag bekommen.

Der Gesetzentwurf der Länder hat drei Ziele: Das Nichteinhalten von Anforderungen wie soziale und Umweltstandards soll ein Ablehnungsgrund sein können. Regelungen zur Tariftreue und zum Personalübergang sollen in Nahverkehrspläne und Vorabkennzeichnungen aufgenommen werden können. Bei den Anträgen auf eigenwirtschaftlichen Verkehr muss die wirtschaftliche Erbringbarkeit über den gesamten Zeitraum dargelegt werden.

Ich weiß, dass gerade die letzten beiden Punkte von vielen Omnibusunternehmen kritisch gesehen werden. Deswegen möchte ich mich auf den Punkt konzentrieren, den ich zentral finde: Die Nichteinhaltung zuvor definierter sozialer Standards muss ein Ablehnungsgrund sein können – die Hauptforderung auch des Antrages der Grünen.

Hier brauchen wir Rechtssicherheit, die wir mit der Bundesratsinitiative schaffen können, gerade auch deshalb, weil wir es mit einem hochkomplexen Zusammenspiel aus öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern, Genehmigungsbehörden, Verkehrsverbänden zu tun haben.

Wir haben in der letzten Legislaturperiode das PBefG novelliert. Ich war an der Kompromissfindung beteiligt und habe natürlich gehofft, dass der Kompromiss länger trägt. Aber wenn uns fast 200 Personalräte öffentlicher Verkehrsunternehmen anflehen, tätig zu werden, wenn Verdi, VDV, die Christlich-Demokratische Arbeitnehmerschaft, der Städtetag mit einer Stimme sprechen, dann kann man das nicht ignorieren; dann zeigt das, dass es einfach große Sorgen gibt.

Ich kenne die Einwände. Sicherlich, man kann vorbringen: Es handelt sich nicht um ein Vorhaben des Koalitionsvertrages. Warum der Zeitdruck? Warum nicht in Ruhe diskutieren, wie das PBefG in der nächsten Legislaturperiode geändert werden sollte? Man kann auch vorbringen: Die – das kann ich mir jetzt nicht verkneifen: wenig aussagekräftige – Evaluierung des PBefG soll zu nächst beraten werden.

Aber es gibt ein schlagendes Argument dafür, schnell zu sein: Aufgrund der im Jahr 2019 auslaufenden Übergangsfrist für die entsprechende Verordnung wird in den kommenden zwei Jahren die Mehrheit der über 500 kommunalen Aufgabenträger Ausschreibungen oder Direktvergaben durchführen. Davon werden nach Schätzungen von Verdi drei Viertel aller Betriebe in Deutschland, circa 100 000 Beschäftigte direkt und 20 000 bis 30 000 in Subunternehmen betroffen sein. Aktuell haben sich mit nur einer Ausnahme alle Kommunen bei abgelehnten Anträgen auf eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Klagen auseinandersetzen und können den Auftrag nicht endgültig rechtssicher vergeben.

Deswegen möchte ich Sie alle an dieser Stelle bitten, einen Ausgleich zu finden zwischen denen, die sich zu Recht um ihre Ar-

beitsplätze und Arbeitsbedingungen sorgen, und denen, die befürchten, ihre Geschäftsgrundlage, ihre Wettbewerbsfähigkeit einzubüßen.

Ich habe die Art und Weise, wie wir bei der letzten Novellierung einen Ausgleich erreicht haben, sehr geschätzt. Daran wollen wir anknüpfen und haben deshalb in den vergangenen Wochen Gespräche mit den antragstellenden Bundesländern und auch mit unserem Koalitionspartner geführt. Die Gespräche mit den Ländern waren sehr konstruktiv – ihr Gesetzentwurf gibt

Thomas Jarzombek, CDU/CSU:

Wir müssen aus der Kleinstaaterei heraus



Thomas Jarzombek (*1973)
Wahlkreis Düsseldorf I

Eigentlich wollte ich mehr zur Sache reden, aber nachdem der Kollege Bartol hier eine Wahlkampfrede gehalten hat, kann das nicht völlig unwidersprochen bleiben. Ich sage nur eines dazu: Natürlich müssen die Dinge, die wir gemeinsam verabredet haben, auch gemeinsam getragen werden. Was das Thema „potenzielles Sozialdumping im öffentlichen Nahverkehr“ betrifft, muss erst einmal ein vernünftiger Regelungsvorschlag her; denn, lieber Kollege Bartol, wir in Nordrhein-Westfalen sind gebrannte Kinder durch Tariftreuegesetze, die den Mittelständlern und gerade den kleinen Mittelständlern so viel bürokratisches Blei ans Bein binden, dass kein kleines Unternehmen mehr Aufträge bekommen kann.

Deshalb müssen diese Dinge auch umsetzbar sein. Daran, dass sich Andreas Rimkus so aufregt, merke ich, dass er dadurch offen-

unsere Haltung eins zu eins wieder –; die mit dem Koalitionspartner – das hat man gerade vom Kollegen Donth gehört – waren noch nicht ganz so erfolgreich. Aber ich möchte trotzdem, dass wir zueinanderkommen können. Denn es geht mir und meiner Fraktion ausdrücklich nicht um die Abschaffung der Eigenwirtschaftlichkeit. Die muss es weiter geben. Was aber nicht geht, ist, dass Eigenwirtschaftlichkeit durch Sozialdumping erreicht wird.

Ich möchte nicht falsch verstanden werden. Ich gehe davon aus, dass die meisten Verkehrsunternehmen verantwortungsbewusste Arbeitgeber sind. Angesichts des Mangels an Personal ist dies ja ohnehin geboten. Aber wenn ich als Politiker die Möglichkeit habe, durch eine schlanke Änderung des PBefG – nennen wir es einfach mal so – eine Prä-

sichtlich getroffen ist.

Ich kann nur sagen: Das Tariftreuegesetz in Nordrhein-Westfalen, das Unternehmen und Handwerksbetrieben Regelungen vorgibt, um auch noch für den dritten Subunternehmer zu bürgen, dass auch der sich tariftreu verhält, und von Zertifikaten und von Siegeln spricht, von denen keiner weiß, wie er sie bekommen soll, ist mittelstandsfeindlich. Wir müssen mittelstandsfreundliche Regelungen schaffen, meine Damen und Herren.

Davon abgesehen, wollte ich Ihnen eigentlich eine gute Nachricht präsentieren, auch wenn es für einen Düsseldorfer jetzt ein schwerer Gang ist, gerade den in Köln beheimateten VRS zu zitieren: „Erneuter Rekord bei Fahrgastzahlen und Einnahmen.“ Das ist eine Pressemitteilung des VRS von Montag. Der öffentliche Nahverkehr schreibt seit Jahren in Deutschland eine riesige Erfolgsgeschichte. Es gibt jedes Jahr mehr Fahrgäste, und der öffentliche Nahverkehr ist eindeutig ein Gewinner der Digitalisierung; denn Kunden, die früher nicht wussten, wann eine Straßenbahn kommt, können dies jetzt mit einer App erfahren. Sie können gleich ein Ticket kaufen.

Beim Warten an der Haltestelle sind sie jetzt beschäftigt. Sie sind

zisierung zu erreichen, nämlich dass, wer wirtschaftlich ist, weil er Sozialstandards unterläuft, den Auftrag nicht bekommt, dann will ich die ergreifen.

Ich verstehe übrigens nicht, wie man sich dem versperren kann.

Deswegen bitte ich die Verkehrspolitikerinnen und Verkehrspolitiker insbesondere der Union, sich einen Ruck zu geben. Lassen Sie sich von Ihren Kolleginnen und Kollegen aus der Kommunalpolitik überzeugen! Reden Sie mit denen, die bei Ihnen für die Arbeitnehmerinteressen eintreten! Hören Sie auf die Bürgermeister aus Ihrer Partei! Und dann können Sie eigentlich nur zu dem Ergebnis kommen – das gilt dann am Ende natürlich auch für die Kolleginnen und Kollegen von den Grünen –, den Gesetzentwurf der Länder zu unterstützen.

(Beifall bei der SPD)

auch beim Fahren im Verkehrsmittel häufig mit ihrem Handy beschäftigt. Gerade junge Leute sagen: Ich fahre lieber mit Bus und Bahn, da kann ich weiter auf Facebook und Co etwas machen, was ich beim Autofahren nicht kann. Deshalb sind die öffentlichen Nahverkehrsbetriebe Gewinner.

Aber sie müssen es auch bleiben. Hier stehen wir natürlich vor Herausforderungen. Kollege Kühn, zu Recht haben Sie das herausgestellt: Wir müssen aus dieser Kleinstaaterei heraus und brauchen endlich eine gemeinsame Plattform. Ich habe auf meinem Handy nachgezählt und festgestellt, ich habe neun Mobilitäts-Apps, die ich alle regelmäßig brauche: drei davon für die Rheinbahn, für die BVG und für die Deutsche Bahn. Diese müssen integriert werden.

Richtig ist, dass der Bundesverkehrsminister 16 Millionen Euro zur Verfügung gestellt hat, um eine einheitliche Plattform zu machen; denn natürlich möchte ich mit der Rheinbahn-App auch Tickets bei der Bahn und bei der BVG kaufen, und wenn ich nach Frankfurt, Hamburg oder München fahre, dann

Der öffentliche Nahverkehr ist eindeutig ein Gewinner der Digitalisierung.

Fortsetzung auf nächster Seite

eben auch dort.

Ich möchte aber insbesondere, und das ist meine Forderung an die Nahverkehrsunternehmen und an die Verbände, weg von diesen albernem Karten. Warum brauchen Sie als Rheinbahnticket noch eine Karte im Portemonnaie? Wir machen jetzt gerade die Novelle des Personalausweisgesetzes. Der Personalausweis sollte als universelle ID – genauso wie alternativ eine Bankkarte – doch ausreichend sein, um als Verkehrsticket zu dienen. Gerade die Kunden, die wenig fahren, verschrecken Sie damit, dass man sich erst aufwendig solche Karten beschaffen und diese dann auch noch transportieren muss.

Ein weiteres wichtiges Thema ist Open Data. Wir werden hier morgen im Deutschen Bundestag das erste Open-Data-Gesetz einbringen. Darauf bin ich persönlich

stolz, weil das wirklich ein großer Meilenstein ist. Diese Open-Data-Strategie, nämlich dass die Daten, die der Allgemeinheit gehören, auch der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt werden müssen, ist eine Innovationsquelle. Die öffentlichen Nahverkehrsunternehmen dürfen hier nicht auf Datentöpfen sitzen.

Ich weiß von Leuten, die innovative Verkehrs-Apps programmieren, wie schwer es ist, mit jedem einzelnen Verkehrsverbund zu verhandeln, wie man an die Fahrplandaten, an Echtzeitdaten und auch noch an eine Schnittstelle kommt, um Tickets zu verkaufen. Die Aufgabe der Nahverkehrsunternehmen besteht nicht darin, Google Konkurrenz zu machen, mit großem Aufwand eine eigene Plattform zu produzieren und dann die Daten darin abzuschließen, sondern die Aufgabe der

Nahverkehrsunternehmen besteht darin, auf so vielen Plattformen wie möglich für ihr Produkt zu werben. Das bedeutet, dort Verbindungen präsent zu machen, dort Angaben zu platzieren und Menschen zu ermuntern, mit dem öffentlichen Nahverkehr zu fahren.

Wir stehen darüber hinaus vor einer großen Herausforderung, die damit einhergeht, dass beispielsweise BMW angekündigt hat, dass schon in vier Jahren Fahrzeuge selbst fahren. In dieser Woche haben wir auch den Gesetzentwurf zum automatisierten Fahren hier im Plenum. Das wird auch eine große Herausforderung für die Nahverkehrsunternehmen. In der letzten Woche haben wir auf der

CeBIT mit unserer Arbeitsgruppe schon in einem selbstfahrenden Bus mitfahren können, der neun bis zwölf Leute transportieren kann und für die Schweizerische Post im Kanton Wallis unterwegs ist. Das ist ein tolles Projekt.

Es gibt auf dem EUREF-Campus hier in Berlin etwas Vergleichbares, und ich glaube, es ist wichtig, dass der öffentliche Nahverkehr dieses Thema sehr deutlich voranstellt. Die Zeit der großen Gefährte ist langsam, aber sicher vorbei. Die Menschen haben immer individuellere Bedürfnisse. Gerade über die Apps lernen Nahverkehrsunternehmen, wo Kunden herkommen und wo sie wirklich

hinfahren wollen.

Und das müssen wir berücksichtigen. Deshalb erwarte ich von den Nahverkehrsunternehmen, dass sie auch auf diese Plattform setzen und sich mit diesen selbstfahrenden Fahrzeugen an die Spitze der Bewegung setzen.

Der allerletzte Punkt ist ein ganz wichtiger: Um den Erfolg, den wir heute haben, auch fortzusetzen, brauchen wir WLAN, und zwar nicht nur an den Haltestellen, sondern auch in den Verkehrsmitteln. Das ist gerade für junge Leute ein immer wichtigerer Aspekt. Deshalb ist es wichtig, dass die Nahverkehrsunternehmen beim Thema WLAN die Initiative ergreifen. Dafür werbe ich und bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Kerstin Kassner, DIE LINKE:

Gestaltungsspielraum für die Kommunen ist wichtig



Kerstin Kassner (*1958)
Landesliste Mecklenburg-Vorpommern

Wir haben es hier mit einem Thema zu tun, das für uns alle sehr wichtig ist und das, glaube ich, in der Zukunft noch viel bedeutendere Anforderungen an uns alle stellen wird als heute. Diesen Anforderungen gilt es zu genügen; das ist unsere Aufgabe.

Ich habe eigentlich immer gerne recht.

Ich hätte mir aber gewünscht, dass das, was meine Kolleginnen und Kollegen in ihrer Erklärung zur Novelle des Personenbeförderungsgesetzes im Jahre 2012 prognostiziert haben, nicht wahr wird, nämlich dass es einen Verdrängungswettbewerb geben wird und dass der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre dazu führt, dass kommunale Unternehmen verdrängt werden.

Wer das leugnet, Herr Donth, dem sage ich: Schauen Sie sich an, was in der Zwischenzeit passiert ist. Ein 104 Jahre altes Unterneh-

men mit 250 Beschäftigten musste aufgeben.

In Hildesheim steht Ähnliches bevor. Dort schätzt man, dass der Tariflohn um 30 Prozent gesenkt werden müsste, damit die kommunalen Unternehmen mit den sogenannten eigenwirtschaftlichen Verkehren konkurrieren können. Das ist in meinen Augen Dumping. Das muss man eindeutig so benennen.

Das wollen wir nicht. Deshalb gehört dieser Vorrang abgeschafft.

Ich sage Ihnen: Neben diesem ersten Punkt, dass die Menschen, die in diesem Bereich arbeiten, für ihre Arbeit ordentlich entlohnt werden, also den sozialen Standards, die mir besonders wichtig sind, gibt es noch einen zweiten Punkt, der mir auf der Seele brennt. Das ist die Frage: Bedeutet eigenwirtschaftlich wirklich eigenwirtschaftlich? Wir alle wissen, dass es Ausgleichszahlungen für schwerbehinderte Menschen gibt, damit diese ein entsprechendes Ticket für die kostenlose Benutzung des Nahverkehrs bekommen. Das ist gut so; das finde ich auch richtig. Aber wenn dadurch das Geld fehlt, um Busse absenkbar zu machen und so die Möglichkeit zu schaffen, dass man überhaupt in den Bus hineinkommt, und um zu gewährleisten, dass man mit dem Rollstuhl einen Platz hat und auch tatsächlich mitgenommen werden kann, dann muss ich sagen, dass bei den Regelungen tatsächlich etwas fehlt. Hier muss mehr getan werden.

Als ehemalige Landrätin der Insel Rügen ist mir natürlich auch sehr wichtig, dass es einen kommunalen Gestaltungsspielraum gibt. Ich kann Ihnen sagen: Der Kampf um den Nahverkehrsplan ist jedes Mal ein Ringen um den Status quo. Die Insel Rügen ist vielleicht nicht das typischste Beispiel, weil wir sehr viele Gäste haben, die das ÖPNV-System nutzen. Aber ich kenne in meiner Heimatregion ländlich geprägte

Räume, wo wirklich nur noch der Schulbus in die einzelnen Orte kommt. An der Stelle, sage ich, muss mehr getan werden.

Vielleicht erinnern Sie sich alle noch an die Kreativitätsspiele in der Schule, wo man einmal aufmalen sollte, wie man sich die verkehrliche Anbindung der Kommune der Zukunft vorstellt. Da gibt es bestimmt viele kreative Vorschläge und Ideen, was man dort umsetzen könnte. Es scheitert aber daran, dass die Kommunen diese Ideen kaum aufnehmen können, weil sie keine Möglichkeiten haben, das finanziell zu untersetzen. Da sind meiner Meinung nach ein bargeldloses Zahlungssystem oder eine WLAN-Anbindung für viele wirklich noch lächerliche Nebensächlichkeiten.

Erst einmal muss ein Bus kommen. Es muss möglich sein, aus dem Dorf in das jeweilige Oberzentrum zu gelangen. Dafür brauchen wir Ansätze, die müssen wir gemeinsam finden.

Da wünschte ich mir, dass es eine Innovationsoffensive gibt, damit den Kommunen Unterstützung gegeben wird, solche Lösungen zu finden. Der Bürgerbus alleine wird es nicht lösen. Also machen wir uns auf den Weg. Gehen wir mit unseren Kommunen in die Zukunft, auch auf diesem Gebiet.

(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)



In Deutschland gibt es etwa 450 Verkehrsbetriebe und mehr als 130 Tarifverbände.

© picture-alliance/dpa-Zentralbild

Sebastian Hartmann, SPD:

Der öffentliche Nahverkehr ist auf dem Erfolgsweg



Sebastian Hartmann (*1977)
Landesliste Nordrhein-Westfalen

Liebe Kolleginnen und Kollegen von den Grünen, herzlichen Dank für die Initiative und die Gelegenheit, noch einmal deutlich zu machen, dass wir auch in einer Großen Koalition deutliche Unterschiede haben. Das ist gut so, und das ist wichtig, gerade mit Blick auf den Wahlkampf.

Das erste Wort deswegen auch an den Kollegen Jarzombek. Es ist doch absurd, jemandem vorzuwerfen, eine Wahlkampfreden zu halten. Wahlkampf ist die Hochphase der Demokratie.

Wir machen deutlich, worin die Unterschiede bestehen, damit die Wählerinnen und Wähler diese erkennen und eine gute Wahl treffen können. Eine schlechte Wahl würden sie treffen, wenn sie den Kollegen der Union folgen würden. Zu dem, was Sie als Nordrhein-Westfale gerade zum Thema Tarifreue gesagt haben, sage ich: Vorsicht an der Bahnsteigkante! – Das wollte ich als Verkehrspolitiker unbedingt einmal sagen.

Wenn Sie dem folgen, was Sie zum Thema Tarifreue ausgeführt haben, dann schädigen Sie das System Nahverkehr in Deutschland nachhaltig. Sie schädigen die Beschäftigten, die auf gute Rahmenbedingungen angewiesen sind. Sie schädigen auch diejenigen, die auf guten Nahverkehr angewiesen sind, die in den Bussen und Bahnen transportiert werden.

Vizepräsidentin Dr. h. c. Edelgard Bulmahn: Wenn wir in 14 von 16 Bundesländern Tarifreue-Regelungen haben und zwei Länder nicht, nämlich Sachsen und Bayern, dann müssen sich doch die beiden Länder fragen lassen, warum sie diese Regelungen nicht haben. Das ist der erste Punkt.

Der zweite Punkt ist: Es kann doch nicht sein, dass wir im öffentlichen Personennahverkehr ein Tarifdumping bei den Standards haben und wir noch nicht einmal in der Lage sind, die

Standards zu dokumentieren, die wir schützen wollen.

Der dritte Punkt ist: Wir haben das Tarifreuegesetz auf den Weg gebracht. Auch wenn wir nicht im Landtag von Nordrhein-Westfalen sind, sage ich: Es geht um den Schutz von Beschäftigten.

Wenn Sie sich hierhinsetzen und das als Bürokratiemonster darstellen, dann sage ich Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Beschäftigte der Betriebe, all diejenigen in Nordrhein-Westfalen, die vielleicht an den 14. Mai denken: Achten Sie darauf, wer die Regelung abschaffen will. Achten Sie darauf, wer sie schützen will. Achten Sie darauf, wer sie in den Koalitionsvertrag geschrieben hat.

Ich komme zu den anderen Unterschieden. Der Kollege Bartol hat doch völlig recht. Wir wollen das Personenbeförderungsgesetz behutsam weiterentwickeln. Wir merken, dass wir an Ausschreibungsgrenzen kommen, wenn es darum geht, Eigenwirtschaftlichkeit und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Einklang miteinander zu bringen.

Natürlich ist es richtig, was die Grünen gesagt haben. Der ÖPNV ist ein Erfolgsmodell in Nordrhein-Westfalen wie in anderen Bundesländern auch. Über 10,2 Milliarden Menschen sind mit dem Nahverkehr in Deutschland unterwegs. Damit tun wir etwas für die Metropolräume und für den ländlichen Raum. Es ist ganz wichtig, dass wir den Nahverkehr schützen und weiter ausbauen.

Ich sage als Verkehrspolitiker, der auf Bundesebene Verantwortung trägt: Ja, ich freue mich, dass das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz fortgeschrieben wird. Ja, es ist eine gute Vereinbarung, dass man sich da entschieden hat, verschiedene Regelungen der Entflechtung zurückzuführen. Aber ich gebe genauso offen zu – davor verschließe ich nicht die Augen –, dass wir mehr Investitionen in den kommunalen ÖPNV brauchen. Wir müssen den Erhaltungs- und Sanierungsstau auflösen.

Auch mit Blick auf die Wahlen, die nun kommen, sage ich: Lassen Sie uns das als Ausgangspunkt dafür nehmen, dass diese bundesgesetzliche Regelung fortgeschrieben wird. Aber wir können in einer neuen, besseren Koalition, als wir sie heute haben, mehr für den öffentlichen Nahverkehr tun, indem wir dort mehr investieren und sagen: Ja, man muss den kommunalen Investitionsstau abbauen. –

Das ist das Ziel der sozialdemokratischen Verkehrspolitik, meine Damen und Herren auf den Tribünen, die Sie am 24. September darüber entscheiden, wie zukünftig der Verkehr in Deutschland organisiert wird.

Wir haben doch hier im Plenum jede Menge Alternativen, sodass man eine freie Wahlentscheidung treffen kann. Das Tolle in unserem demokratischen, freien Land ist, dass es hier Entscheidungsmöglichkeiten gibt.

Ich schließe nun an die Frau Landrätin außer Dienst an. Natürlich, auch ich trage Kommunalverantwortung. Als stellvertretender Landrat des Rhein-Sieg-Kreises sage ich: Ja, wir haben Ausschreibungen vorgenommen. – Zu den Ausschreibungen hören wir aus den Kommunen: Wir haben Sorgen, was die Rechtssicherheit angeht, wir haben Sorgen, wie wir die Sozialstandards so abbilden können, dass wir europäisches Recht berücksichtigen, weil wir dieses Regime beachten müssen, und wir wollen es künftig so gestalten, dass Eigenwirtschaft nicht gegen Gemeinwirtschaft ausgespielt wird. – Man sollte nicht dem Denkfehler unterliegen, dass der private Unternehmer automatisch raus ist, wenn es um einen öffentlichen Dienstleistungsauf-

trag geht. Wer ist denn Subunternehmer in den Kommunen? Auch dort ist ein Zusammenspiel erkennbar. Ich kenne jede Menge private Unternehmen, die sich auch an Tarifregeln halten und dafür sind, dass es gute Arbeit gibt.

Lassen Sie uns da doch nicht den einen gegen den anderen ausspielen, sondern lassen Sie uns gemeinsam dafür sorgen, dass demjenigen, der Tarifrecht bricht und mit Sozialdumping einen Vorteil erlangen will, eine rote Karte gezeigt wird.

Mich freut als Nordrhein-Westfale umso mehr, dass mein Heimatbundesland Nordrhein-Westfalen, wenn es darum geht, das Personenbeförderungsgesetz fortzuentwickeln, einen guten Vorschlag eingebracht hat. Wenn sich die Grünen im Bundesrat nur enthalten haben – Kollege Bartol hat es dargestellt –, heißt das noch lange nicht, dass der Bundesrat nachher nicht einvernehmlich darauf achtet, dass wir als Bundestag hier unserer Verantwortung nachkommen. Wir haben Evaluierungspflichten in das Gesetz geschrieben und gesagt, dass wir uns das Personenbeförderungsgesetz noch einmal anschauen müssen. Das heißt dann für uns als Gesetzgeber: Wenn wir es in dieser Koalition nicht hinbekommen, dann werden wir es vielleicht nach der Wahl umso dringender tun müssen. Wir werden in der nächsten Zeit, nämlich innerhalb der nächsten zwei Jahre, deutlich mehr Ausschreibungen und deutlich mehr offene Fragen haben. Darauf zu reagieren, ist unsere Verantwortung. Wir würden uns

freuen, wenn wir es schon jetzt, in der laufenden Wahlperiode, auf den Weg bringen könnten.

Herr Jarzombek, da bin ich komplett bei Ihnen: Wir sind jetzt nicht im Wahlkampfmodus, sondern müssen nach wie vor unserer gesetzgeberischen Verantwortung nachkommen, also das Gesetz jetzt schon anpacken und nicht erst den Wahltermin verstreichen lassen. So würden wir schneller Rechtssicherheit schaffen.

Das Angebot steht, ich bleibe dabei. Ich freue mich auch auf die morgige Aussprache zum E-Government-Gesetz, das wir auf den Weg bringen werden. Da können wir aber in der Koalition noch mutiger sein; denn wir sollten als Bund immer mit gutem Beispiel vorangehen.

Der öffentliche Nahverkehr ist in Deutschland auf dem Erfolgsweg. Wir haben nicht nur mit der Erhöhung der Regionalisierungsmittel dafür gesorgt, dass deutlich mehr in den schienengebundenen Nahverkehr investiert wird, sondern haben auch die Chance, das GVFG, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, fortzuentwickeln. Das ist ein großes Angebot. Den uns von den Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten zugespielten Ball nehmen wir auf. Das Gute erhalten, das andere noch viel besser machen, mehr Investitionen in den Nahverkehr – so schützen wir Metropolen, so gestalten wir den ländlichen Raum. Das ist das Ziel der sozialdemokratischen Verkehrspolitik.

(Beifall bei der SPD)

Britta Haßelmann, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Es geht um die Existenz vieler kommunaler Verkehrsbetriebe



Britta Haßelmann (*1961)
Landesliste Nordrhein-Westfalen

Wenn Sie so aufheulen und wir hier schon einen kleinen Vorgesmack der nächsten fünf Sitzungswochen bekommen, was das Wahlkampfgeplänkel zwischen

Union und SPD angeht, dann kann unser Antrag zu einem fairen Wettbewerb für die kommunalen Verkehrsunternehmen, für die Menschen vor Ort, die den Nahverkehr nutzen, nicht so falsch gewesen sein.

Meine Damen und Herren, eine kleine Vorbemerkung zur Pkw-Maut: Vorhin fand ein Schlagabtausch zu diesem Thema statt, und man konnte den Eindruck gewinnen, dass eigentlich niemand mehr so recht für dieses unsinnige, bürokratische und europafeindliche Projekt Verantwortung übernehmen will.

Letzten Freitagmorgen ist dieses Projekt mit den Stimmen von Union und SPD wider jede Vernunft hier verabschiedet worden.

Das ist eins zu eins eine Positi-

on, die Sie wahrscheinlich von einer Presseerklärung des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen übernommen haben.

Meine Damen und Herren, ich kann Ihnen nur sagen: Das Problem ist wesentlich komplexer. Die kommunalen Spitzenverbände, 200 Personalräte, Verdi und viele weitere Arbeitnehmervertreterorganisationen, die Sören Bartol eben genannt hat, warnen uns vor diesem Problem und bitten uns darum – und zwar nicht nur die Länder, sondern auch den Gesetzgeber Deutscher Bundestag –, zu sagen: Beim Personenbeförderungsgesetz ist etwas aus dem Ruder gelaufen. Die Entwicklung

Fortsetzung auf nächster Seite

geht in die falsche Richtung, wenn es um das Thema „fairer Wettbewerb“ geht. Alle, die sich in den Kommunen, in den Ländern und auch auf Bundesebene mit diesem Thema beschäftigen, wissen, dass es ein Problem gibt, weshalb wir nachsteuern müssen. Deshalb ist es bedauerlich, Herr Donth, dass Sie so eine Linie aufmachen.

Unterhalten Sie sich doch einmal mit Michael Dreier, dem Bürgermeister von Paderborn. Er hat kein Parteibuch meiner Partei, sondern er ist CDU-Mitglied. Er bittet uns alle darum, sowohl die Landesebene als auch die Bundesebene, endlich aktiv zu werden, weil 2016 viele Verkehrsverträge ausgelaufen sind und weitere 2017 auslaufen, sodass sich die Problematik für die kommunalen Verkehrsträger zuspitzt. Dann wird es schwer sein, dem fairen Wettbewerb überhaupt noch eine Chance zu geben.

Das ist der Grund, weshalb wir das Thema heute auf die Tagesordnung gesetzt haben. Es geht um nicht weniger als um die Existenz vieler kommunaler Verkehrsbetriebe.

2012 wurde der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit für private Verkehrsunternehmen im Personenbeförderungsgesetz neu justiert. Derzeit machen sich viele Bürgermeister und Gewerkschafter ernsthaft Sorgen darüber, wie die Zukunft ihrer kommunalen Verkehrsbetriebe aussehen könnte. Sie alle kennen den Fall Pforzheim, wo ein städtischer Verkehrsbetrieb – das wurde bereits von zwei Rednern angesprochen – in den letzten Jahren komplett abgewickelt werden musste, weil eine Tochter der DB Regio eine eigenwirtschaftliche Genehmigung zum Betrieb des gesamten Stadtverkehrs bekommen hatte. In Hildesheim lief es ganz ähnlich. Hier

konnte der eigenwirtschaftliche Antrag allerdings gerade noch abgewehrt werden. Was war der Preis dafür? Es mussten veränderte Arbeitsbedingungen vereinbart werden, um den Vertrag noch weiterführen zu können. Das alles geschah auf dem Rücken der Beschäftigten, weil Standards abgesenkt wurden. Das betrifft auch viele andere Städte: Kiel, Leverkusen, Hamm, Gotha, Esslingen, Oldenburg und Saarlouis; um nur ein paar zu nennen. Dort lief es ganz genauso. 2017 werden viele weitere Verkehrsverträge auslaufen. Sie zu positionieren nach dem Motto: „Privat vor Staat, die wollen das alles ganz anders“, ist doch völliger Quatsch.

Wir wollen, dass kommunale

Verkehrsunternehmen faire Wettbewerbschancen haben. Das wird durch den beschriebenen Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit verhindert. Ich finde es wichtig, dass wir uns als Deutscher Bundestag dazu verhalten und nicht allein auf den Bundesrat warten oder das Thema nicht auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschieben.

Die Bundesratsinitiative geht nicht nur von einem Bundesland aus, sondern von Nordrhein-Westfalen,

von Niedersachsen und von Schleswig-Holstein. Dort regieren Grüne und SPD gemeinsam und haben eine entsprechende Initiative auf den Weg gebracht. Hier im Bundestag ist das für uns aber kein Grund, uns jetzt wegzudu-

cken, uns einen schlanken Fuß zu machen und zu sagen: Bis zum 24. September passiert gar nichts, wir warten auf die Bundesratsinitiative. – Jede und jeder von uns weiß: Eine Bundesratsinitiative kann auch versauern. Sie wird einfach liegen gelassen.

Der Bundestag muss sich dazu positionieren, um endlich den fairen Wettbewerb und nicht den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit für Private so festzuschreiben, wie er heute festgeschrieben ist. Das sichert nicht die Zukunft der kommunalen Verkehrsunternehmen. Das verzerrt den Wettbewerb in den Kommunen, den wir an dieser Stelle gar nicht scheuen. Deshalb ist es wichtig, dass sich der Bundestag positioniert.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ulrich Lange, CDU/CSU:

Es findet kein Angriff der Privaten auf Kommunen statt



Ulrich Lange (*1969)
Wahlkreis Donau-Ries

Das ist ja eine muntere Debatte, die wir aus Nordrhein-Westfalen heraus heute hier in Berlin führen. Wir sind noch immer der Bundestag und nicht der Landtag. Liebe Kollegin Haßelmann, ich freue mich, dass Sie sich heute erstmals zu ver-

kehrspolitischen Themen äußern. Herzlich willkommen in der Verkehrspolitik heute Vormittag im Deutschen Bundestag!

Zur Erinnerung – Kollege Bartol hat das eben angesprochen –: Wir haben uns in der letzten Legislaturperiode fraktionsübergreifend mit diesem doch sehr komplexen Thema auseinandergesetzt und haben einen sehr guten Kompromiss gefunden, in dem sich am Ende alle wiedergefunden haben.

All die Positionen, über die wir heute diskutieren, lagen schon damals eins zu eins auf dem Tisch. Sie sind also nicht neu.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, dieses Gesetz hat – das erlaube ich mir als Kommunalpolitiker zu sagen – zumindest bei mir den Praxistest bestanden. Über einen guten Nahverkehrsplan, für dessen Ausarbeitung man sich natürlich

Zeit nehmen muss und über den man in den kommunalen Gremien viel diskutieren muss, kann man Verkehre auch eigenwirtschaftlich organisieren. Das funktioniert. Das wollten wir damals so. So werden wir auch in weitere Gespräche dazu gehen.

Liebe Kollegin Kassner von den Linken, liebe Kollegin Haßelmann von den Grünen: Der Angriff der Privaten auf die Kommunen in der Form, wie Sie es beschrieben haben, findet derzeit nicht statt. Die Zahlen belegen – hören Sie sich das in Ruhe an – etwas anderes: 27-mal ging der Verkehr von Privat an Kommune und nur ganz selten – dazu zählt das Beispiel Pforzheim, das von allen rauf- und runterdekliniert wird – anders herum. Wir sollten es in dieser Debatte also ein bisschen ruhiger angehen lassen.

Vor allem wissen wir doch, dass wir in dem Personenbeförderungsgesetz – lieber Sören Bartol, Sie waren damals auch in verantwortlicher Position – Sozialstandards regeln können. Ich verweise auf die Vorabbekanntmachung des § 8 Absatz 2 in Verbindung mit § 13 Absatz 2a PBefG. Sie nicken. Sie wissen ganz genau, dass an dieser Stelle Sozialstandards geregelt werden können. Man braucht also kein neues Gesetz, um das zu regeln, was hier geregelt werden soll. Man muss ein Gesetz umsetzen und sollte nicht immer reflexartig nach einem neuen Gesetz rufen.

Ich will jetzt nicht über Bürokratiemonster, Nebelkerzen und sonstige rot-rot-grüne Träume, lieber Kollege Hartmann, reden. Ich sage nur eines: Es besteht die Möglichkeit, auf Landesebene die Dinge zu regeln und sie so in den Griff zu bekommen – so schreibt es auch der VDV, der jetzt nicht verdächtig ist, in einer besonderen Nähe zu uns zu stehen –, dass es keine Probleme gibt. So hat man in Bayern die Tarifverträge für allgemeinverbindlich erklärt. Da kann ich nur Richtung Nordrhein-Westfalen oder Richtung Brandenburg sagen, in Richtung Rot-Grün und Rot-Rot: Erklären Sie doch die Tarifverträge für allgemeinverbindlich. Dann haben Sie das Problem nicht. Danke schön, Horst Seehofer.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, auch der weitere Antrag kann nur unter dem Aspekt „Ich ziehe etwas auf“ verstanden werden. Denn die Regionalisierungsmittel im Schienenpersonennahverkehr betragen 8,2 Milliarden Euro. Kollege Donth hat es gesagt: Noch nie wurde so viel Geld für den Schienenpersonennahverkehr bereitgestellt.

Der Bund stellt Entflechtungsmittel in Höhe von 1,3 Milliarden Euro zur Verfügung. Im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gibt es weitere 330 Millionen Euro. Lieber Enak Ferlemann, der Hinweis vorhin in der Debatte zum Schienenlärmschutz, dass es in den letzten Jahren und Jahrzehnten keine so erfolgreiche Verkehrspolitik wie diese gegeben hat, ist richtig. Deswegen gibt es auch keinen Grund, hier daran herumzumäkeln.

Wir glauben nicht, dass man mit irgendwelchen kleinen schnellen Maßnahmen bei diesem sehr komplexen Thema derzeit etwas ändern sollte. Man kann ein Gesetz umsetzen. Dazu fordere ich die Länder auf. Man kann Tarifverträge für allgemeinverbindlich erklären; dafür sind die Länder ebenfalls zuständig. Auch dazu fordere ich die Länder auf. Eine Bitte an die kommunalen Gremien: Nutzen Sie die Möglichkeiten des Nahverkehrsplans. Er bietet unendlich viel. In diesem Sinne bin ich sicher, dass wir den öffentlichen Personennahverkehr weiterhin mit einem ausgewogenen und sehr guten Personenbeförderungsgesetz stärken.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Dies ist eine gekürzte Version der Debatte. Es sprachen zudem Birgit Kömpel (SPD) und Arnold Vaatz (CDU)



Immer mehr Menschen wollen unterwegs im Internet surfen. In der Münchner U-Bahn sollen Fahrgäste ab sofort die schnellen Datendienste über den Mobilfunkstandard LTE nutzen können.

© picture-alliance/dpa

leicht
erklärt!

Brexit

Groß-Britannien tritt
aus der Europäischen Union aus



Thema im Bundes-Tag



Letzte Woche haben die Politiker vom Bundes-Tag über folgendes Thema gesprochen:

Groß-Britannien wird aus der Europäischen Union austreten. Im folgenden Text steht mehr dazu.

Was ist Groß-Britannien?



Groß-Britannien ist ein Land. Eigentlich heißt es: Vereinigtes König-Reich von Groß-Britannien und Nord-Irland.

Aber sehr oft benutzt man die Abkürzung: Groß-Britannien.

Manche Menschen nennen es auch: England.

England ist aber eigentlich nur ein Teil von Groß-Britannien.

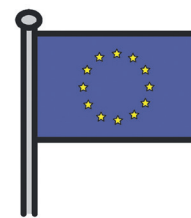
Groß-Britannien liegt nord-westlich von Deutschland.

Auf einer Karte liegt es also neben Deutschland links oben.

Die Haupt-Stadt ist London.

Die vielleicht bekannteste Person von Groß-Britannien ist Königin Elizabeth die Zweite.

Was ist die Europäische Union?



Die Europäische Union ist eine Gruppe aus mehreren Ländern.

Genauer:

Aus 28 europäischen Ländern.

Sie arbeiten zusammen. Denn sie wollen in Europa eine bessere Politik machen.

Ihre Politik soll nicht nur die einzelnen Länder beachten. Sie soll ganz Europa beachten.

Deutschland ist Mitglied in der Europäischen Union.

Die Abkürzung für Europäische Union ist: EU.

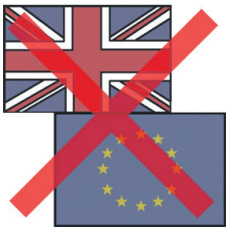
Groß-Britannien und die EU



Auch Groß-Britannien ist Mitglied in der EU.

Und zwar seit dem Jahr 1973.

Es gab in Groß-Britannien schon immer Menschen, die das nicht gut fanden.



Sie waren der Meinung:
Groß-Britannien
sollte kein Mitglied in der EU sein.
Dann würde es dem Land bessergehen.
In den letzten Jahren hatten immer
mehr Menschen diese Meinung.

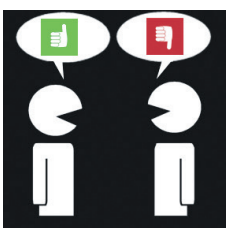
Volks-Befragung

Die Regierung von Groß-Britannien
beschloss darum:
Es soll eine Volks-Befragung geben.

Das ist so eine Art Wahl.
Dabei dürfen die Wähler ihre Meinung
zu einer bestimmten Frage sagen.



Bei der Volks-Befragung
in Groß-Britannien war die Frage:
Soll Groß-Britannien aus
der Europäischen Union austreten?



Die Volks-Befragung war letztes Jahr.
Ein bisschen weniger als die Hälfte
von den Wählern hat gesagt:
Nein. Groß-Britannien
soll **nicht** aus der EU austreten.
Aber die Mehrheit von den Wählern
hat gesagt:
Ja. Groß-Britannien
soll aus der EU austreten.

Parlament stimmt zu

Die Volks-Befragung
allein war nicht genug.

Auch das Parlament
von Groß-Britannien musste noch
über den Austritt abstimmen.

Ein Parlament ist
eine Gruppe von Politikern.
Die Menschen in einem Land
haben sie gewählt.
Sie vertreten alle Menschen
in ihrem Land.

Ihre Aufgaben sind zum Beispiel:
- Sie machen Gesetze für ihr Land.
- Sie kontrollieren die Regierung.

Ein Parlament sorgt also dafür, dass
in einer Demokratie möglichst viele
Menschen mitbestimmen können.



Auch das Parlament hat gesagt:
Ja. Groß-Britannien
soll aus der EU austreten.

Damit war die Entscheidung getroffen:
Groß-Britannien wird die EU verlassen.

Was bedeutet das Wort „Brexit“?

Den Austritt von Groß-Britannien
aus der EU nennt man oft: Brexit.

Das Wort „Brexit“ ist aus zwei Teilen
zusammengesetzt.

Die ersten beiden Buchstaben „Br“
stehen für das Wort „Britain“.
Das spricht man ungefähr so: Britten.

Das ist das englische Wort für
„Britannien“.
Also für „Groß-Britannien“.

Der zweite Teil von „Brexit“
ist das Wort „exit“.

Das bedeutet in der englischen
Sprache zum Beispiel „Austritt“.

„Brexit“ bedeutet also:
Austritt von Groß-Britannien.



Wie läuft der Brexit ab?

Den Brexit ankündigen

Letzten Mittwoch hat
die Regierung von Groß-Britannien
den Brexit angekündigt.

Das heißt, sie hat bei der EU gesagt:
Wir wollen austreten.

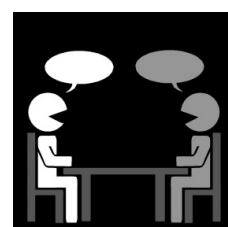


Was passiert jetzt?

Jetzt haben Groß-Britannien
und die EU 2 Jahre lang Zeit.

In dieser Zeit müssen sie über viele
verschiedene Themen sprechen.

Die große Frage dabei ist:
Wie werden die EU und
Groß-Britannien in Zukunft
zusammenarbeiten?





Länder sprechen oft in Verträgen ab, wie sie miteinander umgehen wollen.

Verträge sind aufgeschriebene Abmachungen.

Auch zwischen den EU-Ländern gibt es sehr viele Verträge.

Darin geht es zum Beispiel um folgende Fragen:

- Dürfen die Menschen aus einem Land einfach so in ein anderes Land reisen?

Dürfen sie dort auch längere Zeit wohnen?

Dürfen sie dort eine Arbeit annehmen?

- Darf eine Firma aus einem Land ihre Waren einfach so in einem anderen Land verkaufen?

- Wie viel Geld muss ein Land für seine Mitgliedschaft an die EU zahlen?

Groß-Britannien tritt aus der EU aus. Dadurch gelten die meisten alten Abmachungen nicht mehr.

Die Länder müssen also neue machen.

Groß-Britannien und die EU müssen darum über all diese Themen sprechen. Und über noch viel mehr.

Sie müssen überlegen, welche neuen Abmachungen sie treffen können.



Was passiert vielleicht nach dem Brexit?

Durch den Brexit können in Europa verschiedene Dinge passieren. Was genau, weiß aber niemand.

Es gibt viele Fragen dazu. Und viele Überlegungen.

In den nächsten Absätzen stehen ein paar Dinge, über die sich viele Menschen Gedanken machen.



1) Was passiert mit dem Handel?

Mit dem Wort „Handel“ meint man alles, was mit Waren zu tun hat.

Zum Beispiel:

- Waren herstellen
- Waren verkaufen
- Waren kaufen
- Waren benutzen

Alle Menschen machen beim Handel mit.

Zum Beispiel, wenn sie in einem Geschäft etwas kaufen.

Oder wenn sie in einem Betrieb Waren herstellen.

Und Firmen machen beim Handel mit. Denn sie stellen die Waren her. Und sie verkaufen sie.

Der Handel zwischen den Mitgliedern ist eine besonders wichtige Sache in der EU.

Die Idee ist zum Beispiel:

Jede Firma aus einem EU-Land darf ihre Waren in jedem anderen EU-Land verkaufen.

Eine Firma aus Deutschland darf also zum Beispiel einfach so ihre Waren in Großbritannien verkaufen.

So einfach ist das zwischen verschiedenen Ländern meistens nicht.

Darum müssen die EU und Großbritannien jetzt überlegen: Wie kann der Handel auch in der Zukunft so gut klappen.



2) Im Ausland leben

Eine Besonderheit von der EU ist: Jeder EU-Bürger darf in jedem EU-Land leben.

Zum Beispiel:

- Als Deutscher darf man einfach so nach Großbritannien ziehen.
- Viele Rentner aus Großbritannien leben in Spanien.

So einfach ist das zwischen verschiedenen Ländern meistens nicht.

Normalerweise muss man sich eine Erlaubnis bei einem Land holen. Und zwar, wenn man als Ausländer dort leben will.





Wenn Großbritannien aus der EU austritt, dann dürfen Menschen von dort erst mal nicht mehr so einfach in EU-Ländern leben.
Und EU-Bürger nicht mehr so einfach in Großbritannien.

Viele Menschen fragen sich darum:

- Wie wird das jetzt geregelt?
- Darf man in einem anderen Land wohnen bleiben?
- Oder muss man das Land vielleicht verlassen?

Darüber müssen sich die EU und Großbritannien einigen.

4) Keine EU mehr?

Manche Menschen fürchten:

Vielleicht treten auch noch andere Länder aus der EU aus.
Weil sie sehen, dass das bei Großbritannien gut klappt.

Dann gibt es die EU vielleicht irgendwann nicht mehr.

Viele Menschen finden:
Das wäre schlecht für Europa.



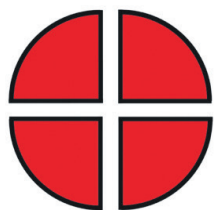
5) Kein Großbritannien mehr?

Großbritannien besteht aus 4 verschiedenen Teilen.

Und zwar:

- England
- Schottland
- Nord-Irland
- Wales

Das spricht man ungefähr so aus:
Wäils.



Manche Menschen glauben:

Wenn Großbritannien die EU verlässt, dann trennen sich diese 4 Länder vielleicht.

Zum Beispiel:

Viele Menschen in Schottland wollen gerne in der EU bleiben.

Und sie wollen gerne aus Großbritannien austreten.

Sie wollen, dass Schottland zu einem eigenen Land wird.



Folgendes könnte also passieren:
Schottland verlässt Großbritannien.
Und wird zu einem eigenen Land.
Und bleibt in der EU.

Und ganz ähnlich könnte es auch Nord-Irland machen.

Wenn das passiert, dann gibt es Großbritannien nicht mehr.

Das macht natürlich vielen Menschen Sorgen.

6) Doch kein Brexit?

Es gibt auch noch eine ganz andere Möglichkeit.

Vielleicht merkt Großbritannien in den nächsten 2 Jahren:

Der Brexit war doch keine gute Idee.

Und Großbritannien sagt dann:
Wir wollen doch in der EU bleiben.

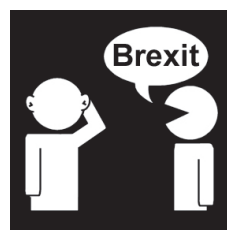
Dann würde alles so bleiben,
wie es jetzt ist.



Man weiß also nicht genau,
was in den nächsten 2 Jahren passiert.

Sicher ist nur:

In nächster Zeit wird man
noch viel über den Brexit hören.



Weitere Informationen
in Leichter Sprache gibt es unter:
www.bundestag.de/leichte_sprache

Impressum

Dieser Text wurde
in Leichte Sprache
übersetzt vom:



**Nachrichten
Werk**

www.nachrichtenwerk.de

Ratgeber Leichte Sprache: <http://tny.de/PEYPP>

Die Bilder sind von: Titelbild: Die Bilder sind von: Titelbild: © picture alliance / Alex Mcnaughton/Sputnik/dpa. Außerdem von Picto-Selector. Genauer: © Sclera (www.sclera.be), © Paxtoncrafts Charitable Trust (www.straight-street.com), © Sergio Palao (www.palao.es) im Namen der Regierung von Aragon (www.arasaac.org), © Pictogenda (www.pictogenda.nl), © Pictofrance (www.pictofrance.fr), © UN OCHA (www.unocha.org) oder © Ich und Ko (www.ukpukvve.nl). Die Picto-Selector-Bilder unterliegen der Creative Commons Lizenz (www.creativecommons.org). Einige der Bilder haben wir verändert. Die Urheber der Bilder übernehmen keine Haftung für die Art der Nutzung.

Beilage zur Wochenzeitung „Das Parlament“ 14-15/2017
Die nächste Ausgabe erscheint am 18. April 2017.