

# Das Parlament

Berlin, Montag 03. April 2017

www.das-parlament.de

67. Jahrgang | Nr. 14-15 | Preis 1 € | A 5544

## KOPF DER WOCHE

### Brüssels Brexit-Chef

Michel Barnier Viele in seinem Alter gehen in den Ruhestand. Michael Barnier, im Januar 66 geworden, dagegen startet jetzt noch einmal richtig durch: Der Franzose führt für die Europäische Kommission die Scheidungsgespräche mit Großbritannien, das vergangene Woche seinen „Brexit“-Brief in Brüssel abgegeben hatte. Barnier gilt dafür als richtiger Mann, hat er doch fast sein ganzes politisches Leben mit Europa zu tun gehabt – ob als Europa- und Außenminister in Paris oder als EU-Kommissar in Brüssel. Der überzeugte Europäer gilt als harter Verhandler und soll den Zusammenhalt der restlichen 27 EU-Mitgliedsländer garantieren. „Rosinenpicken ist keine Option“, sagte der Konservative in Richtung London. In den zweijährigen Verhandlungen will er in jedem Fall einen ungeordneten Brexit ohne Vertrag verhindern.



Die Abgeordneten drängen zudem auf faire Gespräche. Es gehe nicht darum, die Briten für ihre Entscheidung zu bestrafen, „sondern das Beste für uns alle zu erzielen“, betonte Ralph Brinkhaus (CDU). Cem Özdemir warnte davor, „verbrannte Erde“ zu hinterlassen, da die EU freundschaftliche Beziehungen zu Großbritannien brauche. Auch Bundesaußenminister Sigmar Gabriel (SPD) appellierte mit Blick auf die unzähligen gemeinsamen Interessen in vielen Politikbereichen an alle Beteiligten, das Verhältnis nicht zu zerrütten. „Wir sollten Freunde bleiben.“ Alexander Ulrich (Die Linke) legte das Augenmerk auf die Bedeutung des Landes für die deutsche Wirtschaft und kam zu dem Schluss, dass ein schlechter Deal für Großbritannien auch ein schlechter Deal „gerade für uns in Deutschland“ wäre. Gleichwohl stellten alle Redner klar, dass respektvolle Verhandlungen keinesfalls zu Rosinenpickerei oder faulen Kompromissen führen dürften. Von den Briten geforderte Ausnahmen beim Zugang zum europäischen Binnenmarkt, wie die Begrenzung der Einwanderung aus EU-Ländern, sollte die Union nicht gewähren. „Der Binnenmarkt ist kein À-la-carte-Menü“, erklärte Gabriel. „Seine vier Freiheiten sind unteilbar, und hierzu gehört die Personenfreizügigkeit.“ Auch Brinkhaus kritisierte, es könne nicht sein, dass die Briten an allen Vorteilen der Union partizipieren wollten, aber nicht bereit seien, deren Lasten zu tragen. Das Vereinigte Königreich müsse nicht nur zu seinen finanziellen Verpflichtungen stehen – von den Unterhändlern der EU auf rund 60 Milliarden Euro beziffert –, sondern darüber hinaus die Bewegungs- und Niederlassungsfreiheit der Unionsbürger gewährleisten, wenn es vom Binnenmarkt profitieren wolle. Das Thema hat das Potenzial, zum Casus knaxus in den Verhandlungen werden. Schließlich leben und arbeiten allein in Großbritannien rund drei Millionen EU-Bürger, darunter eine Million Polen und 300.000 Deutsche. 1,2 Millionen Briten wohnen auf dem europäischen Festland. Sie alle bangen um ihre Zukunft. Die Abgeordneten appellierten an die EU-Kommission, das Schicksal der Betroffenen möglichst frühzeitig in den Gesprächen zu klären. „Wir brauchen klare Ansagen, dass diese Menschen dort leben bleiben können, wo sie bisher leben“, betonte Linken-Politiker Ulrich. Auch müssten Lösungen für die Problematik ihrer Sozialversicherung gefunden werden. Detlef Seif (CDU) verwies auf die „sehr anstrengende Situation“ der Menschen und warnte davor, sie zur „Verhandlungsmasse“ im Streit um ein Handelsabkommen mit der EU zu machen. Nach Ansicht von Cem Özdemir müssten EU und Bundesregierung signalisieren, dass die Briten hierzulande und in anderen EU-Ländern willkommen seien. „Wir sollten es ihnen leichter machen, Bürger unseres Landes, deutsche Staatsbürger, und damit auch Unionsbürger zu werden“, mahnte der Grünen-Vorsitzende. In diese Richtung denkt man offenbar auch schon in Brüssel. So sagte der Brexit-Beauftragte des Europaparlaments, der Liberale Guy Verhofstadt, kürzlich der britischen Tageszeitung „Guardian“: „Alle Bürger Großbritanniens sind auch Bürger Europas“. Sie sollten daher auch nach dem Brexit von einigen Vorteilen der Europäischen Union profitieren können. Dazu zähle die freie Wahl des Wohnsitzes innerhalb der Gemeinschaft und die Teilnahme an den Wahlen zum Europäischen Parlament.

## ZAHL DER WOCHE

17.105

EU-Verordnungen zum Handel besitzen nach dem Brexit in Großbritannien keine Gültigkeit mehr. London muss sie überprüfen und durch nationales Recht ersetzen. In den vergangenen Jahren verabschiedete das britische Parlament im Jahr 60 bis 100 Gesetze und rund 2.000 Verordnungen.

## ZITAT DER WOCHE

»Wir vermissen euch jetzt schon.«

Donald Tusk, EU-Ratspräsident, in seiner Stellungnahme nach dem Eingang des britischen EU-Austrittsbeschlusses in Brüssel am vergangenen Mittwoch

## IN DIESER WOCHE

**INNENPOLITIK**  
Pflege Regierung unterrichtet über Versicherung und Versorgung Seite 4

**WIRTSCHAFT UND FINANZEN**  
Maritimer Standort Debatte über Lage der Branche in Deutschland Seite 7

**EUROPA UND DIE WELT**  
Südsudan Hungersnot und Völkermord im Zentrum der Debatte Seite 10

**KEHRSEITE**  
Flaggenwart Der Herr der Fahnen im Bundestag ist ein Spanier Seite 12

## MIT DER BEILAGE



Das Parlament  
Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH  
60268 Frankfurt am Main



# Reise ins Ungewisse

**BREXIT** Fraktionen wollen faire Verhandlungen mit Großbritannien, aber keine faulen Kompromisse

Der Fahrplan steht ungefähr fest, nur wo die Reise hingeht, ist völlig offen. Der „Brexit“, also der in der vergangenen Woche von der britischen Regierung offiziell beantragte Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union, ist für alle Beteiligten unbekanntes Terrain. Um es zu erkunden und die Details der Weiterfahrt zu klären, bleiben den Verhandlungsparteien laut Artikel 50 des EU-Vertrages zwei Jahre Zeit. Einigkeit besteht auf der Insel wie auf dem Kontinent bisher nur in der Überzeugung, dass dies ein äußerst ambitioniertes Zeitfenster ist. Schon die Verhandlungen mit Grönland, das erste und bis dato einzige Land, das die EU tatsächlich verlassen hat, zogen sich ab 1982 drei Jahre hin. Damals ging es „nur“ um Fischfangregeln und den Zugang zu Bodenschätzen. Beim Brexit gilt es, eine 44 Jahre währende, zwar nicht immer harmonische, aber sehr enge Fahrgemeinschaft aufzulösen. Rund 21.000 EU-Regeln und -Gesetze müssen überprüft und viele steile Klippen – Stichworte: EU-Finanzien, Aufenthaltsrechte von EU-Bürgern in Großbritannien – umschiffen werden (siehe Seite 3).

„Das wird ein ganz schweres Stück Arbeit“, konstatierte Jens Zimmermann (SPD) am vergangenen Donnerstag im Bundestag in einer vereinbarten Debatte zum Brexit. Von der „größten Belastungsprobe“ in der EU-Geschichte sprach Grünen-Chef Cem Özdemir.

»Keine verbrannte Erde« In ihren Kernforderungen stimmten die Fraktionen überein: Die verbleibenden 27 Mitgliedstaaten sollten in den Verhandlungen geschlossen auftreten und keine Deals allein mit den Briten aushandeln. Das stellte tags darauf auch EU-Ratspräsident Donald Tusk nochmals klar; die Verhandlungen führe die Kommission und in ihrem Namen Chefunterhändler Michel Barnier, sagte er in Brüssel. Die Abgeordneten drängen zudem auf faire Gespräche. Es gehe nicht darum, die Briten für ihre Entscheidung zu bestrafen, „sondern das Beste für uns alle zu erzielen“, betonte Ralph Brinkhaus (CDU). Cem Özdemir warnte davor, „verbrannte Erde“ zu hinterlassen, da die EU freundschaftliche Beziehungen zu Großbritannien brauche. Auch Bundesaußenminister Sigmar Gabriel (SPD) appellierte mit Blick auf die unzähligen gemeinsamen Interessen in vielen Politikbereichen an alle Beteiligten, das Verhältnis nicht zu zerrütten. „Wir sollten Freunde bleiben.“ Alexander Ulrich (Die Linke) legte das Augenmerk auf die Bedeutung des Landes für die deutsche Wirtschaft und kam zu dem Schluss, dass ein schlechter Deal für Großbritannien auch ein schlechter Deal „gerade für uns in Deutschland“ wäre. Gleichwohl stellten alle Redner klar, dass respektvolle Verhandlungen keinesfalls zu Rosinenpickerei oder faulen Kompromissen führen dürften. Von den Briten geforderte Ausnahmen beim Zugang zum europäischen Binnenmarkt, wie die Begrenzung der Einwanderung aus EU-Ländern, sollte die Union nicht gewähren. „Der Binnenmarkt ist kein À-la-carte-Menü“, erklärte Gabriel. „Seine vier Freiheiten sind unteilbar, und hierzu gehört die Personenfreizügigkeit.“ Auch Brinkhaus kritisierte, es könne nicht sein, dass die Briten an allen Vorteilen der Union partizipieren wollten, aber nicht bereit seien, deren Lasten zu tragen. Das Vereinigte Königreich müsse nicht nur zu seinen finanziellen Verpflichtungen stehen – von den Unterhändlern der EU auf rund 60 Milliarden Euro beziffert –, sondern darüber hinaus die Bewegungs- und Niederlassungsfreiheit der Unionsbürger gewährleisten, wenn es vom Binnenmarkt profitieren wolle. Das Thema hat das Potenzial, zum Casus knaxus in den Verhandlungen werden. Schließlich leben und arbeiten allein in Großbritannien rund drei Millionen EU-Bürger, darunter eine Million Polen und 300.000 Deutsche. 1,2 Millionen Briten wohnen auf dem europäischen Festland. Sie alle bangen um ihre Zukunft. Die Abgeordneten appellierten an die EU-Kommission, das Schicksal der Betroffenen möglichst frühzeitig in den Gesprächen zu klären. „Wir brauchen klare Ansagen, dass diese Menschen dort leben bleiben können, wo sie bisher leben“, betonte Linken-Politiker Ulrich. Auch müssten Lösungen für die Problematik ihrer Sozialversicherung gefunden werden. Detlef Seif (CDU) verwies auf die „sehr anstrengende Situation“ der Menschen und warnte davor, sie zur „Verhandlungsmasse“ im Streit um ein Handelsabkommen mit der EU zu machen. Nach Ansicht von Cem Özdemir müssten EU und Bundesregierung signalisieren, dass die Briten hierzulande und in anderen EU-Ländern willkommen seien. „Wir sollten es ihnen leichter machen, Bürger unseres Landes, deutsche Staatsbürger, und damit auch Unionsbürger zu werden“, mahnte der Grünen-Vorsitzende. In diese Richtung denkt man offenbar auch schon in Brüssel. So sagte der Brexit-Beauftragte des Europaparlaments, der Liberale Guy Verhofstadt, kürzlich der britischen Tageszeitung „Guardian“: „Alle Bürger Großbritanniens sind auch Bürger Europas“. Sie sollten daher auch nach dem Brexit von einigen Vorteilen der Europäischen Union profitieren können. Dazu zähle die freie Wahl des Wohnsitzes innerhalb der Gemeinschaft und die Teilnahme an den Wahlen zum Europäischen Parlament.



Einbahnstraße nach „Klein-England“? Seit dem 29. März läuft der zweijährige Countdown für den Ausstieg Großbritanniens aus der EU. Gegen den Kurs der britischen Premierministerin Theresa May regt sich auch auf der Insel Protest.

»Der europäische Binnenmarkt ist kein À-la-carte-Menü.«  
Sigmar Gabriel (SPD), Bundesaußenminister

Die Abgeordneten appellierten an die EU-Kommission, das Schicksal der Betroffenen möglichst frühzeitig in den Gesprächen zu klären. „Wir brauchen klare Ansagen, dass diese Menschen dort leben bleiben können, wo sie bisher leben“, betonte Linken-Politiker Ulrich. Auch müssten Lösungen für die Problematik ihrer Sozialversicherung gefunden werden. Detlef Seif (CDU) verwies auf die „sehr anstrengende Situation“ der Menschen und warnte davor, sie zur „Verhandlungsmasse“ im Streit um ein Handelsabkommen mit der EU zu machen. Nach Ansicht von Cem Özdemir müssten EU und Bundesregierung signalisieren, dass die Briten hierzulande und in anderen EU-Ländern willkommen seien. „Wir sollten es ihnen leichter machen, Bürger unseres Landes, deutsche Staatsbürger, und damit auch Unionsbürger zu werden“, mahnte der Grünen-Vorsitzende. In diese Richtung denkt man offenbar auch schon in Brüssel. So sagte der Brexit-Beauftragte des Europaparlaments, der Liberale Guy Verhofstadt, kürzlich der britischen Tageszeitung „Guardian“: „Alle Bürger Großbritanniens sind auch Bürger Europas“. Sie sollten daher auch nach dem Brexit von einigen Vorteilen der Europäischen Union profitieren können. Dazu zähle die freie Wahl des Wohnsitzes innerhalb der Gemeinschaft und die Teilnahme an den Wahlen zum Europäischen Parlament.

Die Abgeordneten appellierten an die EU-Kommission, das Schicksal der Betroffenen möglichst frühzeitig in den Gesprächen zu klären. „Wir brauchen klare Ansagen, dass diese Menschen dort leben bleiben können, wo sie bisher leben“, betonte Linken-Politiker Ulrich. Auch müssten Lösungen für die Problematik ihrer Sozialversicherung gefunden werden. Detlef Seif (CDU) verwies auf die „sehr anstrengende Situation“ der Menschen und warnte davor, sie zur „Verhandlungsmasse“ im Streit um ein Handelsabkommen mit der EU zu machen. Nach Ansicht von Cem Özdemir müssten EU und Bundesregierung signalisieren, dass die Briten hierzulande und in anderen EU-Ländern willkommen seien. „Wir sollten es ihnen leichter machen, Bürger unseres Landes, deutsche Staatsbürger, und damit auch Unionsbürger zu werden“, mahnte der Grünen-Vorsitzende. In diese Richtung denkt man offenbar auch schon in Brüssel. So sagte der Brexit-Beauftragte des Europaparlaments, der Liberale Guy Verhofstadt, kürzlich der britischen Tageszeitung „Guardian“: „Alle Bürger Großbritanniens sind auch Bürger Europas“. Sie sollten daher auch nach dem Brexit von einigen Vorteilen der Europäischen Union profitieren können. Dazu zähle die freie Wahl des Wohnsitzes innerhalb der Gemeinschaft und die Teilnahme an den Wahlen zum Europäischen Parlament.

## EDITORIAL Faust in der Hosentasche

VON JÖRG BIALLAS

Ob die Mehrheit der Briten jetzt, im Lichte der absehbaren Konsequenzen, wohl noch einmal für den Austritt aus der Europäischen Union stimmen würde? Inzwischen ist klar: Der Brexit kostet die britische Volkswirtschaft ein Vermögen. Er zeitigt unwägbare Folgen für den Finanzmarkt, stellt die Bürokratie des Landes vor enorme Aufgaben, wird zu Teuerung und Arbeitsplatzverlust führen und könnte sogar die Grundfesten des Vereinigten Königreiches erschüttern. Dann nämlich, wenn Schottland sich abspaltet, um weiter zur EU gehören zu können. Oder wenn die EU-Außengrenze zwischen Irland, Mitglied der Gemeinschaft, und Nordirland verlaufen und damit der mühsam erreichte Frieden in dieser Region erneut auf die Probe gestellt würde. In Großbritannien lässt sich beispielhaft beschreiben, welche fatalen Folgen populistische Versprechen in der Politik haben können. Es ist zulässig, darüber zu diskutieren, ob und wie viel nationalstaatliches Selbstbewusstsein die EU zulassen sollte. Und es ist nachvollziehbar, wenn beklagt wird, die EU habe sich in der Vergangenheit zu sehr in die inneren Angelegenheiten ihrer Mitgliedstaaten eingemischt. Daraus aber den Schluss zu ziehen, ein Austritt aus der Gemeinschaft könne die aktuellen und zukünftigen Probleme des Landes auf einen Schlag lösen, ist nicht begründbar, ja unverantwortlich. Angesichts der Weltlage ist klar, dass die Nationen in Europa und darüber hinaus enger zusammenrücken müssen statt sich voneinander zu entfernen. Auch wenn der Brexit in die falsche Richtung weist: Der Wust von Nachteilen, der auf die Briten unweigerlich zukommt, könnte auch dazu dienen, andere europäische Staaten von einem vergleichbaren Weg abzuhalten. Wenigstens das. Es dürfte spannend werden zu beobachten, wie sich die Brexit-Verhandlungen entwickeln. Bande, die über viele Jahre so eng geknüpft worden ist, in nur zwei Jahren juristisch unanfechtbar zu lösen, ist eine enorme Herausforderung. Dabei wird es nicht ohne Zugeständnisse der Aussteiger gehen. Wenn dann die britische Faust auf dem Brüsseler Verhandlungstisch immer wieder in der Hosentasche verschwindet, um überhaupt ein einvernehmliches Gesprächsergebnis zu erzielen, wird sich zeigen, wie konstant die Brexit-Begeisterung auf der Insel bleibt.

## London löst die Leinen

**CHRONIK** Die Beziehungen zwischen EU und Großbritannien waren immer komplizierter als bei anderen Mitgliedern

Halb draußen, halb drinnen, in freundlicher Distanz, aber stets pragmatisch, wenn es um den gemeinsamen Markt geht: Die Beziehungen zwischen der EU und Großbritannien kennen viele Aggregatzustände. Ganz am Anfang, ein Jahr nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, war es eine noch flüchtige Vision, für die sich ausgerechnet der „Kriegspremier“ Winston Churchill ins Zeug legte. „Eine Art Vereinigte Staaten von Europa“ müsse man errichten und eine Partnerschaft zwischen Frankreich und Deutschland solle der Grundstein sein. Als Teil dieses Vereinten Europas sah Churchill sein Land freilich nicht. Ein befriedeter Kontinent, mit dem sich Handel betreiben lässt, war auch für das Königreich das Beste. Und doch hinterlegte London in den 1960er Jahren zwei Mal ein Beitrittsgesuch bei der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG), wurde allerdings wegen des langjährigen Widerstands des französischen Präsidenten Charles de Gaulle erst 1973 Teil der Europäischen Gemeinschaft (EG). Ausschlaggebend waren wirtschaftliche Gründe: Das ehemalige Empire hatte seinen weltpolitischen Abstieg schlecht verkraftet, London galt als „kranker Mann“ Europas und drohte den

Anschluss an die Entwicklung auf dem Kontinent zu verlieren. 1975 sprachen sich 67 Prozent der britischen Wähler in einem Referendum für die EG-Mitgliedschaft aus. 1984 richtete allerdings die konservative Premierministerin Margaret Thatcher die Botschaft an Brüssel, dass sie „ihre“ Geld wiederhaben wolle („I want my money back!“). Die Briten mit ihrem recht kleinen Anteil an der landwirtschaftlichen Produktion sahen sich bei der Verteilung von EG-Geldern nicht einverstanden. In anderen Bereichen pochte London auf Souveränität. Berühmt ist etwa Thatchers vehementer Widerspruch gegen

die Weichenstellungen zu einer politischen Union, wie sie vor allem der damalige Bundeskanzler Helmut Kohl (CDU), Frankreichs Präsident François Mitterrand und der EWG-Kommissionspräsidenten Jacques Delors seit den späten 1980ern vorantrieben: „No! No! No!“, blaffte Thatcher im britischen Unterhaus. Den Vertrag von Maastricht (1992), der die EG zur EU machte und dessen Ratifizierung Thatchers Nachfolger John Major innenpolitisch nur mit Mühe durchbringen konnte, sah für Großbritannien sogenannte „Opt-Out“-Regelungen vor: London wolle weder das Sozialprotokoll, die Euro-Beitritts Pläne für ein Referendum über einen Euro-Beitritt noch sein Schatzkanzler und schließlich Nachfolger Gordon Brown nichts mehr wissen. David Cameron, der 2010 gewählte konservative Premier, sah sich mit einer wachsenden Stimmung auf der Insel für einen EU-

»Wir müssen eine Art Vereinigter Staaten von Europa errichten.«  
Winston Churchill, britischer Ex-Premier 1946

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



GASTKOMMENTARE

HÄRTE GEGENÜBER LONDON?

Klare Trennlinien

PRO



Richard Herzinger, »Die Welt«, »Welt am Sonntag«

Wenn die EU in den Austrittsverhandlungen mit Großbritannien klare Kante zeigt, hat das nichts mit Feindseligkeit oder antibritischen Affekten zu tun – oder sollte es jedenfalls nicht. Es ist vielmehr für die Zukunft der EU selbst von entscheidender Bedeutung, in diesem bisher nicht dagewesenen Fall klare Maßstäbe zu setzen. Eine Verwässerung für ihren Bestand essenzieller Prinzipien muss verhindert werden. So darf es keine Abtrennung des Prinzips freien Handels im gemeinsamen Markt von dem der Personenfreizügigkeit geben. Ließe sich die EU darauf ein, würden verbleibende Mitgliedsstaaten der Union früher oder später ähnliche Sonderrechte fordern. Dabei ist die Aufrechterhaltung der Einheit von freiem Markt und freiem Personenverkehr nicht nur ein Gebot ökonomischer Rationalität, sondern auch des ethischen Grundverständnisses eines Bundes freier Gesellschaften. Dass sich Geld und Waren ungehindert bewegen können, Menschen aber nicht, ist damit unvereinbar. Festigkeit zu zeigen und London klarzumachen, dass es für seinen Trennungswunsch einen spürbaren Preis zu zahlen hat, steht nicht im Widerspruch zum Ziel, Großbritannien auch in Zukunft so eng wie möglich an Europa zu binden. Im Gegenteil, damit sich eine intensive Kooperation auf neuer Basis entwickeln kann, braucht es klar definierte Trennlinien, die keinen Raum für andauernde Interpretationsstreitigkeiten lassen. Nicht um „Abschreckung“ darf es gehen oder gar um „Bestrafung“ der unbotmäßigen Briten, sondern um schonungslose Ehrlichkeit zwischen auf Dauer unauflöslich miteinander verbundenen Partnern, die politisch, wirtschaftlich, militärisch und zivilisatorisch aufeinander angewiesen sind – und bleiben.

Unnötig und dumm

CONTRA



Ulrike Winkelmann, Deutschlandfunk

Es gibt erstens keine Notwendigkeit, den Briten jetzt zur Scheidung von der EU ein kantiges Kinn zu zeigen, zweitens wäre es wahrscheinlich politisch blöd, drittens aber auch moralisch unangebracht. Schon die Bemerkung Jean-Claude Junckers, die Briten würden nun eine „gesalzene Rechnung“ bekommen, war albern. Der Brexit ist ein innenpolitisches Projekt Großbritanniens. Es hat mit Ehre und Vorurteilen zu tun. Jede Drohung von außen wird dort also genutzt werden, um die Schuld an der absehbaren Nichterfüllung der Brexit-Versprechen wiederum Europa in die Schuhe zu schieben: Seht, die Deutschen wollen uns bestrafen, weil ihnen die EU sonst auseinanderfällt. Wer erreichen will, dass die Briten ihre Zahlungsverpflichtungen einhalten, muss ihnen die Rechnung diskret servieren, nicht öffentlich um die Ohren hauen. Wer nun eine harte Linie fordert, verkennt außerdem, dass die 27 verbleibenden EU-Staaten unterschiedliche Interessen haben. Spanien fürchtet um 18 Millionen britische Touristen. Die Steueroase Luxemburg will keine Zusatzkonkurrenz aus London. Und so weiter. Die EU könnte schnell aussehen wie der Patriarch mit der erhobenen Hand, dem gerade die Hose herunterrutscht. Schließlich aber ist das Vereinte Königreich mit den anstehenden Multi-Verhandlungen genug gestraft. Nur weil dort Volksverführer einen unberechenbaren Prozess ausgelöst haben, darf sich Europa nicht von diesem großartigen und liebenswerten Inselreich abwenden. Im Gegenteil: Es gilt, Britannias Pro-Europäer, die Aufgeklärten, Toleranten zu unterstützen, die sich dem politischen Denken des 19. Jahrhunderts verweigern. Auf sie werden wir alle noch angewiesen sein.

Mehr zum Thema der Woche auf den Seiten 1 bis 3. Kontakt: gastautor.das-parlament@bundestag.de

Herr Sarrazin, Europäische Union und Großbritannien verhandeln ab jetzt über den Austritt der Briten aus der Gemeinschaft. Mit welchem Ziel sollte die EU in die Gespräche gehen?

Ziel muss es sein, den Zusammenhalt der 27 verbleibenden Mitglieder zu wahren und sich nicht auseinanderdividieren zu lassen. Außerdem muss die EU die europäischen Grundfreiheiten – die Freiheit von Waren, Kapital, Personen und Dienstleistungen – verteidigen. Einen freien Zugang zum Binnenmarkt kann es nur geben, wenn auch die Arbeitnehmerfreizügigkeit geachtet wird. Die Briten müssen der EU überzeugende Argumente auf den Tisch legen. Nicht die Union muss liefern, sondern das Vereinigte Königreich.

Mit welchem Ausgang rechnen Sie?

Die britische Premierministerin Theresa May betont immer wieder, dass sie keinen Deal einem schlechten Deal vorzieht. Das ist eine sehr harte Ansage. Ein „dirty Brexit“ – also ein unkontrollierter Austritt, wenn EU und Großbritannien sich nicht einigen können – liegt daher durchaus im Bereich des Möglichen.

Für den britischen Außenminister Boris Johnson wäre das „perfectly okay“.

Solche Aussagen sind der Versuch, die eigene Verhandlungsposition zu stärken, doch meiner Ansicht nach laufen sie ins Leere. Tatsache ist, dass ein Scheitern der Verhandlungen kaum im Interesse der Briten liegen kann. Das würde viele Unsicherheiten mit sich bringen und die Wirtschaft schwer beeinträchtigen – die europäische, aber vor allem auch die britische. Johnson und Co glauben offenbar, dass sie innerhalb kürzester Zeit mit allen relevanten Weltmächten und der EU für sie vorteilhafte Deals aushandeln können. Viel Spaß beim Probieren! Die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass sie früher oder später merken, dass das gemachte Bett der Europäischen Union doch ganz bequem war.

Und dann gibt es den Exit vom Brexit, die reumütige Rückkehr in die EU?

In dem Austrittsschreiben von Frau May steckt viel Glaube und Hoffnung. Sie wiederholt immer wieder diesen Satz: „I believe in Britain“. Die britische Regierung hat sich so sehr auf diese politische Position festgelegt, dass sie die Sinnhaftigkeit kaum noch hinterfragt und es fast unmöglich wird, sie wieder aufzugeben. Dafür müsste erst eine Stunde der Wahrheit Einzug halten in die Politik Londons. Es ist schwer abzuschätzen, wann und ob es diesen Moment je geben wird und welche Konsequenzen das hätte.

Was steht für Deutschland auf dem Spiel?

Großbritannien ist ein wichtiger Absatzmarkt für deutsche Produkte, etwa für die Automobilindustrie. Insofern haben wir natürlich ein Interesse daran, nach dem Austritt ein gutes Handelsabkommen mit den Briten abzuschließen. Aber viel wichtiger als ein deutscher Absatzmarkt ist es, unsere gemeinsamen Interessen in der EU zu verteidigen, zum Beispiel die schon erwähnte Arbeitnehmerfreizügigkeit. Hier kann und sollte Deutschland in den Verhandlungen eine sehr wichtige Rolle spielen, indem es als Anwalt für sich und alle anderen Staaten, gerade auch für die kleinen und mittleren Staaten und die Staaten im Osten der EU, auftritt.

Wie sollte das aussehen?

In Polen zum Beispiel haben viele Menschen Verwandte, die in Großbritannien arbeiten und jetzt in großer Sorge sind um ihre Jobs. Die wissen ganz genau, dass ihre Regierung in Warschau deren Rechte nicht allein verteidigen kann, sondern dass sie dafür Brüssel und auch Berlin brauchen.

»Sehr wichtige Rolle«

MANUEL SARRAZIN Deutschland sollte bei den Brexit-Verhandlungen als Anwalt für die kleinen und mittleren EU-Staaten auftreten, meint der Grünen-Politiker



© gruene-bundestag.de

Hier müssen wir als Europäer zusammenstehen. Ähnliches gilt für die Zusammenarbeit mit den Franzosen und Iren – letztere verlieren mit dem Brexit ihren wichtigsten Partner in der EU. Wenn wir Deutsche mit Brüssel für deren Interessen einstehen und diesen Ländern signalisieren, dass sie nicht alleine kämpfen, kann das zu mehr politischem Vertrauen und einer Stärkung der europäischen Gemeinsamkeiten führen.

Der Brexit als Motor für mehr Integration in Europa?

Der Brexit an sich wird sicher keine Erfolgsgeschichte werden. Und auch wenn die Briten in der Vergangenheit oft ein schwieriger Partner waren und bei Fragen wie Finanzmarktregulierung, Bankenaufsicht und Verteidigung häufig den ganzen Zug aufgehalten haben, bedeutet es nicht, dass mit ihrem Ausscheiden alles einfacher wird. Schließlich haben andere Staaten sich nur allzu oft hinter der britischen Veto-Position versteckt, obwohl sie selbst große Vorbehalte bei bestimmten Themen hatten.

Die Franzosen zum Beispiel.

Ja, die Franzosen, aber auch die niederländische Regierung, die Bundesregierung und viele andere. Es war immer schon zu einfach zu sagen: Die Briten sind blöd. Wir müssen uns schon selbst an die Nase fassen. Ein Beispiel: Wir reden in der EU gerade über Schuldenerleichterungen für Griechenland. Wie schwer es Deutschland fällt, sich allein in dieser Frage mal signifikant zu bewegen! Zur Wahrheit gehört außerdem: Wenn das deutsch-französische Tandem in den vergangenen sieben Jahren funktioniert hätte, wären wir in der EU schon viel weiter – trotz der Briten. Wenn wir also etwas Gutes aus dem Brexit machen wollen, haben wir zu Hause alle noch sehr viel zu tun.

Auf ihrem Treffen in Rom anlässlich des 60. Geburtstages der Römischen Verträge haben die 27 verbleibenden Mitglieder erklärt, künftig an einem Strang ziehen zu wollen. Aber ihre Vorstellungen gehen weit auseinander, nicht mal die Kommission hat sich bisher auf einen klaren Kurs festgelegt. Wie also soll sich die EU in Zukunft organisieren?

Es ist es gut, dass Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker mehrere Szenarien vorgeschlagen hat und die Debatte vorantreibt. Wir Grüne unterstützen Option fünf – also mehr Europa, mehr Integration. Wir brauchen gemeinsame Regeln und Institutionen für die Wirtschafts- und Währungsunion, gemeinsame Sozialstandards und eine enge Zusammenarbeit im Bereich Inneres und Sicherheit. Wir müssen die EU auch finanziell besser ausstatten, damit sie leisten kann, was wir ihr auftragen.

Das sind sehr weitreichende Vorstellungen. Halten Sie diese ihm Moment für mehrheitsfähig?

Derzeit rechne ich nicht mit konkreten, umfangreichen Integrationsritten. Weder der Brexit, noch die Rom-Erklärung werden dafür das Momentum sein. Für viel entscheidender halte ich die französischen Präsidentschaftswahlen im April und Mai und die Bundestagswahl im September. Von deren Ausgang wird abhängen, wann und wie wir damit beginnen, ernsthaft über die Zukunft der EU zu sprechen.

Die Bundesregierung und andere Staaten bringen derzeit ein Europa der zwei Geschwindigkeiten ins Spiel. Was halten Sie von diesem Vorschlag?

Wir dürfen nicht nach dem Motto verfahren: Die einen ins Kröpfchen, die anderen ins Töpfchen. Die Gemeinschaftsinstitutionen müssen als solche weiter funktionieren und die Einheitlichkeit des europäischen Rechts darf nicht gefährdet werden. Unterschiedliche Geschwindigkeiten machen nur Sinn, wenn sie die Union tatsächlich voranbringen, etwa wenn einzelne Staaten sich im Kampf gegen die Steuerflucht erfolgreich zusammenschließen und andere diesem Beispiel folgen. Diese Überholspur müssen allen immer offen stehen. Anders sieht es aus im Bereich der Zusammenarbeit von Justiz und Polizei; hier haben die Briten bekanntlich Sonderrechte ausgehandelt. Solche Ausnahmen schaden der Gemeinschaft, so etwas sollte die EU nicht mehr zulassen.

Das Gespräch führte Johanna Metz. ||

Manuel Sarrazin ist seit 2009 europapolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen.



PARLAMENTARISCHES PROFIL

Der Hobbymusiker: Norbert Spinrath

Für Norbert Spinrath gilt beim Brexit immer noch das Prinzip Hoffnung. Der europapolitische Sprecher und Obmann der SPD-Fraktion im Europaausschuss setzt auf ein zweites Referendum in Großbritannien, wenn der Austrittsvertrag mit der EU vorliegt. Spinrath: „Die Briten sind sich bisher noch nicht im Klaren, auch die Regierung May lässt sie im Unklaren darüber, wie schwerwiegend die Folgen für Großbritannien sein werden.“ Für den Staat, die Demokratie, die Wirtschaft, die Bevölkerung in der Alltagssituation, die Jobs, den Arbeitsplatz London. „Es wird gravierende Einschnitte geben, das Leben wird sich verändern, und die Menschen werden dies wirtschaftlich stark spüren“, sagt der Abgeordnete. Viele Briten hätten 2016 „in Unkenntnis und teils unter Lug und Trug“ für den EU-Austritt gestimmt. Die Chance, den Brexit zu stoppen, wachse angesichts der Verunsicherung in Großbritannien mit jeder Woche, das spürt Norbert Spinrath aus Gesprächen mit Politikern, Medienleuten, aber auch einfachen Bürgern. Jetzt geht es aber um die für zwei Jahre geplanten Verhandlungen zwischen London und Brüssel, nachdem die Regierung May den Austrittsbrief bei der EU abgegeben hat. „Ich bin hier für eine klare Linie“, sagt der Sozialdemokrat vom Niederrhein. „Kein Mitglied, das die Familie verlässt, darf am Ende bessergestellt sein als die, die zurückbleiben.“ Es geht um finanzielle Verpflichtungen, Handelsfreiheiten, Personenmobilität. Bei einem „weichen Brexit“ sieht Spinrath den „Zusammenhalt der EU in Gefahr“, weil auch andere EU-Mitglieder auf Sonderbedingungen, wenn nicht gar auf einen versüßten EU-Austritt spekulieren könnten. Für den 59-Jährigen sind die vier Grundfreiheiten der EU – der freie Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr – nicht verhandel-

bar, wenn ein Land in der EU bleiben will. Vor allem um die Freizügigkeit der EU-Bürger und die Sozialleistungen für sie wurde bei der Brexit-Kampagne sehr gestritten. „Man kann nicht in der EU bleiben ohne Freizügigkeit der Menschen“, sagt Spinrath. Er ist enttäuscht über die Haltung auf der Insel. Nach dem Beitritt der Osteuropäer gab es britische Busse in Polen oder Tschechien, die um Arbeitnehmer geworden haben. Jetzt, wo die Arbeitsplätze teils weggefallen seien oder es um Integration gehe, wolle man sie wieder loswerden.



© DBT/achim Meide

»Kein Mitglied, das die Familie verlässt, darf am Ende bessergestellt sein als die, die zurückbleiben.«

Angesichts der vielen Differenzen wie über die 60-Milliarden-Forderung der EU oder die Handelsfreiheit wird auch über einen „schmutzigen Brexit“ spekuliert, ein abruptes Londoner Verlassen der EU ohne Verträge, wie es der britische Außenminister Boris Johnson ins Spiel gebracht hat. Das hält Spinrath für ausgeschlossen. „Das würde den Ruf Großbritanniens als ehrbarer Kaufmann auf der ganzen Welt schädigen. Keiner würde mehr ins Geschäft kommen wollen mit solch einem Land.“

Was bedeutet ein Brexit für Berlin? Wirtschaftlich werde es Schwierigkeiten geben, weil die Briten ein wichtiger Handelspartner für Deutschland seien. Am meisten träfe dies aber London, weil nach einem Verlassen der EU die Ausgleichsmechanismen wegfallen würden. Für Deutschland gebe es auch Vorteile, weil die Briten als Bremsen bei der Verteidigungs-, Sicherheits- oder Sozialpolitik wegfielen. Und was ist mit dem Ende der Balance der EU-Schwergewichte England, Frankreich und Deutschland? Spinrath: „Hier müssen wir einen Spagat finden. Deutschland wird mehr Verantwortung übernehmen müssen, ohne wie ein Vormund zu wirken.“ Angesichts seines wirtschaftlichen Gewichts könne sich Berlin aber „nicht weiter wegducken“. Mit Europapolitik war Spinrath auch vor seinem Bundestagsseinzug 2013 beschäftigt, so Anfang der 2000er Jahre bei der NRW-Landesvertretung in Brüssel oder nach 2010 in der nordrhein-westfälischen Staatskanzlei. Eigentlich ist Spinrath aber Polizist, und zwar von der Pike auf. Er stieg vom einfachen Streifenpolizisten bis zum Hauptkommissar auf und absolvierte ein Fachhochschulstudium mit Abschluss Diplom-Verwaltungswirt. Schnell machte Spinrath auch in der Gewerkschaft der Polizei (GdP) Karriere. Bundesweit bekannt wurde er als GDP-Bundeschef 1998 bis 2001. Auf Listenplatz 23 der SPD-Landesliste NRW hat er wieder gute Chancen, auch 2017 in den Bundestag einzurücken. Welche Hobbys bleiben dem zweifachen Familienvater und gebürtigen Rheydter mit starken niederrheinischen Akzent und Wohnort Geilenkirchen? Vor allem Musizieren am Keyboard und mit dem Saxofon. Er komponiert auch und hat schon ein „fertiges Musical im Kopf“. Nach der Politik will er es fertigstellen. Hans Krump ||

DasParlament

Herausgeber Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Fotos  
Stephan Roters

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

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

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

Redaktionsschluss  
31. März 2017

Druck und Layout  
Frankfurter Societäts-Druckerei GmbH  
Kurhesenstr. 4-6  
64546 Mörfelden-Walldorf

Leserservice/Abonnement  
Frankfurter Societäts-Medien GmbH  
c/o Intime Media Services GmbH  
Postfach 1363  
82034 Dörsenhofen  
Telefon (089) 8 58 53-8 32  
Telefax (089) 8 58 53-6 28 32  
E-Mail: fs-medien@intime-media-services.de

Anschrift der Redaktion  
(außer Beilage)  
Platz der Republik 1, 11011 Berlin  
Telefon (0 30) 2 27-3 05 15  
Telefax (0 30) 2 27-3 65 24  
Internet:  
http://www.das-parlament.de  
E-Mail:  
redaktion.das-parlament@bundestag.de

Chefredakteur  
Jörg Biallas (jbi)

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

Anzeigenverkauf,  
Anzeigenverwaltung,  
Disposition  
Frankfurter Societäts-Medien GmbH  
c/o Intime Media Services GmbH  
Postfach 1363  
82034 Dörsenhofen  
Telefon (089) 8 58 53-8 32  
Telefax (089) 8 58 53-6 28 32  
E-Mail: fs-medien@intime-media-services.de

„Das Parlament“ ist Mitglied der Informationsgesellschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e.V. (IVW)  
Für die Herstellung der Wochenzeitung „Das Parlament“ wird ausschließlich Recycling-Papier verwendet.



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 hingeht, 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 Lackmuse. „Verpflichtungen sind einzuhalten. Wenn es da an grundsätzlichem 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 zugesagen. 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 II

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 ausgehandelt 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 II



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





# Not am Bett

**PFLEGE** Es mangelt an Fachkräften und die geplante Ausbildungsreform für Pflegeberufe ist vorerst blockiert

Pflegefachkräfte gehen oft bis an ihre Belastungsgrenze, um die Patienten wie hier im Krankenhaus zu versorgen. Vor allem Nachtschichten sind gefürchtet. © picture-alliance/dpa

Die Pflege gleicht weiter einer Baustelle. Obgleich durch umfangreiche Reformgesetze die Versorgung deutlich besser geworden ist, bleibt die Lage angespannt. Das liegt vor allem an dem chronischen Mangel an qualifizierten Pflegekräften. Das Image der Branche ist zwiespältig, einerseits schätzen Pflegekräfte ihre Arbeit mit und am Menschen, andererseits ist die physische und psychische Belastung in der Kranken- und Altenpflege so enorm, dass viele Pflegekräfte vorzeitig das Handtuch werfen. Die oft schlechte Bezahlung, Schicht-, Wochenend- und Mehrarbeit sowie Frust über Aufgaben, die in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht bewältigt werden können, machen den Pflegeberuf zu schaffen.

**Personalmangel** Im aktuellen 6. Pflegebericht der Bundesregierung (18/10707) wird die Zahl der Pflegebedürftigen mit 2,83 Millionen (Stand 2015) angegeben. Schätzungen zufolge sei davon auszugehen, dass sich die Gesamtzahl der Pflegefälle bis 2030 auf 3,5 Millionen und bis 2050 auf 4,5 Millionen erhöhen werde, heißt es. Zugleich sind mehr Pflegekräfte aktiv, in der Altenpflege sind es inzwischen mehr als eine Million, allerdings zu fast 70 Prozent in Teilzeit. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) geht von einem wesentlich höheren Personalbedarf aus und hat hochgerechnet, dass bis 2050 im Extremfall bis zu 1,5 Millionen Vollzeitkräfte in der Pflege nötig sein könnten. Bei all dem darf nicht vergessen werden, dass Pflege nach wie vor überwiegend pri-

vat organisiert wird und die 1995 eingeführte gesetzliche Pflegeversicherung lediglich eine Teilkostendeckung vorsieht. Um in der Krankenhauspflege die vielfach beklagten Engpässe zu verhindern, sollen nun in „sensitiven Bereichen“ verbindliche Personaluntergrenzen eingeführt werden, auch unter Berücksichtigung des Nachtendienstes, der von Pflegekräften wegen permanenter Überlastung gefürchtet ist.

**Ausbildungsreform** Diese Novelle könnte sogar noch eher verabschiedet werden als die geplante Ausbildungsreform, die nach Ansicht von Fachleuten notwendig ist, um die Attraktivität der Pflegeberufe zu verbessern. Die drei Berufszweige Kranken-, Kinderkranken und Altenpflege sollen zu einer Ausbildung verbunden werden, ergänzt um eine akademische Pflegeaufbahn. Der Gesetzentwurf (18/7823) liegt seit einem Jahr vor, eine Entscheidung ist aber nicht in Sicht, weil nur noch die SPD-Fraktion diese Generalistik befürwortet. Das hat tiefergehende Gründe. So wird befürchtet, dass Hauptschüler den höheren Anforderungen nicht gewachsen sein könnten und für die Altenpflege ausfallen. Die Altenpflege wird schlechter entlohnt als die Krankenpflege. Am vergangenen Freitag kamen im Bundestag die Pflege- und die Gesundheitsversorgung im Allgemeinen erneut auf den Tisch. Anlass der Aussprache war neben dem 6. Pflegebericht ein Antrag der Linken (18/11722) zur Einführung einer solidarischen Gesundheits- und Pflegeversicherung. Die Argumente für und wider Bürgerversicherung können zwar inzwischen als ausgetauscht gelten, wurden aber auch

diesmal wieder lebhaft erörtert. Sabine Zimmermann (Linke) monierte, das Solidarprinzip in der Gesetzlichen Krankenversicherung (GKV) stehe durch Wettbewerb und Privatisierung unter Druck. An den steigenden Kosten änderten auch die Reformgesetze nichts. Nötig seien mehr Leistungen in der Pflege, gut bezahlte Pflegekräfte sowie eine Entlastung der Angehörigen, die bis zu 50 Prozent der Pflegekosten tragen müssten. Harald Weinberg (Linke) erinnerte an den früheren politischen Konsens, wonach es in der Gesundheit und Pflege keine Profitwirtschaft geben solle. Heute würden die Krankenkassen in einen ruinösen Wettbewerb um den geringsten Zusatzbeitrag geschickt. Erwin Rüdell

## STICHWORT

### Beschäftigte in der Pflege

> **Gesamtpersonal** Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lag die Zahl der Pflegekräfte Ende 2013 bei 1,005 Millionen, darunter waren rund 290.000 Beschäftigte in Vollzeit.

> **Stationär** Rund 685.000 Pflegekräfte waren in stationären Einrichtungen beschäftigt, darunter rund 204.000 in Vollzeit.

> **Ambulant** Rund 320.000 Pflegekräfte waren im ambulanten Bereich beschäftigt.

Quelle: 6. Pflegebericht

(CDU) warf der Linken eine „klassenkämpferische, ideologisch geprägte Darstellung“ der Lage vor. Der 6. Pflegebericht zeige, wie gute die Versorgung sei, sagte er und verwies auf die drei sogenannten Pflegeleistungsgesetze, die in dieser Wahlperiode verabschiedet wurden. Jährlich würden fünf Milliarden Euro zusätzlich in die Pflege investiert. In Anspielung auf die von SPD, Linken und Grünen geforderte Bürgerversicherung sprach der CDU-Politiker vom „Gespenst der Einheitskasse“, die Wirtschaft und Versicherte belasten würde, ohne ein besseres Gesundheitssystem zu schaffen. Das deutsche Gesundheitssystem sei das beste in Europa und sollte keinen „Experimenten“ unterworfen werden.

**Steigende Kosten** Die Grünen verwiesen hingegen auf die aus ihrer Sicht unklare Finanzierung der Leistungen in Gesundheit und Pflege bei steigenden Kosten. Maria Klein-Schmeink sagte, 2015 und 2016 hätten die Versicherten 24,1 Milliarden Euro an Zusatzbeiträgen gezahlt. Elisabeth Scharfenberg (beide Grüne) ergänzte, der Pflegebericht umschreibe das gesamte Problempanorama. Der Personalmangel sei dramatisch. „Wir stehen vor riesigen Herausforderungen.“ Edgar Franke (SPD) merkte an, derzeit werde der medizinische Fortschritt von den Arbeitnehmern bezahlt. Er verlangte die Rückkehr zur paritätischen Finanzierung. Er forderte zudem „Zukunftswürfe“ für die Gesundheitspolitik. Rudolf Henke (CDU) nahm den Begriff auf und sprach von Vernetzungen mit neuen Techniken. Die Bürgerversicherung erinnere hingegen eher an einen Schildbürgerstreich. *Claus Peter Kosfeld* ||

# Keine Freigabe in Sicht

**RAUSCHGIFT** Streit über moderne Anti-Drogen-Politik

Drogendealer in Parkanlagen, schwerreiche Hintermänner, die mit Cannabis, Heroin, Kokain oder Amphetaminen ein Vermögen machen, überforderte Polizisten, Staatsanwälte und Richter, kranke Süchtige, die an gepanschten Substanzen verelenden und sterben: Die Auswirkungen der strikten Anti-Drogen-Politik sind umstritten, aus Sicht der Befürworter aber unverzichtbar, um eine Verbreitung gefährlicher Rauschgifte so gut es geht zu verhindern. Und so votierten in der vergangenen Woche im Bundestag die Fraktionen von Union und SPD gegen einen Antrag der Fraktionen Die Linke und Bündnis 90/Die Grünen (18/1613), in dem die Opposition die Verbotspolitik infrage stellte und forderte, den jetzigen repressiven Ansatz wissenschaftlich zu untersuchen. In dem Antrag hieß es, die restriktive Anti-Drogen-Politik vieler Staaten werde dem Problem nicht gerecht. Der soziale Abstieg der Süchtigen und die mit dem Drogenhandel einhergehende Kriminalität seien auch Folge der Prohibitionspolitik. Es bestünden Zweifel, ob das Betäubungsmittelrecht noch wirksam und verhältnismäßig sei. Ein weiterer Antrag der Linken (18/11610), den Drogenkonsum zu entkriminalisieren und den Besitz bestimmter Drogenmengen für den Eigenbedarf nicht mehr zu bestrafen, wurde mit den Stimmen von Union und SPD ebenfalls abgelehnt. In dem Antrag wird Portugal als Vorreiter einer modernen Drogenpolitik genannt. Dort werde der Konsum und Besitz von bis zu zehn Tagesdosen verschiedener Substanzen nicht mehr strafrechtlich ver-

folgt. Konkret schlug die Linke vor, den Besitz von bis zu 15 Gramm Cannabis nicht mehr unter Strafe zu stellen. Frank Tempel (Linke) argumentierte, Drogen seien zu gefährlich, um sie den Kriminellen auf einem Schwarzmarkt zu überlassen. Es gehe aber nicht um eine komplette Freigabe der Drogen, sondern um eine streng kontrollierte, legale und regulierte Abgabe von Cannabis und anderen Substanzen. Harald Terpe (Grüne) betonte, das Drogenverbot sei unverhältnismäßig und schade mehr, als es nutze. Es basiere auf keiner wissenschaftlichen Risikobewertung der einzelnen Substanzen. Nötig sei eine „ideologiefreie, auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Drogenpolitik“. Auch in der SPD-Fraktion wird die jetzige Lage kritisch gesehen. So merkte Burkhard Blienert (SPD) an, dass trotz des Verbotes Millionen von Menschen in Deutschland Cannabis konsumierten. Es sollte nun etwas getan werden, weil sich damit so viele Menschen „halb im kriminellen Milieu“ bewegten. Emmi Zeulner (CSU) sprach sich hingegen entschieden gegen eine Legalisierung aus und führte zur Begründung an: „Cannabis ist eben keine harmlose Freizeitsubstanz.“ Der Berliner Landesregierung warf sie vor, vor den Dealern im stadtbekanntem Görlitzer Park kapituliert zu haben. Dies sei „kein Ausdruck einer verantwortungsvollen Drogenpolitik“. Die Strafverfolgung ermögliche im Übrigen ein „in höchstem Maß differenziertes Vorgehen, auch eine Einstellung des Verfahrens. Sie betonte: „Wir verfolgen eben nicht pauschal.“ *pk* ||

»Cannabis ist eben keine harmlose Freizeitsubstanz.«  
Emmi Zeulner (CSU)

# Gerechtere Beiträge

**GESUNDHEIT** Mögliche Entlastung für Solo-Selbstständige

Es ist schon bemerkenswert, wenn die Gesetzliche Krankenversicherung (GKV) von sich aus bereit ist, auf bestimmte Einnahmen zu verzichten. Bei der Anhörung unlängst über zwei Anträge der Linken, die Mindestbemessungsgrenzen für sogenannte Solo-Selbstständige und andere freiwillig Versicherte in der GKV mit geringem Einkommen zu senken (18/9711; 18/9712), plädierten der GKV-Spitzenverband, der AOK-Bundesverband und der Ersatzkassenverband (vdek) für eine Entlastung dieser Versichertengruppe. Nach einer mündigen Auffassung der Experten kann die jetzige Regelung zu einer klaren Überforderung der Versicherten führen. Die Sachverständigen legten gleich konkrete Vorschläge auf den Tisch. Demnach könnte die Mindestbemessungsgrenze auf ein niedrigeres Niveau abgesenkt werden. Selbstständige können sich entweder privat versichern oder freiwillig in der GKV, wobei die Private Krankenversicherung (PKV) einen Antrag wegen bestimmter Vorerkrankungen ablehnen kann. Für hauptberuflich Selbstständige gilt derzeit eine Mindestbemessungsgrundlage von monatlich rund 2.231 Euro. Ab dieser formalen Einkommensgrenze verringert sich der Beitragssatz nicht weiter. Für Existenzgründer und Härtefälle kann die Grenze auf rund 1.487 Euro reduziert werden. Für sonstige freiwillige Mitglieder in der GKV liegt die Einkommensuntergrenze bei rund 991 Euro. Nach Ansicht der Links-

fraktion sollte die Mindestbeitragsbemessung in beiden Fällen auf die Geringfügigkeitsgrenze von 450 Euro abgesenkt werden, weil in vielen Fällen die realen Einkommen weit unterhalb der formal festgestellten Grenze lägen. Die Anträge wurden vergangene Woche zwar von Union und SPD abgelehnt, die Regierungskoalition machte aber deutlich, dass die Botschaft angekommen ist. Reiner Meier (CSU) sagte, wenn es darum gehe, die Beitragslast für freiwillig Versicherte neu zu regeln, müsse auch die Gerechtigkeit gegenüber der Soli-

»Die Anhörung hat gezeigt, es besteht Handlungsbedarf.«

Heike Baehrens (SPD)

dargemeinschaft berücksichtigt werden. Meier versicherte: „Natürlich werden wir uns die Beitragsbemessung bei den Selbstständigen genau ansehen.“ Maria Michalk (CDU) forderte eine „differenzierte Betrachtung“ der wirtschaftlichen Stärke von Selbstständigen und betonte, eine einfache Lösung gebe es nicht. Heike Baehrens (SPD) sagte, es bestehe Handlungsbedarf, jedoch dürften Menschen nicht über niedrige Bemessungsgrenzen in eine ungesicherte Solo-Selbstständigkeit gedrängt werden. Harald Weinberg (Linke) merkte an, dass ein Drittel der rund 2,3 Millionen Solo-Selbstständigen weniger als 1.100 Euro im Monat verdienen. Die prekäre Selbstständigkeit sei eine Folge des deregulierten Arbeitsmarktes. Für die Grünen, die sich bei der Abstimmung enthielten, sagte Maria Klein-Schmeink, über die Beiträge von Selbstständigen müsse „ganz grundsätzlich“ nachgedacht werden. *pk* ||

# Antworten gesucht auf sehr private Fragestellungen

**SPENDERREGISTER** Nachweis über die Abstammung von Kindern aus künstlicher Befruchtung. Gesetzliche Regelung erweist sich in einer Anhörung als sehr komplex

Kinder aus künstlicher Befruchtung sollen erfahren dürfen, wer ihr Vater ist. Der Anspruch ist leichter gefordert, als juristisch gut formuliert und praktisch umgesetzt, wie sich vergangene Woche in der Anhörung zu einem Gesetzentwurf (18/11291) der Bundesregierung über den Nachweis der Abstammung von Kindern zeigte. Die Gesundheits- und Rechtsexperten begrüßten die Reform, halten aber Änderungen und Ergänzungen für erforderlich. Offene Fragen beziehen sich auf Samenspenden aus dem Ausland und aus Becherspenden. Überdies wird kritisiert, dass Altdaten nicht erfasst werden sollen und für die gezeugten Kinder keine Beratung vorgesehen ist. Zudem werden die eingeschränkten Rechte der Kinder kritisch hin-

terfragt. Mit dem Gesetzentwurf wird ein Auskunftsanspruch für jene Personen ab 16 Jahren festgelegt, die durch eine Samenspende und ärztlich unterstützte künstliche Befruchtung gezeugt worden sind. Geplant ist die Einrichtung eines zentralen Registers der Samenspenden beim Deutschen Institut für Medizinische Dokumentation und Information (DIMDI). Dort sollen für 110 Jahre Angaben über Samenspender und Empfängerinnen gespeichert werden. Durch eine Ergänzung im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) soll zudem die gerichtliche Feststellung der rechtlichen Vaterschaft des Samenspenders ausgeschlossen werden, damit an Samenspender im Sorge-, Unterhalts- und Erbrecht keine Ansprüche gestellt werden. Die Bundesärztekammer (BÄK) erklärte, Paare mit Kinderwunsch nutzten häufig Angebote aus dem Ausland und würden dann von den Regelungen nicht erfasst. Ausgeschlossen werden müsse auch die Verwendung von Samenzellen mehrerer und vermischter Spender, sogenannte ge-

poolte Spenden. Zudem könne ein Verwandtschaftsverhältnis des Samenspenders zu dem Kind nicht mehr entstehen. Der Lesben- und Schwulenverband (LSVD) merkte an, dass schon aus Kostengründen die meisten künstlichen Befruchtungen ohne eine ärztliche Assistenz abläufen. Die geplanten Regelungen ließen also die Mehrheit der Fälle außer Acht. Der Verband sprach sich dafür aus, auch eine Registrierung künstlicher Befruchtungen ohne ärztliche Assistenz zu ermöglichen. Die Frauen seien durchweg sehr daran interessiert, dass ihre Kinder später die Möglichkeit hätten, ihren biologischen Vater kennenzulernen.

**Diskriminierung vermeiden** Nach Angaben des Vereins Spenderkinder ist es rechtlich problematisch, wenn eine gerichtliche Feststellung des Spenders als genetischer Vater ausgeschlossen werden soll. Dies sei eine Diskriminierung, weil auf natürliche Weise oder durch eine Becherspende gezeugte Menschen ihren genetischen Vater

als rechtlichen Vater feststellen lassen könnten. Der Verein sprach sich dafür aus, die Samenspender in das Geburtenregister einzutragen, um die Möglichkeit einer öffentlichen Feststellung der genetischen Ver-

bindung zum Samenspender anzubieten. Auch ein Sprecher des Deutschen Richterbundes plädierte in der Anhörung für eine weniger starre Regelung, die es bei einer Samenspende dem biologischen Vater ermöglichen würde, auch der rechtliche Vater zu sein, wenn alle Beteiligten damit einverstanden wären. Andere Sachverständige gaben zu bedenken, dass eine freiwillige Anerkennung der Vaterschaft möglich bleibe.

Nach Ansicht des Beratungsnetzwerks Kinderwunsch Deutschland (BKID) sollte sich die Freistellung von der juristischen Vaterschaft auch auf Behandlungen von lesbischen und alleinstehenden Frauen beziehen. Unabhängig seien zudem Angebote einer psychosozialen Beratung bei Kontakten zwischen Kindern aus künstlicher Befruchtung mit dem Samenspender. Zudem müssten alle Altdaten auch in das Register überführt werden. Auf diesen Punkt zielt auch die Kritik der Deutschen Vereinigung von Familien nach Samenspende (DI-Netz). Es sei eine unerträgliche Vorstel-

lung, dass vorhandene Spenderdaten vernichtet würden. In dem Fall würde für die älteren Kinder keine Lösung angeboten. Das grundlegende Recht auf Kenntnis der Abstammung müsse aber für alle Menschen gelten, die mit Hilfe einer Samenspende gezeugt worden seien. Der Deutsche Anwaltverein (DAV) gab zu bedenken, dass der Entwurf keine Regelungen vorsehe für den Fall, dass sich die Personendaten zwischenzeitlich ändern, etwa dann, wenn der Spender heiratet und einen anderen Namen annimmt oder wegzieht. Dann sei die Verwirklichung des Rechts auf Kenntnis der Abstammung faktisch kaum möglich, wenn die nötige Recherche allein der durch Samenspende gezeugten Person aufgebürdet würde. Zudem könnten auch andere Personen Interesse an einer Auskunft haben, zum Beispiel die Kinder der durch künstliche Befruchtung gezeugten Menschen hinsichtlich möglicher Erbkrankheiten oder Paare, die Gewissheit haben wollten über etwaige Verwandtschaftsverhältnisse. *pk* ||



Samenspenden in einem Kühlbehälter © picture-alliance/dpa

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 Demirküken-Wegner, die dem Berliner Abgeordnetenhaus angehört. Presseberichten 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)

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.

Unsere Wissenschaftsprogramme sind auch online verfügbar: [www.nomos-elibrary.de](http://www.nomos-elibrary.de)

Portofreie Buch-Bestellungen unter [www.nomos-shop.de](http://www.nomos-shop.de)  
Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer



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



KURZ NOTIERT

**Bundestag rügt EU wegen Subsidiaritätsverstößen**

Der Bundestag hat am Donnerstag die Legislativvorschläge der EU-Kommission der Initiative „Saubere Energie für alle Europäer“ gerügt. Die Abgeordneten kritisierten, dass die EU-Vorlagen zur Regulierung des Elektrizitätsbinnenmarktes (Ratsdokument 15135/16) und zur Gründung einer Agentur der Europäischen Union für die Zusammenarbeit der Energieregulierungsbehörden (Ratsdokument 15149/16) die im Lissabon-Vertrag festgelegten Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit verletzen. Für die entsprechende Entschließung (18/11777) stimmten CDU/CSU und SPD. Linke und Grüne enthielten sich. *eis*

**Innovative Unternehmen sollen Wagniskapital erhalten**

Der Bundestag hat am Donnerstag den Weg für eine bessere Kapitalausstattung kleiner und innovativer Unternehmen bereitet. Der Parlament votierte mit den Stimmen aller Fraktionen für einen Antrag (18/10825, 18/11779) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, mit dem die ERP-Förderrücklage künftig der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) zum Ausgleich etwaiger Verluste „wie die übrigen Eigenkapitalbestandteile“ zur Verfügung stehen soll. Außerdem soll das Engagement im Bereich der Wagniskapital- und Beteiligungsfinanzierung verstärkt werden. Im Ausschuss für Wirtschaft und Energie hatte ein Vertreter der Bundesregierung zuvor die Gründung einer Beteiligungsgesellschaft angekündigt. *hle*

**Novelle des Atomgesetzes verabschiedet**

Der Bundestag hat am vergangenen Donnerstag die 15. Novelle des Atomgesetzes in Zweiter und Dritter Lesung verabschiedet. Die Abgeordneten stimmten mit der Mehrheit der Fraktionen von CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen von Grünen und Linken für einen Gesetzentwurf der Bundesregierung (18/11276). Anlass der Novelle ist die Anpassung an die europäische Richtlinie 2014/87/Euratom vom 8. Juli 2014. Das Änderungsgesetz regelt unter anderem die europarechtlich vorgeschriebenen Peer-Reviews für kerntechnische Anlagen. Danach sind die Mitgliedstaaten der Europäischen Union ab 2017 verpflichtet, mindestens alle sechs Jahre eine themenbezogene „Selbstbewertung“ durchzuführen. Abgelehnt wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen ein Grünen-Antrag (18/6773), der eine Neubewertung des Endlagers „Schacht Konrad“ verlangt. *eb*

**Gewerbeabfallverordnung erneut beschlossen**

Der Bundestag hat am Donnerstag ohne Aussprache erneut eine Novelle der Gewerbeabfallverordnung (18/11294, 18/11773) beschlossen. Die erneute Befassung war notwendig geworden, nachdem der Bundesrat an der bereits im Dezember vom Bundestag beschlossene Fassung Änderungen vorgenommen hatte. Die Länderkammer hatte unter anderem Regelungen zum Vollzug der Verordnung nachgeschärft. Mit der Novelle will die Bundesregierung die knapp 15 Jahre alte Verordnung an neuere europarechtliche und nationale Abfall-Regelungen anpassen. Ziel ist es dabei laut Begründung insbesondere, künftig die fünfstufige Abfallhierarchie auch im Umgang mit gewerblichen Siedlungs- sowie bestimmten Bau- und Abbruchabfällen anzuwenden. *scr*

**Steuerabkommen aus Sowjetzeiten wird ersetzt**

Der Bundestag hat am Donnerstag dem von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 29. August 2016 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Turkmenistan zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen (18/11557) zugestimmt. Das Abkommen soll das derzeit im Verhältnis zu Turkmenistan noch gültige Doppelbesteuerungsabkommen mit der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken aus dem Jahr 1981 ablösen und die Wirtschaftsbeziehungen zu Turkmenistan fördern und vertiefen. Die Koalition war dafür, die Opposition enthielt sich. *hle*



17 Ziele umfasst die globale Nachhaltigkeitsagenda und die Strategie der Bundesregierung.

© Bundesregierung

# Gutes Wetter?

## NACHHALTIGKEIT Bundesregierung legt Strategie vor

Es ist schon eine für politische Texte ungewöhnliche Symbolik, mit der die Bundesregierung Status und Trends bei der Entwicklung der Nachhaltigkeitsziele darstellt. Läuft es in einem Bereich so richtig gut, dann findet sich in der „Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie“ (18/10910) eine Sonne, wie man sie sonst auf Wetterkarten sieht. Sonnig sind die Aussichten demnach etwa bei der Entwicklung der erneuerbaren Energien, einem der insgesamt 63 Indikatoren, mit denen die 17 Nachhaltigkeitsziele der Strategie gemessen werden. Eher „heiter“ (Sonne mit Wölkchen) sieht es demnach bei den Bruttoanlageninvestitionen aus. Dieser Indikator firmiert unter dem Ziel „Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum“ und soll konkret die „Wirtschaftliche Zukunftsversorgung“ ausdrücken. Als „bewölkt“ empfindet die Bundesregierung die Lage etwa bei der Verbreitung des betrieblichen Umweltmanagementsystems EMAS, das von der EU angeboten wird. Auch Gewitterwolken finden sich auf den Seiten der Nachhaltigkeitsstrategie: Mies sieht es etwa bei der Nitratbelastung des Grundwassers und der Adipositasrate von Erwachsenen aus. In der Bilanz gebe es bei 27 Indikatoren einen positiven Stand beziehungsweise Trend, bei 29 einen eher negativen, zu sieben lasse sich noch keine Aussage treffen.

keitsansätze hinausgehen. Neben der Sicherung der Biodiversität, dem Klimaschutz und der Wasserversicherheit geht es darin auch um die Bekämpfung von Ungleichheit, Gesundheitsaspekte, Wachstum oder Bildung.

Bei der Debatte im Bundestag betonte Kanzleramtsminister Peter Altmaier (CDU), dass die Förderung nachhaltiger Entwicklung „grundlegendes Ziel und Maßstab des Regierungshandelns“ sei. Die Strategie, die in einem „beispiellosen“ Dialogprozess mit Ländern, Kommunen und gesellschaftlichen Akteuren entwickelt worden sei, sei ein „erster Schritt“ zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele „in, durch und mit Deutschland“. Altmaier leitete den zuständigen Staatssekretärsausschuss, der als „zentrale Schaltstelle der Nachhaltigkeitsstrategie“ fungieren soll. Dank zollte Altmaier dem Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung (PbNE). Gemeinsam mit der Bundesregierung habe das Gremium in der laufenden Legislaturperiode vorangebracht. Grundsätzlich zeige die Agenda 2030, dass ein „globaler Schulterschluss bei zentralen Herausforderungen unserer Zeit nach wie vor möglich ist“, sagte Altmaier. In eine ähnliche Richtung äußerten sich die Obmänner der Koalitionsfraktionen im PbNE. Deutschland gehe bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele voran, befand Carsten Träger (SPD). In der Strategie werde die Messlatte hochgelegt, es handle sich um ein „progressives Dokument“ mit Transformationsauftrag. Nachhaltigkeit sollte im Grundgesetz verankert werden, forderte Träger. Auch Andreas Lenz (CSU) betonte, dass das Land vorangehe. Deutschland wolle eine „führende Rolle“ bei der anstehenden Transformation der Weltgesellschaft einnehmen. Entsprechend sei es wichtig, dass die Nachhaltigkeitsstrategie verstärkt eine „globale Perspektive“ einnehme. In den Reihen der Fraktion Die Linke sah man die Dinge ganz anders. Die Nachhaltigkeitsstrategie werde den Aufgaben nicht gerecht, das sei „blamabel“, sagte Parteichefin Katja Kipping. Mit „schönen Sätzen“ beschreibe die Strategie die Probleme. Aber: „Wenn es um Lösungen geht, werden Sie auffällig kleinlaut“, sagte die Linke-Abgeordnete. Ihre Fraktion streite mit „voller Energie für eine sozial-ökologische Gerechtigkeit.“

Systemfrage stellen Für ihre Fraktionskollegin Birgit Menz war klar: Nachhaltigkeit verlange, die „Systemfrage“ zu stellen. Vermögen und hohe Einkommen müssten stärker besteuert, Steuerflucht und -vermeidung bekämpft, Großkonzerne entflechtet und Rüstungsetats abgebaut werden. Zudem fehle eine „ehrliche“ Ursachensanalyse. So sei die bisherige „neoliberale“ Politik der Bundesregierung und EU „Teil des Problems“, urteilte Menz. Gemäßigtere Kritik kam von Seiten der Grünen. Fraktionschefin Katrin Göring-Eckardt monierte das Auseinanderklaffen von Anspruch und Realität des Regierungshandelns. Konkret nahm sie Anstoß an der Tagesordnung des Koalitionsausschusses der vergangenen Woche. Dort habe das Thema Klimaschutz gefehlt, obwohl US-Präsident Donald Trump im Begriff sei, die Politik seines Vorgängers vom Tisch zu wischen. Zudem forderte Göring-Eckardt von der Bundesregierung mehr Engagement, um der akuten Hungerkrise unter anderem im Südsudan und Somalia zu begegnen (siehe Seite 10). „Wenn wir heute über Nachhaltigkeitsziele reden, müssen wir auch über diese 20 Millionen Menschen reden“, sagte Göring-Eckardt. Ihre Fraktionskollegin Valerie Wilms sah in der Vorlage der Bundesregierung erstmals eine Nachhaltigkeitsstrategie, „die diesen Namen auch verdient“. Schöner wäre es allerdings, wenn sie auch umgesetzt werde. Es gebe zwar „verdammte viel Zuckerbrot“ in der Strategie, aber „die Peitsche“ suche man vergebens, kritisierte Wilms in Hinblick auf die Verbindlichkeit. Auch die Rolle des PbNE wurde in der Debatte thematisiert. Mehrere Redner forderten eine Stärkung des Gremiums. Wilms lobte das Gremium für den Konsenswillen, auch wenn diesen zu finden nicht immer einfach sei. „Wir sind kein klassischer Ausschuss – und das ist auch gut so“, sagte Wilms. *Sören Christian Reimer*



»Wenn es um Lösungen geht, dann werden Sie auffällig kleinlaut.«  
Katja Kipping, Die Linke

Agenda 2030 Mit der Nachhaltigkeitsstrategie, die am vergangenen Freitag im Bundestag debattiert wurde, will die Bundesregierung aber nicht nur den Status quo beschreiben, sondern auch darlegen, wie sie auf politischer, institutioneller und struktureller Ebene gedenkt, die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Grundlage der Strategie, mit der die Nachhaltigkeitsstrategie von 2002 grundlegend überarbeitet wird, ist die Agenda 2030 der Vereinten Nationen aus dem September 2015. 17 Ziele sind darin enthalten, die weit über klassische ökologisch orientierte Nachhaltig-

AUS PLENUM UND AUSSCHÜSSEN

## UVP-Rechtsnovelle im Fokus

Umweltprüfung Die Novelle des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung muss nach Ansicht von Experten nachgebessert werden. Bei einer Anhörung im Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung (18/11499) vertraten die geladenen Sachverständigen aber unterschiedliche Standpunkte zu der Frage, was geändert werden müsse. Der Entwurf sieht vor, die gesetzliche Grundlage an die UVP-Änderungsrichtlinie (2014/52/EU, 16. April 2014) anzupassen. Darüber hinaus soll die Novelle zum Anlass genommen werden, das Bundesrecht „zu vereinfachen, zu harmonisieren und anwendungsfreundlicher auszugestalten“. Die verwaltungsseitige Vorprüfung, ob eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) besteht, soll mit dem Entwurf klarer und detaillierter geregelt werden. Außerdem soll sichergestellt werden, dass die „Umweltverträglichkeitsprüfung bei Projekten mit voraussichtlich erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt nicht durch eine Aufspaltung der Vorhaben umgangen wird“. Alexander Kenyeresy vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) und Rechtsanwalt Tobias Leidinger warnten vor Belastungen durch die neue Novelle und möglichen Rechtsunsicherheiten. Leidinger sagte, dass der Ent-

wurf dem eigenen Anspruch, das UVP-Recht zu vereinfachen und zu harmonisieren, nicht gerecht werde. Vielmehr werde die Komplexität der Anforderungen gesteigert. Leidinger kritisierte, dass der Entwurf den „Grundsatz der Akzessorität der UVP zum Fachrecht“ in Frage stelle. Werde von diesem Grundsatz abgewichen, bestünde die Gefahr, dass unklar sei, welcher Maßstab – UVP oder Fachrecht – Gültigkeit habe, warnte Leidinger. In eine andere Richtung argumentierte die Rechtsanwältin Ursula Philipp-Gerlach. Sie verwies auf einen der Erwägungsgründe der Richtlinie, nach dem die novellierte UVP auch Aspekte des Klimaschutzes stärker berücksichtigen solle. Im deutschen Recht sei die UVP nichtselbstständiger Teil eines Genehmigungsverfahrens und die relevanten Maßstäbe seien vom Fachrecht vorgeben. Im Fachrecht fehlten aber Vorgaben zum Klimaschutz, etwa in Form eines Klimaschutzgesetzes mit fixierten Zielen, sagte Philipp-Gerlach. Martin Kment von der Juristischen Fakultät der Universität Augsburg mahnte gesetzgeberische Zurückhaltung an. Die Rechtsprechung sei in diesem Bereich wichtig. Zu detaillierte Regelungen könnten Gefahr laufen, Details zu übersehen oder Wertungswidersprüche zu produzieren, sagte Kment. *scr*

## Lob für Strahlenschutzregelung

STRAHLENSCHUTZ Experten befürworten mehrheitlich eine Gesetzesnovelle der Bundesregierung im Bereich des Strahlenschutzes (18/11241). In einer öffentlichen Anhörung des Unterausschusses vergangene Woche schlugen die geladenen Sachverständigen aber Nachbesserungen zu Detailregelungen vor. Ziel der Vorlage ist es laut Regierung, den Strahlenschutz zu verbessern, übersichtlich zu gestalten sowie bürokratische Hemmnisse abzubauen. „Wesentliche und grundrechtsrelevante Aspekte des Strahlenschutzes“ sollen mit der Novellierung auf eine eigenständige gesetzliche Grundlage gestellt werden. Bislang ist das Strahlenschutzrecht in der Strahlenschutzverordnung und der Röntgenverordnung geregelt. Die Überwachung der Umweltradioaktivität sowie Maßnahmen bei radiologischen Notfällen behandelt seit 1986 das Strahlenschutzvorsorgegesetz. Erleichtert werden soll durch das Gesetz der Einsatz von Stoffen oder ionisierender Strahlung zur Früherkennung von Krankheiten. Voraussetzung ist, dass der Nutzen das Risiko der eingesetzten Strahlung überwiegt. Bislang war der Einsatz von Röntgenstrahlung ausschließlich für die Früherkennung von Brustkrebs erlaubt. Ein eigenständiges Strahlenschutzgesetz schaffe strengere Regelungen und vermeide doppelte Arbeit bei, sagte Thomas Jung vom Bundesamt für Strahlenschutz (BfS). Der überwiegende Anteil der Strahlenexposition stam-

me aus natürlichen Quellen und der Medizin. Die Novelle trage somit der tatsächlichen Strahlenexposition der Bevölkerung Rechnung. Heinz-W. Drotleff vom TÜV Nord EnSys GmbH forderte, dass der Gesetzgeber klare und detaillierte Regelungen für die Freigabe von Materialien beim Abbau kerntechnischer Anlagen formulieren solle. Laut Paragraph 68 des Gesetzentwurfs ist die Bundesregierung ermächtigt, die Freigabe radioaktiver Stoffe in einer Verordnung zu regeln. Kritisch äußerte sich Wolfgang Hoffmann vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND). „Die Novelle hängt den wissenschaftlichen Erkenntnissen zehn bis 15 Jahre hinterher“, sagte er. Hoffmann forderte unter anderem, die Schutzziele auf die Unversehrtheit nachfolgender Generationen zu erweitern und die Schutzvorschriften für Schwangere zu erhöhen. Christoph Coch vom „Netzwerk der Koordinierungszentren für Klinische Studien“ lobte die Einführung von Fristen für die Genehmigung von medizinischen Forschungsvorhaben, die ionisierende Strahlung einsetzen. Das seien Fortschritte für den Patientenschutz sowie für die Forschung. Jedoch sollten die Fristen nicht wie vorgesehen als „Soll-Regelung“, sondern verbindlich festgeschrieben und den Regelungen des Arzneimittelrechts sowie des Medizinprodukterechts angepasst werden, forderte Coch. *eb*

## Gemeinsam gescheitert

### RECYCLING Getrenntverfassung von Abfällen wird fortgesetzt

Das Mehrwegsystem ist in der Defensive. 2014 machten Getränke in Mehrweg-beziehungsweise in „ökologisch vorteilhaften Einweggetränkepackungen“ 46,1 Prozent aller Getränkeverpackungen aus. 2004 waren es noch 71,1 Prozent. Dabei sollten es eigentlich 80 Prozent sein. So sieht es zumindest die Verpackungsverordnung vor. Diese Verordnung soll nun durch ein Verpackungsgesetz ersetzt werden. Wäre es nach der Bundesregierung gegangen, gebe es darin keine Mehrwegquote mehr. Doch der vergangene Woche beschlossene Gesetzentwurf der Bundesregierung (18/11274) wartet wieder mit einer Quote auf. Die Koalitionsfraktionen verständigten sich im parlamentarischen Verfahren auf ein abgeschwächtes Ziel von 70 Prozent. Die Pfändpflicht wird laut Entwurf zudem auf weitere Getränkearten erweitert. Außerdem sollen die jeweiligen Flaschen besser gekennzeichnet werden. Ein wichtiger Punkt, wie Michael Thews (SPD) anmerkte. Häufig erkenne der Verbraucher gar nicht, ob es sich um Mehrweg oder Einweg handle. „Diese Unterscheidung wird in Zukunft eindeutig möglich sein“, sagte Thews.

sammeln von Verpackungen zuständig, etwa per Gelber Tonne oder Gelben Sack, und die Kommunen kümmern sich in ihren Tonnen um die „stoffgleichen Nichtverpackungen“. Bestehende und neue Kooperationen zwischen Kommunen und Systemen sollen weiterhin möglich sein. Ein Wertstoffgesetz habe sich die Union auch gewünscht, das nun vorgelegte Verpackungsgesetz sei aber ein „Fortschritt“, sagte Thomas Gebhart (CDU). Die Alternative sei „Stillstand“ gewesen, was in diesem Bereich einen „Rückschritt“ bedeutet hätte. Britta Haßelmann (Bündnis 90/Die Grünen) sah die Schuld bei Union und Sozialdemokraten: „An diesem Wertstoffgesetz sind diese Bundesregierung und diese Koalition gescheitert“. Die Koalition wies das zurück. Das Verpackungsgesetz sei ein Kompromiss, betonte wiederum Florian Pronold (SPD), parlamentarischer Staatssekretär im Bundesumweltministerium, „und dieser Kompromiss steht am Ende eines langen und zähen Ringens“. Vorgesehen ist nach dem Entwurf, die Recyclingquoten deutlich zu erhöhen. Die Bundesregierung erhofft sich dadurch, „Investitionen in technische Innovationen und neue Anlagen zu fördern“. Zudem sollen sich die Beteiligungsentgelte der Hersteller künftig nicht nur an der Stoffmenge, sondern unter anderem an der Verwertbarkeit orientieren. Neu eingeführt wird auch eine „zentrale Stelle“ zur Marktüberwachung und zum Vollzug. Dass diese von den Systemen selbst finanziert werden soll, stieß dabei auf Kritik. „Das nimmt den Kommunen ihren Gestaltungsspielraum und bereitet einen späteren, neuen Anlauf zur Privatisierung vor“, meinte Ralph Lenkert (Die Linke). Grüne und Linke lehnten den Gesetzentwurf ab. *scr*

»Dieser Kompromiss steht am Ende eines langen und zähen Ringens.«  
Florian Pronold (SPD), Parl. Staatssekretär





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

**V**erschrotten 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 Schiffsfahrtskrise 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 Morahat 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 Wohnigentumsverwaltern (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 hätten 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 Berufseinschränkung. 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

In unmittelbarer Nähe eines lärmenden Presslufthammers erholsamen Schlaf zu finden, ist ein wohl unsichtbares Unterfangen. Viele Anwohner an Bahnstrecken haben dieses Problem Nacht für Nacht, wenn Güterzüge an ihren Schlafzimmern vorbei donnern, die ähnliche Dezibelwerte erreichen, wie der Presslufthammer. Lärmgeplagte dürfen sich nun aber Hoffnung auf Besserung machen – wenn auch nicht gleich heute oder morgen. Mit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 am 13. Dezember 2020 nämlich ist der Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz verboten. Das hat der Bundestag vergangenen Donnerstag beschlossen. Das einstimmig verabschiedete Schienenlärmschutzgesetz der Bundesregierung (18/11287) in der durch den Verkehrsausschuss geänderten Fassung (18/11769) sieht vor, einen relativen Schallemissionsgrenzwert festzulegen, der von Güterzügen nicht überschritten werden darf. Das Ziel, den Lärm zu halbieren, soll vor allem durch die Umrüstung der Güterwagen auf leise Bremsen erreicht werden.

**Änderungsantrag** Ausnahmen und Befreiungen vom dem Verbot sieht das Gesetz aber auch vor. So etwa für Güterwagen, „für die es nachweisbar keine zugelassenen schallmindernden Austauschteile gibt, die an Stelle herkömmlicher Ersatzteile eingebaut werden können“. Außerdem sollen auch Güterwagen befreit werden, „die aus Gründen des historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden“. Durch einen im Verkehrsausschuss einstimmig angenommenen Änderungsantrag der Koalition ist nun geregelt, dass auch Güterwagen auf Steilstrecken von den Verboten befreit werden können.

Da bis Ende 2020 wohl noch nicht alle Güterwagen, insbesondere nicht jene ausländischer Betreiber, umgerüstet sein werden, haben Union und SPD eine weitere Änderung vorgenommen. Im Entwurf war vorgesehen, dass Güterzüge, in die auch nur ein einziger lauter Güterwagen eingestellt ist, ihre Geschwindigkeit soweit reduzieren müssen, dass sie unter dem festgesetzten Lärm-Grenzwert bleiben. Das bleibt auch so. Ihre Betreiber sollten ursprünglich aber sogenannte Langsamfahrtrassen schon im Netzfahrplan beantragen müssen. Da eine Vielzahl solcher Langsamfahrtrassen jedoch negative Folgen für die Netzkapazität hätte, soll nun die Trassenzuweisung für derartige „langsame“ Züge kurzfristig und ausschließlich im Geleisenverkehrsverkehr erfolgen.

**Leise Bremsen** Bleibt die Frage: Was hat die Art der Bremsen mit dem Lärmpegel eines fahrenden Güterzuges zu tun? Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) klärte während der Debatte auf. Anders als bei ICEs oder Nahverkehrs-zügen, die nicht als so laut empfunden werden, bremse man bei Güterwagen oftmals noch mit „Stahl auf Stahl“, sagte er. Das Stahlrad werde mit einer Stahlbremse gebremst, was wiederum das Rad aufraue, wodurch es für das menschliche Auge un beobachtbar holperig und den starken Lärm verursache. Bei modernen Kunststoffbremsen komme es hingegen nicht zu diesem Effekt des Aufrauens, führte der

# Leiser rattern

**SCHIENENLÄRM** Ab Ende 2020 ist der Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz verboten



Gute Nachrichten für die Anwohner an Bahnleisen: Der Lärm durch Güterzüge soll bis 2020 halbiert werden.

© picture-alliance/dpa

Staatssekretär aus. Durch die erwartete Halbierung des Lärms werde mehr Akzeptanz für die Schiene geschaffen. Das sei wichtig, um mehr Güterverkehr auf die Gleise verlagern zu können, so Ferlemann. Es handle sich um ein „wahres Highlight der Verkehrspolitik“. Zustimmung gab es auch von Andre Hahn (Die Linke). Der Gesetzentwurf sei, „im Unterschied zu vielen anderen Gesetzentwürfen aus dem Hause Dobrindt“, grundsätzlich sinnvoll, befand er. Seine Fraktion hätte sich gleichwohl auch noch ein verändertes Preissystem für die Trassenutzung vorstellen können, um Lärmverursacher stärker zur Kasse zu bitten. Als Mitglied des Petitionsausschusses habe sie viele Eingaben zum Thema Schienen-

lärm bearbeitet, berichtete Annette Sawade (SPD). „Mit dem Gesetz schaffen wir nun endlich Abhilfe.“ Alle wollten, dass mehr Verkehr auf die Schiene verlegt werde. „Aber er muss leiser werden damit uns die Verlagerung gelingt.“ Das Gesetz schaffe die geforderte Rechtssicherheit. Die Unternehmen könnten nun die Anschaffung leiser Güterwagen planen und auch die „europäischen Nachbarn“ könnten sich darauf vorbereiten.

**Evaluation** Seine Fraktion habe schon lange auf einen solchen Gesetzentwurf gedrängt, sagte Matthias Gastel (Grüne). „Wir brauchen die Lärmreduzierung, weil es um die Gesundheit der Menschen geht, die am Rande der Schienenstrecken woh-

nen“, betonte er. Dennoch gebe es Kritikpunkte. Dazu gehöre zum einen der zu geringe Kontrolldruck. Auch hätte die Evaluation im Gesetz selbst festgeschrieben werden müssen, statt nur in der Begründung erwähnt zu werden. Zudem, so Gastel, hätte durch eine Spreizung der Trassenpreise ökonomischer Druck aufgebaut werden können, die Wagen nicht erst auf den letzten Drücker umzurüsten. Michael Donth (CDU) wies darauf hin, dass die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen schon neue Bremssysteme habe und damit leise sei. Zu verdanken sei dies auch dem 152 Millionen Euro Förderprogramm der Bundesregierung mit dem die Umrüstung gefördert wurde, betonte der Christdemokrat. Götz Hausding

## AUS PLENUM UND AUSSCHÜSSEN

### Reform des Fahrlehrerrechts

**AUS- UND WEITERBILDUNG** Das Fahrlehrerrechts wird reformiert. Der Bundestag verabschiedete vergangenen Donnerstag den von der Bundesregierung vorgelegten Entwurf für ein Fahrlehrergesetz (18/10937) in der durch den Verkehrsausschuss geänderten Fassung (18/11706). Union und SPD stimmten für das Gesetz. Linke und Grüne enthielten sich. Mit der Reform des Fahrlehrerrechts sollen insbesondere die Berufszugangsregelungen, die strukturelle und inhaltliche Gestaltung der Fahrlehrerausbildung und -weiterbildung sowie die Anzeigepflichten und die Fahrlehrerüberwachung an aktuelle Erfordernisse angepasst werden, schreibt die Bundesregierung in ihrem Entwurf.

Zu den zahlreichen Änderungen, die auf Befehl der Fraktionen von CDU/CSU und SPD vorgenommen wurden, zählt unter anderen

die Wiederaufnahme der Arbeitszeitbeschränkung für Fahrlehrer auf maximal 495 Minuten pro Tag (11 Stunden a 45 Minuten), die im Regierungsentwurf nicht enthalten war. Außerdem wurde die Anzahl der Zweigstellen, die eine Fahrschule künftig haben darf, auf zehn begrenzt. Ursprünglich war eine Begrenzung nicht geplant.

Abgeschafft wurde die von der Regierung geplante Übergangsfrist. Die Regelungen zu Kooperationen zwischen Fahrschulen und den Möglichkeiten, Zweigstellen zu eröffnen, sollten ursprünglich erst ab dem 1. Juni 2019 Anwendung finden.

Gestrichen wurde zudem der von der Regierung geplante und mit möglichen „sozialen Verwerfungen“ begründete Ausschluss der „freien Mitarbeiterschaft“ bei Fahrschulen. Diese wird es nun weiterhin geben. hau

### Privilegien für Carsharing

**AUTOVERMIETUNG** Carsharing wird künftig stärker gefördert. Mit den Stimmen der Koalition bei Enthaltung der Opposition hat der Bundestag vergangenen Donnerstag das von der Bundesregierung vorgelegte Carsharinggesetz (18/11285, 18/11770) angenommen.

Damit ist eine Verordnungsermächtigung geschaffen, auf deren Grundlage Carsharingfahrzeuge besonders gekennzeichnet und im Straßenverkehr bevorzugt werden können. Die zuständigen Behörden der Länder haben nun die Möglichkeit, Bevorzugungen für Carsharingfahrzeuge und Carsharinganbieter einzuführen. Klare Vorgaben des Bundes im Sinne einer bundeseinheitlichen Regelung sieht das Gesetz nicht vor. Es soll durch Umsetzungsverordnungen konkretisiert werden, deren Entwürfe derzeit aber noch nicht vorliegen.

Das Gesetz klärt, was unter dem Begriff Carsharing zu verstehen ist und schafft damit die Grundlage für eine Kennzeichnung der Fahr-

zeuge. Wie diese Kennzeichnung konkret aussehen soll ist noch nicht geklärt. Die im Gesetz enthaltene Definition des Carsharings schließt sowohl „klassische“ Autovermietungsmodelle als auch privates Carsharing aus. Letzteres wegen der hohen Missbrauchsanfälligkeit.

Bevorzugt werden sowohl das stationsgebundene Carsharing- als auch nicht stationsgebundene Carsharingfahrzeuge. Speziell für stationsbasiertes Carsharing kann nun durch Länder und Kommunen im Rahmen eines wettbewerblichen Auswahlverfahrens die Möglichkeit eröffnet werden, die Abhol- und Rückgabestellen an ausgewählten Standorten in den öffentlichen Verkehrsraum zu verlagern. Landesregierungen oder Kommunen werden durch das Gesetz befugt, Carsharingfahrzeuge von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen zu befreien. Ob und in welchem Umfang sie das tun regelt das Gesetz nicht. hau

### Regeln für automatisiertes Fahren

**AUTOS** Der Bundestag hat Regelungen zur Nutzung von Autos mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion verabschiedet. Vergangenen Donnerstag stimmten Union und SPD einem Entwurf der Bundesregierung zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (18/11300) in der durch den Verkehrsausschuss geänderten Fassung (18/11776) zu. Linke und Grüne lehnten die Vorlage ab.

Geregelt ist damit, dass der Betrieb von Kraftfahrzeugen mittels hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion „im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung“ zulässig ist. Wenn etwa die automatisierte Fahrfunktion nur für den Einsatz auf Autobahnen konstruiert ist, dürfe das Auto nicht zum Verkehr auf anderen Straßen eingesetzt werden, heißt es in dem Gesetz.

Einem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen folgend hat der Verkehrsausschuss klargestellt, dass der Fahrzeugführer sich im Falle,

dass die hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktion die Kontrolle über das Auto übernimmt hat, „vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugführung abwenden darf“. Er müsse aber so wahrnehmungsbereit sein, dass er die Steuerung wieder übernehmen kann, wenn er vom System dazu aufgefordert wird oder erkennbare äußere Umstände dies erfordern. Ein Buch lesen oder E-Mails checken geht also – sich auf der Rückbank schlafen legen hingegen nicht.

Das Gesetz regelt auch Haftungsfragen. Danach haftet der Fahrer nicht, wenn ein Unfall oder sonstiger Schaden passiert, während der Computer die Fahrzeugführung innehatte. Um das nachvollziehen zu können werden Daten über das Fahrgeschehen gespeichert, jedoch keine Streckenprotokolle. Die Speicherzeit wurde dem Änderungsantrag der Koalition folgend auf sechs Monate verkürzt. Die Regierung hatte drei Jahre vorgesehen. hau

#### KURZ NOTIERT

##### Meldungen für Schiffe über das Zentrale Meldeportal

Das Verfahren für die elektronische Abgabe von Meldungen für Schiffe im Seeverkehr über das Zentrale Meldeportal des Bundes ist gesetzlich geregelt. Dem dazu vorgelegten Gesetzentwurf (18/11292) hat der Bundestag vergangenen Donnerstag zugestimmt. Damit ist laut Regierung die datenschutzrechtliche Berechtigung für die Verarbeitung der Daten gegeben – in Fortschreibung der EU-Meldeformalitäten-Richtlinie. Mit dem Gesetz wurden außerdem die Regelungen über das Verfahren bei der Abgabe der Seegesundheitsklärung an das Seeschiffahrt-Meldeportal-Gesetz und datenschutzrechtliche Erfordernisse angepasst. hau

##### Neue Bundesstelle zur Bahnunfalluntersuchung

Der Bundestag hat den Weg frei gemacht für die Schaffung einer Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung. Ein dahingehender Gesetzentwurf der Bundesregierung (18/11288) wurde vergangenen Donnerstag verabschiedet. Die zu schaffende Bundesstelle solle als selbständige Bundesoberbehörde für Aufgaben der Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zuständig sein, schreibt die Regierung. hau

## Der richtige Weg beim ÖPNV-Ausbau

**VERKEHR** Grüne fordern höhere Bundesmittel. Scharfe Kritik aus der Unions-Fraktion

Wie kann der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) weiter ausgebaut und ein fairer Wettbewerb zwischen kommunalen und privaten Unternehmen gestaltet werden? Über diese Frage haben im vergangenen Donnerstag die Bundestagsabgeordneten diskutiert. Anlass der Debatte waren zwei Anträge der Grünen (18/10474, 18/10978), die zur Beratung in den Verkehrsausschuss überwiesen wurden. Die Grünen fordern darin deutlich höhere Investitionen in den ÖPNV einerseits und eine Neuordnung des Personenbeförderungsgesetzes hinsichtlich der sogenannten eigenwirtschaftlichen Verkehre. Schon heute würden U-Bahnen und Stadtbahnen „als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Großstädten und Ballungsgebieten“ teilweise an ihre Leistungsgrenzen stoßen – es gebe einen Investitionsstau von rund vier Milliarden Euro. Zwar solle das bisherige Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm) nach der Einigung über die Bund-Länder-Finanzbeziehungen über 2019 hinaus verlängert werden, mit 333 Millionen Euro jährlich bleibe es aber „weit hinter dem selbst von der Bundesregierung anerkannten Bedarf zurück“.

**»Deutschlandtarif«** In seiner Rede sagte Stephan Kühn, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen-Fraktion, würden die Bundesmittel wie geplant bis 2025 eingeforen, komme das einer „Investitionsbremse“ gleich. Die Bundesmittel sollten vielmehr auf eine Milliarde Euro aufgestockt werden. Es brauche eine Mobilitätsgarantie für den ländlichen Raum und ein „bundesweit einheitliches Tarifsystem“. Ein „Deutschlandtarif“ solle den Wirrwarr der „Nahverkehrskönigreiche“ beenden. Eine Umverteilung der öffentlichen Gelder



Die Grünen wollen mehr Geld in den Ausbau des Nahverkehrs investieren.

vom Auto- zum öffentlichen Nahverkehr forderte die Linke-Verkehrspolitikerin Sabine Leidig. Öffentlicher Nahverkehr garantiere Mobilität für alle; sein Ausbau bringe mehr Menschen dazu, vom Auto zu Bahn und Bus zu wechseln. Die 330 Millionen Euro jährlich, die der Bund für Großprojekte im Rahmen des GVFG bereitstelle, würden zwar „nach viel klingen, sind aber viel zu wenig“. Ihre Fraktion fordere einen „Verkehrswendefonds“ von 10 Milliarden Euro. Das Geld dafür könne aus der Streichung des „dussligen Dutzends“ kommen – also zwölf bestimmter Projekte für den Ausbau von Autobahnen, für den diese Summe geplant sei, sagte Leidig. Harsche Kritik an den beiden Grünen-Anträgen übte der CDU/CSU-Verkehrsexperte Michael Donth. Die Vorschläge der Grünen seien „eine Mogelpackung“ und gegen den

fairen Wettbewerb gerichtet. Der Wettbewerb zwischen kommunalen und privaten Verkehrsbetrieben Sorge für „Qualität im Angebot“, Effizienz und Wirtschaftlichkeit. Es sei falsch, wenn die Grünen behaupteten, dass eigenwirtschaftliche Verkehrsanbieter die kommunalen Unternehmen aus dem Markt drängen. Tatsächlich würden 88 Prozent der Zuschläge ohne Wettbewerb vergeben, davon gingen 96 Prozent an kommunale Anbieter – hier gebe es tatsächlich eine Verdrängung zulasten der privaten. So sei die Zahl der privaten Busunternehmen in den vergangenen Jahren um ein Drittel zurückgegangen. Die wirklichen Zahlen, so Donth, sprächen eine andere Sprache als die „grünlackierten Fake-News“ der Anträge. Es sei an den Kommunen, die Standards für den Nahverkehr festzulegen und so für Qualität zu sorgen. Die Forderung, die Mittel für den ÖPNV aufzustocken, nannte der Abgeordnete „fast schon unverschämte“ angesichts dessen, worauf man sich im neuen Länderfinanzausgleich geeinigt habe.

Für die SPD warb Sören Bartol bei den Fraktionen des Bundestags dafür, eine Bundesrats-Initiative für faire Löhne und Sozialstandards im ÖPNV zu unterstützen. In dem Gesetzentwurf der Bundesländer werde die Tarifreue und die Einhaltung sozialer Standards gefordert. Mit der Unterstützung der Initiative könne man schnell handeln. Das sei auch nötig, weil in den kommenden Jahren viele Ausschreibungen nötig würden. Grundsätzlich, so Bartol, solle es beim Nebeneinander kommunaler und privater Unternehmen bleiben. Man solle seiner Ansicht nach aber die Möglichkeit einer gesetzlichen Lösung nutzen, um den Zuschlag zu verwehren, wenn Arbeitgeber über Sozialdumping die Ausschreibungsanforderungen unterlaufen wollten. suk

## Warnung vor Privatisierung

**AUTOBAHNEN** Pläne zur Infrastrukturgesellschaft in der Kritik

Sachverständige warnen vor einer Privatisierung „durch die Hintertür“ sollte die Infrastrukturgesellschaft in der bisher geplanten Form errichtet werden. Diese Ansicht teilten mehrere geladene Experten bei einer Anhörung zu dem Vorhaben, das Teil der Gesetzentwürfe der Bundesregierung zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen (18/11131, 18/11135, 18/11185, 18/11186) ist. Vorgesehen sind unter anderem Änderungen im Artikel 90 des Grundgesetzes, um die Verwaltung, Bau und Betrieb der Bundesautobahnen in die Hände des Bundes zu legen. Derzeit sind dafür die Länder in Auftragsverwaltung zuständig. Der Bund soll dazu eine Gesellschaft privaten Rechts einsetzen können. Festgeschrieben werden soll zudem, dass Autobahnen und Gesellschaft im unveräußerlichen Bundesbesitz bleiben.

Die in den Gesetzentwürfen enthaltenen Privatisierungsschranken seien unzureichend, urteilte Thorsten Beckers (Technischen Universität Berlin). Beckers skizzierte vier Wege, wie die Schranken umgangen werden könnten. Möglich wäre dies unter anderem über Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP), wenn diese das gesamte Autobahnnetz oder auch einen hohen prozentualen Anteil des Netzes umfassen würden. Unklar sei auch, ob die laut Gesetz zu gründenden Tochtergesellschaften privatisiert werden dürften. Dies müsse im Gesetz ausgeschlossen werden, forderte er.

Wenn mit dem geplanten öffentlich-rechtlichen Nießbrauchsrecht alle Rechte an den Autobahnen an die Gesellschaft übergeben würden, entleere man die im Gesetz enthaltene Aussage, wonach die Bundesrepublik Deutschland Eigentümer der Straßen sei, sagte Professor Georg Hermes (Goethe-Universität Frankfurt am Main). Übertrage man der Infrastrukturgesell-

schaft das wirtschaftliche Eigentum an den Autobahnen, laufe das auf ein Geschäftsmodell hinaus, bei dem es nicht um die Bereitstellung von Autobahnen als staatliche Daseinsvorsorge geht, „sondern um das entgeltliche Zurverfügungstellen“. „Das nennt man Privatisierung“, sagte Hermes.

**»Sehr hinderlich«** Mit den Gesetzesänderungen würden ÖPP-Projekte stark vorangetrieben, obwohl die gemachten Erfahrungen nicht gut seien, kritisierte Laura Valentukewitsch vom Verein „Gemeingut in BürgerInnenhand“. Autobahnbau mit ÖPP sei weder kostengünstiger noch schneller. Für die Gründung von Tochtergesellschaften sollte man sich auf Deutschland Nord und Deutschland Süd beschränken. Auch Dietrich Drömmann, Experte für Vergaberecht in der Wirtschaftskanzlei Graf von Westfalen, plädierte für einen Verzicht auf Regionalgesellschaften. „Es sollte an dem Gedanken einer einheitlichen Leitung unter Verzicht auf regionale Gesellschaften festhalten werden“, sagte er. Die Länder, so seine Einschätzung, sollten auch keine Minderheitsbeteiligungen erhalten. hau





„Sniper Alley“ („Gasse der Heckenschützen“) – so nannten die Einwohner Sarajewos die zentrale Hauptverkehrsstraße „Zmaja od Bosne“. Das Bild zeigt, wie ein Vater Ende 1994 versucht, sein Kind in Sicherheit zu bringen. Die gezielten Angriffe auf Zivilisten aus dem Hinterhalt gingen nicht nur, aber vor allem auf das Konto serbischer Kämpfer.

© picture-alliance/dpa

# Jeder gegen jeden

**BOSNIEN-HERZEGOWINA** Auf die Unabhängigkeit vor 25 Jahren folgte das schlimmste Blutvergießen in Europa seit 1945

Man konnte wissen, was im Frühjahr 1992 kommen würde. Schließlich hatte alle Welt die Teilrepublik Bosnien-Herzegowina immer als „Jugoslawien im Kleinen“ bezeichnet. Und da alle Welt im Frühjahr und Sommer 1991 den kriegerischen Zerfall Jugoslawiens nach den Unabhängigkeitserklärungen der Teilrepubliken Slowenien und Kroatien erlebt hatte, musste doch im Frühjahr darauf auch das nach Unabhängigkeit strebende Bosnien-Herzegowina seinerseits in einem Krieg zerfallen: Warum sollte das kleinere Abbild überleben können, was das größere Urbild nicht überstanden hatte?

Sehenden Auges löste sich die Teilrepublik Schritt um Schritt von Jugoslawien und ging damit geradewegs ihrem Zerfall im blutigsten aller Kriege im ehemaligen Jugoslawien und im schlimmsten Blutvergießen in Europa seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs entgegen.

Schon im Oktober 1991 hatte das Parlament in Sarajevo für die Unabhängigkeit Bosnien-Herzegowinas gestimmt – allerdings nur mit den Stimmen der (muslimischen) Bosniaken und der Kroaten. Die Abgeordneten der von Radovan Karadžić gegründeten Serbischen Demokratischen Partei (SDS) waren zuvor unter Protest aus dem Parlament ausgezogen und gründeten kurz darauf ihr eigenes bosnisch-serbisches Parlament in Banja Luka. Im November 1991 hielten die bosnischen Serben unter Führung der SDS in den von ihnen beanspruchten Gebieten ein Referendum ab über den Verbleib bei Jugoslawien – mit dem erwarteten Ergebnis einer überwältigenden Mehrheit der Stimmen für einen Verbleib. Schon im Januar 1992 ließ Karadžić dann auf den von den bosnischen Serben beanspruchten Gebieten die „Srpska Republika“ (Serbische Republik) ausrufen, die sich im Falle der Unabhängigkeit Bosnien-Herzegowinas mit dem Mutterland Serbien verbinden würde.

**Boykott** Die Regierung in Sarajevo bezeichnete das Referendum der bosnischen Serben und die Ausrufung der „Srpska Republika“, als illegal und setzte ihrerseits eine Volksabstimmung über die Unabhängigkeit in ganz Bosnien-Herzegowina für den 29. Februar und den 1. März 1992 an. Dieses Referendum wurde erwartungsgemäß von den bosnischen Serben boykottiert, nur die Bosniaken und die Kroaten nahmen teil. Bei einer Wahlbeteiligung von 63 Prozent sprachen sich mehr als 99 Prozent der Wähler für die Abspaltung Bosnien-Herzegowinas von Jugoslawien aus. Die formale Unabhängigkeitserklärung durch die Regierung in Sarajevo erfolgte am 3. März 1992. Die damalige Europäische Gemeinschaft (EG) und die USA erkannte den neuen Staat im April an. In die UN wurde Bosnien-Herzegowina am 22. Mai 1992 aufgenommen.

Zu diesem Zeitpunkt drohte längst Krieg in Bosnien-Herzegowina, war die Hauptstadt Sarajevo von serbischen Einheiten belagert, war die „ethnische Säuberung“ ganzer Landstriche im Gang. Der Staat, der gerade von den Europäern und Amerikanern anerkannt

und im Mai vor 25 Jahren in die UN aufgenommen wurde, existierte damals schon nicht mehr. Und es gibt diesen sonderbaren Staat bis heute allenfalls auf dem Papier, zusammengehalten von einem unzulänglichen, aber unverzichtbaren Friedensvertrag. Schon darüber, wann der Krieg in Bosnien-Herzegowina genau begonnen hat, sind sich die Volksgruppen uneins. Aus Sicht der Serben war der erste tödliche Schuss des Krieges jener des bosniakischen Gangsters Ramiz Delalic, der am 1. März auf eine serbische Hochzeitsgesellschaft in der Altstadt von Sarajevo feuerte und dabei den Brautvater Nikola Gardovic erschoss und den orthodoxen Priester Radenko Mikovic schwer verletzte. Viele Bosniaken und Kroaten betrachten dagegen die Muslimin Suada Dilberovic und die Katholikin Olga Susic als die beiden ersten Opfer des Krieges oder jedenfalls der Belagerung Sarajewos: Die beiden jungen Frauen wurden am 5. April 1992 von serbischen Heckenschützen getötet, als diese von einem Hotel unter Kontrolle der SDS (Serbische Demokratische Partei) auf die Teilnehmer einer großen Friedensdemonstration feuerten. Der Streit darüber, wer den Krieg wann begonnen hat, ist Folge der Tatsache, dass sich alle drei Volksgruppen als Opfer des Krieges betrachten. Und dass sie bis heute eigentlich nur jeweils ihre eigenen Opfer betrauern.

Die Regierung in Sarajevo mochte gehofft haben, dass die Europäer und die Amerika-

ner – und später auch die UN – die Anerkennung Bosnien-Herzegowinas mit der Selbstverpflichtung zur Verteidigung des neuen unabhängigen Staates verbinden würden. Doch das war nicht so, Sarajevo blieb auf sich allein gestellt. Massive Unterstützung aus Serbien – und von der serbisch dominierten Jugoslawischen Volksarmee – erhielten anfangs nur die bosnischen Serben. Die Streitkräfte Bosnien-Herzegowinas, in der Bosniaken und Kroaten (sowie einige wenige Serben) zunächst gemeinsam kämpften, waren der Armee der „Republika Srpska“ hoffnungslos unterlegen. Binnen weniger Wochen eroberten die bosnischen Serben fast 70 Prozent des Territoriums von Bosnien-Herzegowina. Bei der letzten Volkszählung von 1991 waren die Serben mit einem Bevölkerungsanteil von 31,2 Prozent aber nur als die zweitgrößte Volksgruppe der jugoslawischen Teilrepublik nach den Bosniaken mit 43,7 Prozent ermittelt worden. Als Kroaten hatten sich 17,4 Prozent der Befragten bezeichnet.

An den Frontverläufen änderte sich zunächst wenig, und auch daran nicht, dass die Serben deutlich mehr Territorium kontrollierten als ihnen gemäß ihrem Bevölkerungsanteil zugestanden hätte. Im Juni 1992 wurde

das Mandat der UN-Schutztruppe Unprofor in Kroatien auch auf Bosnien-Herzegowina ausgeweitet. Das Dilemma der UN-Truppe bestand aber bis zum Ende des Krieges vom November 1995 darin, dass ihr Mandat auf den Friedenserhalt und den Schutz von Flüchtlingen begrenzt war: Doch in Bosnien-Herzegowina herrschte Krieg, ein Frieden hätte erst durchgesetzt werden müssen,

wozu die Unprofor weder ausgerüstet noch befugt war. Auch Flüchtlinge und Zivilisten konnten die Unprofor-Blauhelme nicht effektiv beschützen. Nicht einmal das schlimmste Massaker des Krieges an 7.000 muslimischen Männern und Halbwüchsigen in der UN-Schutzzone Srebrenica in Ostbosnien konnten sie verhindern.

Die Wende im Krieg und schließlich auch den Frieden von Ende 1995 erzwangen die USA unter dem damaligen Präsidenten Bill Clinton. Zunächst erreichte Washington das Ende der Kämpfe zwischen Kroaten und Bosniaken, die sich angesichts ihrer Hilflosigkeit gegenüber den übermächtigen Serben einen „Krieg im Krieg“ geliefert hatten. Im März 1994 kam es unter maßgeblicher Vermittlung Washingtons zur Gründung der bosniakisch-kroatischen Föderation in Bosnien-Herzegowina. Die Föderation sollte gut ein Jahr später neben der „Republika Srpska“ zum zweiten Baustein des Friedensvertrags für Bosnien-Herzegowina werden.

»Das Korsett eines starren ethnischen Proporzsystems lähmt die Entwicklung.«

Staatengemeinschaft geführt werden, sondern seine eigenen Wege gehen. Zum Beispiel in die EU: Den Aufnahmeantrag stellte das Land im Februar 2016. Doch bis zu einem tatsächlichen Beitritt zur EU ist es noch eine lange Reise.

In einem eminenten Sinn ist der Daytoner Friedensvertrag ein voller Erfolg: Der Frieden in Bosnien-Herzegowina hält seit mehr als 21 Jahren. Doch der Preis für das dauerhafte Schweigen der Waffen ist die unendlich komplizierte Verwaltungsstruktur. Der Gesamtstaat besteht aus zwei weitgehend autonomen Entitäten, der bosniakisch-kroatischen Föderation, die über 51 Prozent des Territoriums verfügt, sowie der „Republika Srpska“ mit 49 Prozent des Territoriums. Dazu gibt es noch den Sonderdistrikt Brcko im Norden Bosniens, der als ein sogenanntes Kondominium beider Entitäten direkt der Verwaltung des Gesamtstaates Bosnien-Herzegowina in Sarajevo untersteht. Die Föderation ist ihrerseits in zehn Kantone unterteilt. (siehe Karte)

Das Korsett eines starren ethnischen Proporzsystems bei Wahlen und bei der Besetzung von politischen Posten lähmt die Entwicklung des Landes. Von dem ethno-politischen Dauerdeal profitieren korrupte Bürokraten und Politiker aller drei Volksgruppen, denen das „System Dayton“ ein gutes Auskommen garantiert. Derweil schwelt der ethnische Konflikt weiter. So nimmt die „Republika Srpska“ unter ihrem Langzeitführer

Milorad Dodik immer mehr die Gestalt eines eigenständigen Staates an, der nur noch mit wenigen dünnen Fäden am Gesamtstaat Bosnien-Herzegowina hängt. Bei einer Jugendarbeitslosigkeit von 60 Prozent bietet der Staat den nachwachsenden Generationen keine Zukunftsperspektive. Die jüngste Volkszählung vom Oktober 2013 hat nicht nur gezeigt, dass sich die ethnischen Verhältnisse leicht verschoben haben: Die Bosniaken stellen nun mit 50,1 Prozent die absolute Bevölkerungsmehrheit (gegenüber 43,7 Prozent 1991), während der Anteil der Serben leicht auf 30,8 Prozent (1991 waren es 31,2 Prozent) und jener der Kroaten stärker auf 15,4 Prozent (von 17,4 Prozent im Jahre 1991) zurückgegangen ist.

Bedeutender und bedrückender ist der Befund eines allgemeinen Bevölkerungsrückgangs: von 4,4 Millionen Einwohnern 1991 in der damaligen jugoslawischen Teilrepublik auf heute nur noch 3,5 Millionen im seit 25 Jahren unabhängigen und selbständigen Staat Bosnien-Herzegowina. Vor allem junge und gut ausgebildete Bosnier und Herzegowiner eint über alle ethnischen und religiösen Grenzen hinweg ein Wunsch: Ihrem von Korruption und Stagnation niedergehaltenen Heimatland den Rücken zu kehren.

Matthias Rüb

Der Autor war von 1993 bis 2002 Balkan-Korrespondent der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“.

## Bosnien und Herzegowina

Bestehend aus zwei Teilrepubliken mit insgesamt 3,5 Millionen Einwohnern:

- **Republika Srpska** (35 % der Bevölkerung; 1,23 Mio. Einwohner)
  - **Föderation Bosnien und Herzegowina** (63 % der Bevölkerung; 2,21 Mio. Einwohner)
- Von beiden Teilrepubliken gemeinsam verwaltet wird das
- **Sonderverwaltungsgebiet Brcko** (2 % der Bevölkerung; ca. 70.000 Einwohner)



Quelle: bpb, Auswärtiges Amt. Grafikquelle: dpa\*26448 (editiert)

## Das war zu schaffen

**JUGOSLAWIEN** Deutschland nahm 350.000 Flüchtlinge auf

Eine Million Flüchtlinge machen sich noch auf den Weg. Hunderttausende quälen sich bereits von Engpass zu Engpass über den Balkan, die Europäische Gemeinschaft knieft, kann sich nicht auf Kontingente verständigen. Und Deutschland schwankt zwischen Hilfsbereitschaft, überforderten Kommunen und dem Ruf: „Grenzen dicht“. Das Bild, welches das Nachrichtenmagazin „Der Spiegel“ unter der Überschrift „Millionen sind auf dem Sprung“ zeichnet, könnte aus dem Jahr 2015 stammen. Doch der Bericht datiert aus dem Sommer 1992 und beschreibt, wie sich damals eine Flüchtlingswelle während der Kriege nach dem Zerfall Jugoslawiens auf dem Balkan in Gang setzte – und Deutschland zur Zuflucht Hunderttausender wurde.

Zwischen 1991 und 1995 nahm die Bundesrepublik die meisten Bürgerkriegsflüchtlinge aus den Gebieten des ehemaligen Jugoslawiens auf. 350.000 Menschen fanden hier ein vorübergehendes Zuhause, das sind doppelt so viele wie in allen anderen Staaten der Europäischen Union zusammen. Andere und bevölkerungsärmere Länder, darunter Österreich, die Niederlande, Schweden und die Schweiz, boten jeweils mehr Flüchtlingen Schutz als Frankreich und Großbritannien zusammen – aber pro Kopf gerechnet nahmen diese Länder auch teils mehr auf als Deutschland. Weitere 300.000

Flüchtlinge aus Bosnien-Herzegowina suchten Schutz in Serbien und Montenegro, rund 170.000 weitere in Kroatien. Insgesamt mussten 1,2 Millionen Menschen während des Bosnienkrieges zwischen 1992 und 1995 ihre Heimat verlassen. Allein der Krieg in Bosnien und Herzegowina kostete vermutlich mehr als 100.000 Menschen - Zivilisten und Soldaten - das Leben, der Großteil von ihnen waren Bosniaken. Von allen Konflikten beim dem Zerfall Jugoslawiens war dies der blutigste.

Die meisten der Flüchtlinge aus Bosnien und Herzegowina in Deutschland kehrten nach dem Friedensvertrag von Dayton wieder zurück in ihre Heimat: 1997 hielten sich laut Zahlen des UNHCR noch 250.000 in Deutschland auf, 1998 waren es knapp 100.000 und Ende 2011 waren es noch etwa 20.000, die als Härtefälle eingestuft länger oder dauerhaft in Deutschland bleiben konnten. Viele Flüchtlinge kehrten freiwillig zurück, aber die Behörden verhängten auch Ausreiseverpflichtungen oder sorgten für Abschiebungen.

aha

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





Ein Hubscharuber des UN-Welternährungsprogramms (WFP) bringt Nahrungsmittel in den Südsudan. Nach UN-Angaben sind fünf Millionen Menschen dort auf diese Hilfe angewiesen.

© picture-alliance/NurPhoto

## Schutz vor »Geier-Fonds«

**ENTWICKLUNG** Mit den Stimmen von CDU/CSU und SPD hat der Entwicklungsausschuss in der vergangenen Woche einen Antrag (18/10639) der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum Schutz vor sogenannten Geierfonds abgelehnt. Das sind Investoren, die zahlungsunfähigen Unternehmen oder Staaten günstig Staatsanleihen abkaufen, um von den Schuldnern später – wenn nötig auch vor Gericht – den vollen Nennwert plus Zinsen einzufordern. Die Grünen appellieren an die Bundesregierung, ein Gesetz vorzulegen, um exzessiven Forderungen gegenüber notleidenden Staaten einen Riegel vorzuschieben. Die Linksfraktion unterstützte den Antrag, die Koalitionsfraktionen lehnten ihn jedoch mit der Begründung ab, eine nationale Regelung greife zu kurz. Sie sprachen sich für die Schaffung eines internationalen Staateninsolvenzverfahrens aus. In einem zweiten Antrag (18/11410) fordern die Grünen die Bundesregierung auf, eine Strategie für die Förderung von Investitionen in Entwicklungsländern vorzulegen. Großprojekte dürften die Menschenrechte und den Klimaschutz nicht gefährden, betont sie. Die Unionsfraktion lehnte auch diesen Antrag ab, weil er ihrer Ansicht nach viele Forderungen enthält, die von der Regierung bereits erfüllt würden. Sie verwies unter anderem auf die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie und den Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK), der von bereits von vielen Unternehmen befolgt werde. Eine Vertreterin der Linksfraktion kritisierte, dass die Regelungen auf Freiwilligkeit basierten. Wenn Verstöße nicht sanktionierbar seien, blieben Standards aber häufig wirkungslos. *juh*

# Die doppelte Katastrophe

**SÜDSUDAN** Fünf Jahre nach der Unabhängigkeit ist das Land fest im Griff von Bürgerkrieg und Hunger

Die Vereinten Nationen schlagen Alarm: In einem dramatischen Appell warnte UN-Nothilfekoordinator Stephen O'Brien Anfang März vor der „größten humanitären Katastrophe“ seit Gründung der Staatengemeinschaft im Jahre 1945. Mehr als 20 Millionen Menschen im Jemen, im Südsudan, in Somalia und Nigeria seien akut vom Hungertod bedroht. „Alle vier Länder haben eine Sache gemeinsam – den Konflikt“, sagte O'Brien. Das bedeute, dass die Vereinten Nationen die Möglichkeit hätten, weiteres Elend und Leiden zu verhindern. Im Falle des Südsudans geht O'Briens UN-Kollege Adama Dieng noch weiter: Der Sonderberater zur Verhinderung von Völkermord sagte bereits Ende vergangenen Jahres, dass die Lage in dem ostafrikanischen Bürgerkriegsland an die Situation von Ruanda im Jahr 1994 erinnere. Im Bundestag unterstrichen Vertreter aller Fraktionen vergangene Woche, wie eminent wichtig schnelle Hilfe für den Südsudan sei. In einem Antrag, der in die Ausschüsse überwiesen wurde, fordern die Grünen die Bundesregierung auf, deutlich mehr Gelder für die humanitäre Hilfe als die 57 Millio-

nen Euro vom vergangenen Jahr bereitzustellen, für ein Waffenembargo einzutreten und endlich mit „gezielten Sanktionen wie das Einfrieren von Konten und Einschränkung der Reisefreiheit“ auf die Akteure des Konflikts im Südsudan Druck auszuüben. Uwe Kekeritz (Grüne) zeichnete ein äußerst düsteres Bild: „Massenvergewaltigungen, Folter, Plünderungen, Tötungen und willkürliche Inhaftierungen sind an der Tagesordnung. Dörfer werden niedergebrannt, Kirchen und Krankenhäuser angegriffen und Menschen zwangsrekrutiert, auch Kinder.“ Deutschland und Europa müssten mit China, Russland, den USA, der Afrikanischen Union (AU) nach Lösungsmöglichkeiten suchen, die zu einer Stabilisierung des Landes führen. „Es ist jedoch unabdingbar, in einem ersten Schritt ein UN-Waffenembargo durchzusetzen“, sagte Kekeritz. Außerdem müsste die humanitäre Versorgung deutlich und wegen der anstehenden Regenzeit vor allem schnell verstärkt werden, weil dann weite Teile des Landes unpassierbar sein werden. „Wenn es uns nicht gelingt, jetzt Hilfestellung zu leisten, kommt mit dem Regen auch der massenhafte Tod in den Südsudan, und das können und wollen wir nicht verantworten“, sagte Kekeritz.

**»Die Welt steht vor der größten humanitären Katastrophe seit 1945.«**

Stephen O'Brien, UN-Nothilfekoordinator

Michael Brand (CDU) sprach von einer „schieren Katastrophe“ und dem „Potential eines Völkermords“ im Südsudan. Sanktionen und ein Waffenembargo seien angezeit: „Es muss Schluss damit sein, dass das viele Geld aus Ölexporten in den Taschen einiger weniger Familien landet oder in einem schmutzigen Krieg verpulvert wird, während die Bevölkerung hungert.“ Deswegen sei die Blockade eines UN-Embargos durch China und Russland „eine Schande“. Brand lenkte den Blick zudem auf das Problem des fehlenden humanitären Zugangs, das sich nicht nur im Südsudan zeige. Es brauche neben deutlich mehr Mitteln für Krisenprävention, Diplomatie und Entwicklungszusammenarbeit auch deutlich mehr Mittel für Verteidigung. „Wir brauchen beides“, sagte Brand und wandte sich an die Linksfraktion: „Sie wissen doch auch, dass die humanitären Helfer an vielen Stellen gar nicht ihre Arbeit tun können, wenn sie kein sicheres Umfeld haben. Genauso wahr ist, dass Militär allein keinen Frieden schaffen kann.“ Kathrin Vogler (Die Linke) hingegen kritisierte, dass die Bundesregierung „immer wieder dasselbe oder mehr vom Selben“ vorschlage. „Die Verlängerung, den Ausbau des Bundeswehreinsetzes im Südsudan.“ Schon bisher habe die UNMISS-Mission die Bevölkerung aber nicht wirksam schützen können. Sinnvoller sei es vielmehr, „den unbewaffneten Schutz der Zivilbevölkerung, wie er von zivilgesell-

schäftlichen Organisationen im Südsudan musterhaft praktiziert wird, zu unterstützen“. Das Allerwichtigste sei aber im Augenblick der massive Ausbau der humanitären Hilfe. Die bisherigen Zusagen der Bundesregierung in Höhe von 43 Millionen US-Dollar in diesem Jahr seien völlig unzureichend – der deutsche Anteil müsse mindestens 100 Millionen US-Dollar betragen. „Handeln Sie jetzt. Handeln Sie schnell. Zeigen Sie Menschlichkeit. In vier Wochen kann es zu spät sein.“ Gabriele Heinrich (SPD) warnte, dass ein nationaler Dialog zwischen den Konfliktparteien womöglich eine Illusion ist. Die südsudanesischen Regierung habe ihre Zustimmung zu einer internationalen

Schutztruppe widerrufen und keinerlei Anstrengungen unternommen, die schweren Menschenrechtsverletzungen zu unterbinden und die Täter zur Rechenschaft zu ziehen. „Man wird an dieser Stelle auch nicht weiterkommen; denn die Hauptakteure selbst sind für diese Menschenrechtsverletzungen verantwortlich“, sagte Heinrich. „Die Kriegsgewinnler sind vor allem die beiden verfeindeten Anführer, Präsident Salva Kiir und sein ehemaliger Stellvertreter, Riek Machar. Ihre Familien leben beide in einem Nobelviertel von Nairobi. Kinder und Enkel gehen dort auf teure Privatschulen.“ Finanziert werde das über intransparente Kanäle, durch Baufirmen, durch Öl. *Alexander Heinrich*

### STICHWORT

#### Bürgerkrieg und Hungerkatastrophe im Südsudan

**> Unabhängigkeit** Nach einem Referendum erklärte sich der Südsudan 2011 für unabhängig vom Sudan. Nach internen Machtkämpfen der politischen Führung um Präsident Salva Kiir (Foto) brach 2013 ein Bürgerkrieg aus.



© picture-alliance/dpa/AP Photo

**> Hilfsbedarf** Die Vereinten Nationen schätzen, dass knapp fünf Millionen Menschen im Südsudan dringend auf Nahrungsmitteln angewiesen sind und eine Million Kinder an Unterernährung leiden. Insgesamt ist laut Vereinten Nationen der humanitäre Bedarf mit mehr als 1,6 Milliarden US-Dollar für 2017 nach Syrien und Jemen der drittgrößte weltweit.

## Sicherheit für Jesiden

**MENSCHENRECHTE** Die irakische Menschenrechtsaktivistin Nadia Murad appelliert an die internationale Staatengemeinschaft, eine Schutzzone für religiöse Minderheiten im Nordirak einzurichten. Die über große Mehrheit der Jesiden würde ohne eine solche Schutzzone keine Zukunft in der Region sehen, sagte Murad vergangene Woche im Menschenrechtsausschuss. Das liege auch an einem „Vertrauensbruch“ der Peshmerga. Diese seien seit 2014 von außen im Kampf gegen den damals im Nordirak vorrückenden „Islamischen Staat“ (IS) unterstützt worden, hätten aber die Jesiden nicht geschützt. Es bleibe die Angst, erneut als „Teufelsanbeter“ beschimpft und vertrieben zu werden, sagte Murad. Noch immer seien zudem rund 3.000 jesidische Frauen und Kinder in der Hand des IS. Die 23-jährige Jesidin wurde 2014 vom IS aus ihrem Heimatdorf in Sindschar verschleppt und gefangen gehalten, bevor ihr die Flucht glückte. Murad, die mehrere Familienmitglieder durch den IS verloren hat, ist eine von mehr als 1.000 besonders traumatisierten und schutzbedürftigen jesidischen Frauen und Kindern, denen das Land Baden-Württemberg mittels eines Sonderkontingents Zuflucht geboten hat. Seit 2016 ist sie UN-Sonderbotschafterin für die Würde der Überlebenden des Menschenhandels sowie Trägerin des Václav-Havel-Menschenrechtspreises des Europarates. Murad setzt sich dafür ein, die IS-Taten vor den Internationalen Strafgerichtshof in Den Haag zu bringen und zu erreichen, dass die Verbrechen an den Jesidinnen und Jesiden als Völkermord anerkannt werden und die Täter verurteilt werden. *ahc*

## Fortsetzung in Somalia

**BUNDESWEHR** Bundestag verlängert Ausbildungsmission und debattiert weitere Mandate

Die Bundeswehr beteiligt sich weiterhin mit bis zu 20 Soldaten an der EU-geführten Ausbildungsmission EUTM Somalia. In namentlicher Abstimmung votierten am vergangenen Donnerstag 538 Abgeordnete für den Antrag der Bundesregierung (18/11273), 103 stimmten dagegen, es gab keine Enthaltungen. Die bisherigen Fortschritte – etwa die Ausbildung von bislang rund 5.400 somalischen Soldaten – sind laut Bundesregierung nicht ausreichend, um die Streitkräfte zu befähigen, „eigenverantwortlich die Sicherheit des Landes und der somalischen Bevölkerung zu garantieren“. Die Ausbildungsmission werde teilweise neu ausgerichtet: Dazu gehöre der „Wechsel

von der lehrgangsgebundenen Individualausbildung zur Ausbildung für geschlossene, clanübergreifende somalische Einheiten“. Jürgen CoBe (SPD) argumentierte, dass die Mission einen „zahlenmäßig kleinen, aber wichtigen Beitrag zur Stabilisierung Somalias“ leiste und fragte nach der Alternative: „Wenn wir uns nicht in Somalia engagieren, überlassen wir das Land auf jeden Fall den Terroristen von al-Schabab.“ Sevim Dagdelen (Die Linke) hingegen kritisierte, dass sich die Bundesregierung mit dieser Mission weiterhin am somalischen Bürgerkrieg beteilige und fragwürdige Akteure wie die somalische Regierung unterstütze. Johann Wadepuhl (CDU) sprach von einer „vorsichtigen Entwicklung zum Positiven“. Es gebe einen neuen Präsidenten, der aus dem Exil komme, der das Richtige wolle, der eine integrative Regierung gebildet habe, Korruption bekämpfe und Menschenrechte durchsetzen wolle. *ahc*



**»Ohne unser Engagement überlassen wir Somalia den Terroristen von al-Schabab.«**

Jürgen CoBe (SPD)

## Heikle Missionen

**AUSWÄRTIGES** Absicherung für Helfer in Kriseneinsätzen

Die Absicherung von Zivilpersonal in Kriseneinsätzen wird verbessert. Ein Gesetzentwurf der Bundesregierung (18/11134) „zur Neufassung des Gesetzes von Sekundierungen im Rahmen von Einsätzen der zivilen Krisenprävention“ wurde vergangene Woche einstimmig angenommen. Die bisherigen Regelungen hätten weder den nötigen Anreiz für eine Tätigkeit geboten, noch sei die übliche Zahlung einer Aufwandsentschädigung mit ausreichender Rechtssicherheit und Klarheit ausgestattet gewesen, heißt es in der Vorlage. „Insbesondere entspricht die Zahlung einer Aufwandsentschädigung statt eines Arbeitsentgeltes nicht mehr dem aktuellen internationalen Stand der Professionalisierung internationaler Krisenprävention.“ Verbesserungen zielten auf die Altersvorsorge, die Absicherung gegen Risiken von Krankheit und Pflegebedürftigkeit und sonstige Haftungsrisiken. „Zur Erhaltung der Flexibilität und vor allem für kurze Einsätze wie Kurzwahlbeobachtungen sollen neben den Arbeitsverträgen mit Arbeitsentgelt auch Sekundierungsverträge erhalten bleiben, die zusätzliche vertragliche Leistungen enthalten können“, schreibt die Bundesregierung. Keine Mehrheiten fanden drei Anträge der Opposition (18/11166, 18/11174, 18/11175),

die einen deutlichen Ausbau von Krisenprävention und der Friedensförderung in der deutschen Außenpolitik forderten. Während die Linksfraktion darüber hinaus auf eine Ende von Auslandseinsätzen der Bundeswehr drängte, forderten die Grünen die Bundesregierung auf, sich im Rahmen der Vereinten Nationen für eine informelle und offene „group of friends for conflict prevention“ (Freundeskreis für Konfliktprävention) einzusetzen, „der aus Repräsentanten aller Weltregionen besteht und es sich zur Aufgabe macht, die ‚Kultur der Prävention‘ in den Vereinten Nationen zu realisieren“. Die Linke konnte sich zudem mit ihrem Antrag zur Schaffung eines „Willy-Brandt-Korps für internationale Katastrophenhilfe“ nicht durchsetzen (18/8390). Die Bundeswehr verfüge den Abgeordneten zufolge zwar über große materielle und personelle Ressourcen und halte diese auf Abruf bereit, sei aber auf das Führen von Kriegen spezialisiert, nicht auf Katastrophenhilfe. Aufgabe des Korps solle der Aufbau und Unterhalt eines humanitären Fachkräftepools und eines Logistikzentrums sowie technischer Hilfsmittel sein, dabei sollen auch Transportflugzeuge und -hubschrauber sowie Schiffe, mobile Brücken und Krankenhäuser und weiteres Gerät aus dem Bestand der Bundeswehr umgerüstet werden. *ahc*

### KURZ NOTIERT

#### EU-Lateinamerika-Stiftung soll international werden

Die EU-Lateinamerika/Karibik-Stiftung (EU-LAK-Stiftung) soll in eine internationale Organisation umgewandelt werden. Die Gründung als Stiftung deutschen Rechts 2011 habe lediglich einer beschleunigten Arbeitsaufnahme gedient, heißt es in dem Gesetzentwurf der Bundesregierung (18/11507), mit dem die Voraussetzung der Ratifikation von deutscher Seite geschaffen werden sollen. Der Antrag wurde vergangene Woche in die Ausschüsse überwiesen.

#### Linken fordert Neustart für die Europäische Union

Die Fraktion Die Linke setzt sich für einen „Neustart für eine friedliche und gerechte Europäische Union“ ein. Demnach solle die Bundesregierung im Dialog mit der Zivilgesellschaft Entwürfe zur Änderung der Verträge vorlegen, um sie einem nach Artikel 48 des EU-Vertrags einzuberufenden Konvent zur Beratung mit dem Ziel der Formulierung von grundlegenden Änderungen der EU-Verträge vorzulegen. Der Antrag (18/11723) wurde in die Ausschüsse überwiesen. *ahc*

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

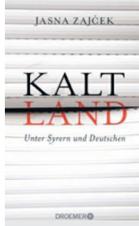


KURZ NOTIERT



**Robin Alexander:**  
Die Getriebenen. Merkel und die Flüchtlingspolitik: Report aus dem Inneren der Macht.  
Siedler Verlag, München 2017; 306 S., 19,99 €

Kaum ein politisches Ereignis hat Deutschland in den letzten Jahrzehnte so schnell so stark verändert wie die Flüchtlingskrise. Kaum ein Ereignis ist gleichzeitig über die Akteure so unerwartet hereingebrochen – hier wurde Politik nicht in endlosen Debatten und langwierigen Entscheidungsfindungen gemacht, sondern häufig im Handstreich. Nur wenige Menschen kennen deshalb die Details dieser schier atemlosen neuen deutschen Flüchtlingspolitik seit dem Spätsommer 2015, die das Bild Deutschlands in aller Welt nachhaltig verändert und das Verhältnis der Deutschen zu ihrer Kanzlerin gehörig durcheinander geschüttelt hat. Es ist deshalb ein besonderes Verdienst des „Welt“-Journalisten Robin Alexander, die Geschehnisse aufgearbeitet und aufgeschrieben zu haben. In seinem Buch „Die Getriebenen“ wird deutlich, von wie vielen Zufällen und persönlichen Befindlichkeiten die Öffnung der deutschen Grenzen im September 2015 und, viel wichtiger, das lange Bestehen dieser „Ausnahme“ abhing. Doch auch wenn diese Schilderung viele, so wie den FDP-Chef Christian Lindner, der das Buch Mitte März in Berlin vorstellte, in ihrer Überzeugung bestärken, die Kanzlerin habe das Land in unverantwortlicher Weise getäuscht, ist das Buch nicht als plumpe Abrechnung zu lesen. Seine wirkliche Stärke liegt darin, dass Alexander in die Tiefe geht, um zu ergründen, warum Merkel, Seehofer und Co. so handelten, wie sie handelten, ohne sich auf die Feststellung zu beschränken, dass viele ihrer Annahmen falsch waren. Es ist lehrreich nachzulesen, warum das Verhältnis von Merkel und dem türkischen Präsidenten Erdogan so schlecht ist und wie es im Zusammenwirken aller Akteure zum Türkei-Deal kommen konnte. Erhellend ist weniger die Feststellung, dass Merkel oft zu lange zögert und dann allein entscheidet, sondern die Beschreibung, wie mühsam das Kleinklein der großen Politik ist und welche Auswirkungen Entscheidungen haben, die unter Druck gefällt werden. Häme gibt es dafür vom Autor nicht. So fair sollte Journalismus immer sein. *suk*



**Jasna Zajcek:**  
Kaltland. Unter Syrern und Deutschen.  
Droemer Verlag, München 2017; 256 S., 19,99 €

Im Zuge der sogenannten Flüchtlingskrise gerieten Deutschlands Medien und Journalisten unter Druck: Sie würden Probleme beschönigen wenn nicht sogar verschweigen, lautete der Vorwurf nicht nur auf den Demonstrationen der Pegida in Dresden und anderen deutschen Städten. Diesen Vorwurf kann die Berlinerin Jasna Zajcek getrost zurückweisen. Mit ihrem Buch „Kaltland“ beweist sie, wie gute journalistische Arbeit aussehen kann – aus eigener Anschauung. Über mehrere Monate gab sie selbst in der Region Bautzen Deutschkurse für Syrer in einem Flüchtlingsheim. Die Journalistin ist eigentlich prädestiniert für diese Aufgabe: Sie spricht Arabisch, hat Islamwissenschaften studiert, lebte mehrere Jahre in Damaskus und berichtet seit mehr als zehn Jahren aus den Ländern des Nahen Ostens. Sie kennt die Menschen in dieser Region. Und doch führt sie ihre Aufgabe an Grenzen. Unverblümt beschreibt sie unfreiwillig komische Situationen: „Viele der Männer betreten den Klassenraum ungeduscht, unrasiert, in Badelatschen und knickelangen Boxershorts, fast so, als wären sie im Urlaub, in einem pan-arabischen Hotel in sächsischer Winterfrische.“ Umgekehrt schildert sie ihre Erfahrungen und Begegnungen mit den aufgebrachtten Bürgern in der Region, die ihrer Wut und Fremdenfeindlichkeit freien Lauf lassen: „Wir kleinen Leute, wir kriegen immer noch mehr Probleme aufgebremst, dabei haben wir es nach der Wende alle schwer genug gehabt“, zitiert sie ihre Vermieterin. Für die Deutschen sei kein Geld da, aber für das „Gesocke“. Obwohl selbst in das Geschehen involviert, beschreibt Zajcek die Zustände und Probleme mit dem nötigen journalistischen Abstand. Wer nach tiefgreifenden Analysen sucht, der wird in „Kaltland“ sicher nicht fündig. Zajcek beschreibt das Aufeinanderprallen von Menschen aus zwei unterschiedlichen Kulturen in einer extremen Situation. Und weil sie dies schönkollert und ohne erhobenen Zeigefinger tut, vermittelt sie einen im wahrsten Sinne des Wortes glaubwürdigen Einblick. *aw*



Urteile des Bundesverfassungsgerichtes dürfen bereits im Fernsehen übertragen werden. © picture-alliance/dpa

# Live vor Ort

## RECHT Experten befürworten Fernsehübertragungen von Urteilsverkündungen der obersten Bundesgerichte

Fernsehübertragungen von wichtigen Entscheidungen des Bundesgerichtshofes (BGH) und anderer oberster Bundesgerichte sollen kein Tabu mehr sein. In einer Anhörung des Ausschusses für Recht und Verbraucherschutz sprachen sich in der vergangenen Woche die Sachverständigen mehrheitlich dafür aus, einen Gesetzentwurf des Bundesjustizministeriums zur Erweiterung der Medienöffentlichkeit in Gerichtsverfahren (18/10144) wie geplant umzusetzen. Mit der im Entwurf vorgesehenen „moderaten Lockerung“ des Gerichtsverfassungsgesetzes soll „die Verkündung von Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in besonderen Fällen“ in Hörfunk und Fernsehen ausgestrahlt werden können. Außerdem sollen Tonübertragungen in einen Medienarbeitsraum, wie sie zuletzt für den

Münchener NSU-Prozess gefordert worden waren, und nicht für die Öffentlichkeit bestimmte Ton- und Filmaufnahmen der Verhandlung einschließlich der Verkündung der Urteile zu wissenschaftlichen und historischen Zwecken ermöglicht werden. Daneben sieht der Gesetzentwurf vor, die Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Kommunikationshilfen für hör- und sprachbehinderte Personen in gerichtlichen Verfahren zu verbessern. **Vorbild Karlsruhe** Für das Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe gibt es bereits eine gesetzliche Regelung für die Aufnahme und Übertragung öffentlicher Urteilsverkündungen. Sie ist aber eine Ausnahme vom seit 1964 geltenden gesetzlichen Verbot, Film- oder Tonaufnahmen von Gerichtsverfahren für die Veröffentlichung herzustellen. In dem Gesetzentwurf wird

auch auf die Diskussion verwiesen, ob das Verbot angesichts der technischen und gesellschaftlichen Veränderungen insgesamt noch zeitgemäß ist. So seien Livestreams öffentlicher Veranstaltungen weit verbreitet und ergänzen zunehmend die herkömmliche Berichterstattung. Aus Sicht von Justizminister Heiko Maas (SPD) ist das Gesetz ein weiterer Schritt zur Modernisierung der Justiz. Da sich die Urteile der obersten Gerichte auf das gesellschaftliche Zusammenleben auswirken, könne die Übertragung von Urteilsverkündungen für alle Interessierten nur hilfreich sein und den Rechtsstaat vielen Menschen näher bringen. Die Entscheidung über eine Übertragung verbleibe aber letztlich bei den Gerichten, hatte Maas anlässlich des Kabinettsbeschlusses erklärt. Der stellvertretende Ausschussvorsitzende Hendrik Hoppenstedt (CDU), der die Sit-

zung leitete, sagte zu Beginn, mit der Anhörung wolle das Gremium dazu beitragen, „einen ordentlichen Gesetzentwurf zu einem guten Ende zu bringen“. Dabei gelte es, die Interessen einer sich verändernden Medienlandschaft und das Informationsbedürfnis der Bürger mit dem Schutz des Persönlichkeitsrechts und dem Schutz von Opfern und Zeugen zu vereinbaren. Der Entwurf war im Dezember vergangenen Jahres in erster Lesung vom Bundestag beraten und an den Ausschuss verwiesen worden.

**Kein Dambruch** Für die Gruppen der Verteidiger und Richter sprachen Ali B. Norouzi vom Deutschen Anwaltverein und Jens Gnisa vom Deutschen Richterbund. Sie zeigten sich mit dem Entwurf prinzipiell einverstanden. Eine anfängliche Skepsis sei der Überzeugung gewichen, dass eine moderate Öffnung zugelassen werden könne, sagte Norouzi. Gnisa sah ebenfalls keine Einwände. Das von einigen vorgebrachte „Dambruchargument“ könne er nicht nachvollziehen. Bedenken hatte Gnisa jedoch gegen Bild- und Tonaufnahmen zu zeithistorischen und wissenschaftlichen Zwecken. Diese würden die Prozessführung erschweren und die Wahrheitsfindung einschränken. Andreas Mosbacher, Richter am BGH, versuchte diese Bedenken zu zerstreuen. Zeitgeschichtliche Aufnahmen seien sehr wichtig. Es müsse nur „wasserdicht“ sichergestellt sein, dass jede rechtliche Nutzung der Filmaufnahmen ausgeschlossen ist. Damit wäre auch eine klare Regelung für den Fall getroffen, dass Private die Aufnahmen unrechtmäßig erlangen. Für Übertragungen von Gerichtsentscheidungen fand Mosbacher klare Worte: „Eine selbstbewusste Justiz muss sich nicht verstecken.“ Viele Kollegen seien zwar skeptischer, er glaube jedoch nicht, dass sich die Verfahren durch eine Öffnung ändern würden. Die BGH-Präsidentin Bettina Limperg sei allerdings anderer Meinung, räumte er ein. Zu einem heftigen Schlagabtausch kam es zwischen Heiner Alwat von der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Friedrich-Schiller-Universität Jena und dem Leiter der ARD-Rechtsredaktion des SWR, Frank Bräutigam. Alwat sagte, er lehne den Entwurf kategorisch ab, da Medienübertragungen aus dem Gerichtssaal allein der Unterhaltung und dem Zeitvertreib diene und niemandem nutzen. Insbesondere die Fernsehanstalten würden sich kaum mit der „moderaten“ Erweiterung ihrer Möglichkeiten begnügen. Alwat sieht sogar die Gefahr, dass die Justiz gegenüber der „Vierten Gewalt“ vollends ihre Autonomie verliert und Richter zu Fernsehstars werden. Von Bräutigam kam dazu grundsätzlicher Widerspruch. Es gehe nicht um Quote, betonte er. Er verwies auf das große Interesse der Öffentlichkeit an den Entscheidungen der obersten Bundesgerichte. Die Themen spielten mitten im Leben von hunderten Tausenden Menschen und seien gesellschaftlich hoch relevant. Mit der seit 1998 erlaubten Übertragung von Urteilen am Bundesverfassungsgericht habe die ARD sehr gute Erfahrungen gemacht. Mit „Zirkus“ oder „Gerichtsshows“ habe das nichts zu tun. Wahrheitsfindung und Persönlichkeitsrechte würden nicht beeinträchtigt. Dagegen hielt Reinhard Müller, verantwortlicher Redakteur der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, eine Öffnung rechtlich nicht für geboten. Sie mache die Justiz nicht besser. Der Gesetzentwurf sei dem Zeitgeist geschuldet und referiere „völlig kritiklos“ den Medienwandel. Wichtiger als die schnelle Berichterstattung sei die Auslegung und Einordnung von Urteilen. Zudem bestehe die Gefahr, dass volksnäher geredet und populärer geurteilt werde. Aus seiner Sicht verändere eine Übertragung die Wirklichkeit. *Michael Wojtek*

## Mehr Geld für Erasmus Plus

**BILDUNG** Nach dem Willen der Koalitionsfraktionen soll das EU-Programm „Erasmus Plus“ für Studien- und Lernaufenthalte im Ausland mit einem höheren Gesamtetat ausgestattet werden, das in allen Programmbereichen den Förderquoten eine deutliche höhere Nachfrage gegenüberstehe. In dem entsprechen gemeinsamen Antrag von CDU/CSU und SPD (18/11726), den der Bundestag am vergangenen Freitag beriet und in die Ausschüsse überwies, fordern die Fraktionen zudem, dass die im Finanzrahmen 2014 bis 2020 vorgesehenen Mittel vor Zweckentfremdung gesichert werden müssen. Nach Angaben von Union und SPD wurde das Budget von „Erasmus Plus“ für den Zeitraum von 2014 bis 2020 gegenüber der Vorperiode um 40 Prozent auf 14,7 Milliarden Euro erhöht. Nach Angaben der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen, über deren Antrag zum „Erasmus Plus“-Programm (18/11737) der Bundestag ebenfalls debattierte, reicht dieses Budget allenfalls aus, um zwei von 100 EU-Bürgern zu fördern. Die Grünen fordern die Regierung deshalb auf, sich auf der EU-Ebene dafür einzusetzen, dass in allen Teilnehmerstaaten des Programms vor allem jene Menschen gefördert werden, die sich einen Lernaufenthalt im Ausland ohne die Förderung nicht leisten können. Zudem müsse mit einer Offensive endlich die „europäische Jugendgarantie“ umgesetzt werden, damit alle Jugendlichen in Europa spätestens vier Monate nach ihrem Schulabschluss einen Ausbildungs- oder Arbeitsplatz erhalten. *aw*

KURZ NOTIERT

### Mitglieder im Stiftungsrat der Kulturstiftung des Bundes

Die Abgeordneten Norbert Lammer (CDU), Marco Wanderwitz (CDU) und Burkhard Blienert (SPD) vertreten zukünftig den Bundestag im 14-köpfigen Stiftungsrat der Kulturstiftung des Bundes. Der Bundestag nahm den entsprechenden gemeinsamen Wahlvorschlag der Koalitionsfraktionen (18/11728) am vergangenen Donnerstag an. Als stellvertretende Mitglieder wurden Dorothee Bär (CSU), Astrid Freudenstein (CSU) und Hiltrud Lotze (SPD) gewählt. Im Stiftungsrat sind zudem Kulturstatsministerin Monika Grütters (CDU), das auswärtige Amt, das Bundesfinanzministerium sowie die Bundesländer und Kommunen vertreten. *aw*

### Linke will Numerus Clausus abschaffen

Die Linksfraktion fordert ein Hochschulzulassungsgesetz, das die bisherigen Zugangs- und Zulassungsbedingungen an der Universität ersetzt und ausreichend Studienplätze zur Verfügung stellt. Jedem berechtigten Studienbewerber müsse gesetzlich garantiert werden, innerhalb von zwei Jahren einen Studienplatz im Fach seiner Wahl zu erhalten. In ihrem Antrag (18/11418), den der Bundestag am vergangenen Donnerstag in die Ausschüsse überwies, bemängelt die Fraktion, dass in vielen Studienfächern die Nachfrage das Angebot übersteigere. Um den Zugang zu regulieren, werde auf den ungerechten Numerus Clausus (NC) zurückgegriffen. *rol*

# Der Kirchenbau und die Geschichte

## GARNISONKIRCHE Die Linke scheitert mit Bedenken gegen Wiederaufbau in Potsdam

An Bauwerken scheiden sich gerne die Geister, was oft an ihrer Architektur liegt, nicht selten aber auch an ihrer Geschichte. Letzteres gilt so grundsätzlich wie aktuell für die Potsdamer Garnisonkirche – im Zweiten Weltkrieg beschädigt und zur DDR-Zeiten abgerissen – über deren (Teil-)Wiederaufbau schon seit vielen Jahren gestritten wird. Als einstige Hof- und Militärkirche Preußens symbolisierte sie „die verhängnisvolle preußisch-deutsche Geschichte der Verknüpfung von Staat, Kirche und Militär“, heißt es in einem Antrag der Linken mit dem Titel „Keine Beteiligung des Bundes am Wiederaufbau der Garnisonkirche Potsdam“ (18/10061), den der Bundestag vergangene Woche gegen die Stimmen der Opposition ablehnte. Vor allem aber, argumentiert Die Linke darin, stehe die Kirche seit dem von der NS-Propaganda als „Tag von Potsdam“ zelebrierten 21. März 1933 „für die Besiegelung des Bündnisses von ‚deutsch-nationaler Reaktion und nationalsozialistischer Revolution‘“.

barocken Preußens und war das Wahrzeichen Potsdams. Sie prägte das Stadtbild“, gab er im Bundestag zu Protokoll. Er halte es für richtig, „dass mit dem Wiederaufbau der Kirche ein Ort für Frieden und Versöhnung geschaffen werden soll, der die vielschichtige Vergangenheit des Ortes nicht leugnet, sondern sie richtig einordnet“. Kahrs zufolge wurden der Stiftung „Garnisonkirche“ zwölf Millionen Euro des Bundes zugesagt, „wenn die restlichen Mittel für den Wiederaufbau des Turms durch Spenden gesichert seien“. Nun wolle sie zunächst eine reduzierte Version des Turms bauen. Dem hätten die Berichterstatter der Koalition zugestimmt, aber klargestellt, dass sich der Bund an einer zweiten Bauphase nicht erneut beteiligen werde. Rüdiger Kruse (CDU) attestiert der Garnisonkirche, sie sei „mit der Zeit des preußischen Militarismus und noch mehr mit der des Nationalsozialismus bedauerlich eng verbunden“ gewesen. Zugleich lehnte er ab, dass Gebäude „dafür haften, was in ihnen passiert ist“. Vielmehr habe man die Möglichkeit, „durch das Erhaltene oder auch das Wiederaufgebaute nicht zu vergessen und daraus zu lernen“. Die „wiederaufgebaute Garnisonkirche“ werde „nicht nur ein Erinnerungsort sein, sondern auch als Besinnungsort dienen können“.

Norbert Müller (Linke) warnt dagegen, dass auch eine „neuaufgebaute Kopie“ der Kirche für die „unsägliche Traditionslinie“ des „preußisch-deutschen Militarismus und Nationalismus“ stehen würde. Er weist darauf, dass es nicht mehr um den Nachbau der kompletten Kirche, sondern „nur noch um den Bau des Turms“ gehe. Sollte der Bund die zwölf Millionen Euro geben, wäre das geschichtspolitisch „völlig daneben“ und städtebaulich unvernünftig.

**»Lokaler Kirchenneubau«** Auch Annalena Baerbock (Grüne) lehnt eine finanzielle Bundesbeteiligung ab. „Einer privaten Aufbauinitiative, die sich kritisch der Geschichte des Bauwerks stellt, stehen wir nicht im Wege“, macht sie deutlich. Ihrer Fraktion sei aber „verschlossen geblieben“, was „diesen lokalen Kirchenneubau gegenüber anderen Projekten so national bedeutsam macht, dass dafür Millionenbeträge aus dem Kulturhaushalt des Bundes bereitgestellt werden“. *Helmut Stoltenberg*

**Bedeutender Barockbau** An eine andere Sicht auf den Bau erinnert Johannes Kahrs (SPD): für ihn ist die Garnisonkirche „weit mehr als das Symbol, das die Nationalsozialisten daraus gern machen wollten“. Sie gelte „als der bedeutendste Sakralbau des



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

Anzeige

**DAS WILL ICH ONLINE LESEN!**  
Jetzt auch als E-Paper.

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

Direkt zum E-Paper

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

**AUFGEKEHRT**

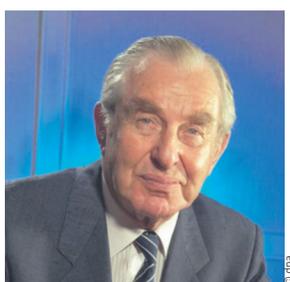
**Congratulation, Angela!**

Für eine Überraschung ist Donald Trump ja immer gut. Doch was hat den vermeintlich mächtigsten Mann der Welt in der vergangenen Woche bewogen, persönlich zum Telefon zu greifen, um Angela Merkel für den Wahlsieg bei den Landtagswahlen im Saarland zu gratulieren? Warum hat der US-Präsident nicht in Saarbrücken angerufen, sondern in Berlin? Vorstellbar sind viele Erklärungen. Zum einen Unwissenheit: Saarland? What the hell...? Oder die amerikanischen „fake news“-Medien können eine Landtagswahl, die kleiner ist als eine Kommunalwahl in München, nicht von einer Bundestagswahl unterscheiden und vermeldeten die Wiederwahl Merkels? War es gar eine Art Entschuldigung? Wollte Trump sein bestenfalls suboptimales Verhalten als Gastgeber während ihres USA-Besuches wettmachen? Oder war es Instinkt? Wollte er mal nachhören, wie das „German Fräulein-Wunder“ von der Saar es schafft, sich die Sympathien der Bürger über Jahre hinweg zu sichern? Bei ihm läuft das ja nicht ganz so gut. Aber da hätte er Annegret Kramp-Karrenbauer selbst fragen können. Vielleicht ist ihr Name für amerikanische Zungen aber auch einfach so fürchtbar schwer auszusprechen. Oder er wollte nicht in Verdacht geraten, mit der deutschen Automobilindustrie zu sympathisieren? Deutsche Diesel-Karren sind doch etwas in Verruf geraten in Ami-Land. Oder aber er besann sich auf seine pfälzischen Wurzeln. In der Pfalz fangen gefühlt 99 Prozent aller Witze mit den Worten an: „Was macht ein Saarländer...?“ Annegret hätte bestimmt gelacht und sich revanchiert. Im Saarland fangen nämlich gefühlt 99 Prozent aller Witze mit den Worten an: „Was macht ein Pfälzer...?“ *Alexander Weinlein*

**VOR 30 JAHREN...**

**Reise in die Vergangenheit**

**6.4.1987: Erster israelischer Präsident in Deutschland** Es war ein schwer belastetes Verhältnis. Der dunkle Schatten des Nazi-Regimes, das sechs Millionen Juden ermordet hatte, lag auch Jahrzehnte später noch über den Beziehungen zwischen Deutschland und Israel. Nach der Gründung des israelischen Staates 1948 sollte es noch fast 30 Jahre dauern, bis zum ersten Mal ein israelisches Staats-



Der 1997 verstorbene Chaim Herzog war Präsident Israels von 1983 bis 1993.

oberhaupt die Bundesrepublik besuchte: Am 6. April 1987 kam Präsident Chaim Herzog zu einem fünftägigen Aufenthalt nach Westdeutschland. Sein Besuch war für Herzog gleichsam eine Reise in die eigene Vergangenheit. Am ersten Tag seines Aufenthalts in Deutschland besuchte er das ehemalige Konzentrationslager Bergen-Belsen. 1945 hatte der israelische Präsident jener britischen Einheit angehört, die das KZ befreit hatte. Im weiteren Verlauf seines Deutschlandbesuchs reiste Herzog nach Worms, Bonn und Berlin – immer in Begleitung von Bundespräsident Richard von Weizsäcker (CDU), dessen berühmte Rede zum 40. Jahrestag des Kriegsendes den Weg für den Besuch bereitet hatte. Dank der Visite sah von Weizsäcker das deutsch-israelische Verhältnis „auf eine neue Ebene“ gehoben. Beide Staaten werteten den Herzog-Besuch als historisches Ereignis – der allerdings von einer Äußerung von Franz Josef Strauß überschattet wurde. Der CSU-Chef sprach sich für deutsche Waffenlieferungen an Saudi-Arabien aus. Herzog betonte daraufhin in Berlin die „historische Verantwortung“ der Bundesrepublik, „Israel bei seiner Existenzsicherung zu helfen.“ *Benjamin Stahl*

**ORTSTERMIN: DER FLAGGENWART DES BUNDESTAGS**



Der Plenarsaalassistent José Cases (vorne) und ein Kollege beim Flaggenwechsel auf dem Reichstagsgebäude.

© Deutscher Bundestag/Marc-Steffen Unger

**»Ich sehe überall Fahnen«**

Wenn die Flaggen runter sollen, klettert er auf das Dach des Reichstagsgebäudes. Wenn ausländische Staatsgäste den Bundestag besuchen, sorgt er dafür, dass die richtige Fahne weht. José Cases ist der Flaggenwart des Bundestags. Gemeinsam mit einem Kollegen verwaltet er die wohl bekanntesten Flaggen der Republik. „Das klingt geschwollen, aber für mich ist diese Aufgabe eine Ehre“, sagt der Spanier, der im Rheinland aufgewachsen ist. „Bei meiner Arbeit halte ich plötzlich das Symbol einer ganzen Nation in der Hand.“ Zwölf Fahnen sind es, die tagein, tagaus vor und auf Gebäuden des Bundestags wehen: Vor den Portalen und auf den Türmen des Reichstagsgebäudes sowie in der Straße „Unter den Linden“. Weil sie Wind und Wetter ausgesetzt sind, muss der Flaggenwart die Bundes- und Europaflaggen regelmäßig austauschen. „Normalerweise passiert das alle zwei bis drei Wochen“, sagt Cases. „Je nach Witterung aber auch öfter.“ Die abgenommenen Flaggen werden gewaschen, genäht und erst nach mehrmaliger Nutzung ausgemustert. Abgelegte Flaggen stünden hoch im Kurs. „Es gibt sehr viele Anfragen von Bürgern, die die Fahnen

kaufen möchten“, erzählt der 47-Jährige. Möglich ist das aber nicht. Auf's Dach muss der Flaggenwart auch, wenn eine Trauerbeflagung angeordnet wird. Dann setzt er die Fahnen auf Halbmast. Am Tag des Gedenkens an die Opfer des Nationalsozialismus und am Volkstrauertag ist das der Fall. Ebenso, wenn ein Abgeordneter verstirbt oder das Plenum eines verstorbenen Abgeordneten gedenkt. Hinzu kann eine vom Bundesministerium des Innern angeordnete Trauerbeflagung kommen, etwa bei Unglücksfällen. Ausgenommen von der Regel ist die „Flagge der Einheit“ die auf dem Platz der Republik immer in 28,5 Meter Höhe weht. „Sie hat einen Denkmalcharakter“, sagt Cases. Sechs mal zehn Meter groß ist das schwarz-rot-gelbe Tuch, so groß wie eine Zwei-Zimmer-Wohnung. Cases und sein Kollege hängen die Fahne zu zweit in die Haken und achten darauf, dass sie bloß nicht den Boden berührt. Denn das bringt Unglück, heißt es. Zuständig sind die Flaggenwarte auch für den Verleih der Tisch- und Innenraumfahnen, die die Abgeordneten für Ausschusssäle und Büros ausleihen. „So ein Fähnchen

macht viel aus“, sagt Cases überzeugt. Die Nachfrage sei sehr hoch. Mehr als 100 Raumflaggen und 120 der kleinen Tischfahnen lagern nach Nummern sortiert in einem Regal im Marie-Elisabeth-Lüders-Haus: Von A wie Åland bis Z wie Zypern wird man fündig. Was noch nicht vorrätig ist, bestellt Cases. Auch wenn ein Land eine neue Fahne einführt, wie Georgien vor 13 Jahren, wird geordert. „Wir müssen politisch immer up to date sein“, sagt Cases. In einem Schrank lagern besondere Raritäten. „Das ist unser Nostalgieschrank“, sagt er und lacht. Hier liegen die Überbleibsel nicht mehr existierender Staaten, darunter eine Flagge der DDR und des Sudans. Seit 24 Jahren arbeitet Cases beim Bundestag. „Ich gehöre zum Inventar des Parlaments“, scherzt er, der als Plenarsaalassistent außerdem Staatsgäste innerhalb des Bundestags begleitet. Man merkt ihm die Begeisterung für seine Arbeit an. Die sachgerechte Behandlung von Flaggen liegt ihm an Herzen, auch in der Freizeit. „Ich sehe überall Fahnen“, sagt er. Oft falle ihm auf, dass Institutionen die Deutschlandfahne falsch herum geflaggt haben. „Das spreche ich dann an.“ *Eva Bräth*

**PERSONALIA**

**->Dionys Jobst † Bundestagsabgeordneter 1969-1998, CSU**

Am 25. März starb Dionys Jobst im Alter von 89 Jahren. Der promovierte Jurist und Bundesbahndirektor aus Teublitz/Kreis Schwandorf war dort von 1960 bis 1991 Stadtrat und amtierte von 1960 bis 1996 als Kreisrat in Burglengenfeld bzw. Schwandorf. Jobst, stets Direktkandidat des Wahlkreises Schwandorf und stellvertretender Vorsitzender der CSU-Landesgruppe von 1982 bis 1990, wirkte im Bundestag überwiegend im Verkehrsausschuss mit, dessen Vorsitz er von 1988 bis 1998 inne hatte.

**->Bernhard Friedmann Bundestagsabgeordneter 1976-1990, CDU**

Bernhard Friedmann wird am 8. April 85 Jahre alt. Der promovierte Volkswirt und Abteilungspräsident aus Ottersweier/Kreis Rastatt trat 1961 der CDU bei. Der Direktkandidat des Wahlkreises Rastatt saß in allen vier Wahlperioden im Haushaltsausschuss des Bundestags. Er war Vorsitzender des Rechnungsprüfungsausschusses sowie des Bewilligungsausschusses für Verteidigungsausgaben. Von 1990 bis 2001 war Friedmann Präsidiumsmitglied des Europäischen Rechnungshofes, von 1996 bis 1998 stand er an dessen Spitze.

**->Werner Ringkamp Bundestagsabgeordneter 1992-1994, CDU**

Werner Ringkamp wird am 13. April 80 Jahre alt. Der aus Gütersloh gebürtige Leitende Angestellte und Volkshochschuldozent trat 1961 der CDU bei und engagierte sich über 50 Jahre in der Christlich-Demokratischen Arbeitnehmerschaft. Im Bundestag wirkte Ringkamp im Gesundheitsausschuss sowie im Bildungsausschuss mit.

**->Walter Hitschler Bundestagsabgeordneter 1987-1994, FDP**

Am 13. April wird Walter Hitschler 75 Jahre alt. Der promovierte Volkswirt und Ministerialrat aus Zweibrücken trat 1963 der FDP bei. Er ist Ehrenvorsitzender des Bezirksverbands Pfalz. Von 1972 bis 1980 und von 1998 bis 2014 war er Stadtrat in Zweibrücken und gehörte von 1982 bis 1983 dem Landtag von Rheinland-Pfalz an. Im Bundestag saß Hitschler im Ausschuss für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Von 1988 bis 1994 war er Mitglied der Parlamentarischen Versammlung des Europarats und der WEU.

**->Axel Wernitz Bundestagsabgeordneter 1972-1994, SPD**

Axel Wernitz wird am 17. April 80 Jahre alt. Der Kaufmann und promovierte Wirtschaftswissenschaftler aus Nördlingen schloss sich 1958 der SPD an. Er war Vorsitzender des Unterbezirks Nordschwaben, Mitglied des Bezirksvorstands Südbayern und des Bundesparteirats. Von 1970 bis 1972 war er bayerischer Landtagsabgeordneter. Wernitz wirkte im Bundestag im Innenausschuss mit, von 1976 bis 1987 stand er an dessen Spitze.

**->Lisa Seuster Bundestagsabgeordnete 1987-1998, SPD**

Am 17. April wird Lisa Seuster 75 Jahre alt. Die Industriekauffrau aus Lüdenscheid trat 1974 der SPD bei. Von 1975 an gehörte sie fast 30 Jahre lang dem Lüdenscheider Stadtrat an, amtierte von 1987 bis 1994 als stellvertretende Bürgermeisterin und stand von 1994 bis 1999 an der Spitze ihrer Heimatstadt. Die Direktkandidatin des Märkischen Kreises II arbeitete im Bundestag im Petitionsausschuss und im Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend mit.

**->Albert Deß Bundestagsabgeordneter 1990-2004, CSU**

Am 17. April wird Albert Deß 70 Jahre alt. Der Landwirtschaftsmeister und selbstständige Landwirt aus Röckersbühl/Kreis Neumarkt in der Oberpfalz trat 1963 der CSU bei. Er gehört seit über 35 Jahren dem Kreisvorstand an, ist Mitglied des CSU-Bezirksvorstands Oberpfalz und saß von 1997 bis 2012 im Landesvorstand seiner Partei. Seit 1978 ist er Kreisrat in Neumarkt. Im Bundestag arbeitete Deß im Landwirtschaftsausschuss mit. Seit 2004 ist er Mitglied des Europäischen Parlaments und agrarpolitischer Sprecher der EVP-Fraktion.

**->Achim Großmann Bundestagsabgeordneter 1987-2009, SPD**

Achim Großmann wird am 17. April 70 Jahre alt. Der Psychologe aus Würselen bei Aachen schloss sich 1971 der SPD an, war von 1982 bis 1996 Vorsitzender des dortigen Unterbezirks und gehörte von 1983 bis 1995 dem Bezirksvorstand Mittelrhein an. Von 1975 bis 1998 war er Stadtverordneter in Würselen. Großmann, von 1991 bis 1998 wohnungspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion und Mitglied des Fraktionsvorstands, war stets Direktkandidat des Wahlkreises Aachen II. Von 1998 bis 2009 amtierte er als Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bzw. Bau- und Stadtentwicklung. *bmh*

**LESERPOST**

Zur Ausgabe 11-12 vom 13. März 2017, »Er droht doch nur« auf Seite 7: Zwischen dem ZDF-Satiriker Jan Böhmmermann und dem Präsidenten der Türkei Recep Tayyip Erdogan steht es jetzt eins zu eins. Böhmmermann hatte im vergangenen Jahr Erdogan in einem »Schmähgedicht« unterstellt, er würde »Masken tragend junge Frauen« schlagen. Erdogan stellte daraufhin eine Strafanzeige. Unterstützung fand Erdogan bei Bundeskanzlerin Angela Merkel, die meinte, das Gedicht »sei bewusst ver-

letzend«. Nun aber, da Erdogan die Deutschen und die Niederländer als »Faschisten« und »Nazis« beleidigte, wo bleibt die Strafverfolgung? Findet sich da kein Staatsanwalt? Angela Merkel meinte, dass Erdogans Äußerung »deplatziert« sei. Da kann man scheinbar nichts machen. Was sagte Kurt Tucholsky vor vielen Jahrzehnten auf die Frage, was Satire dürfe? Er sagte: »Alles!« Jetzt haben das alle verstanden.

*Andreas Scheuer Kerpen*

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

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

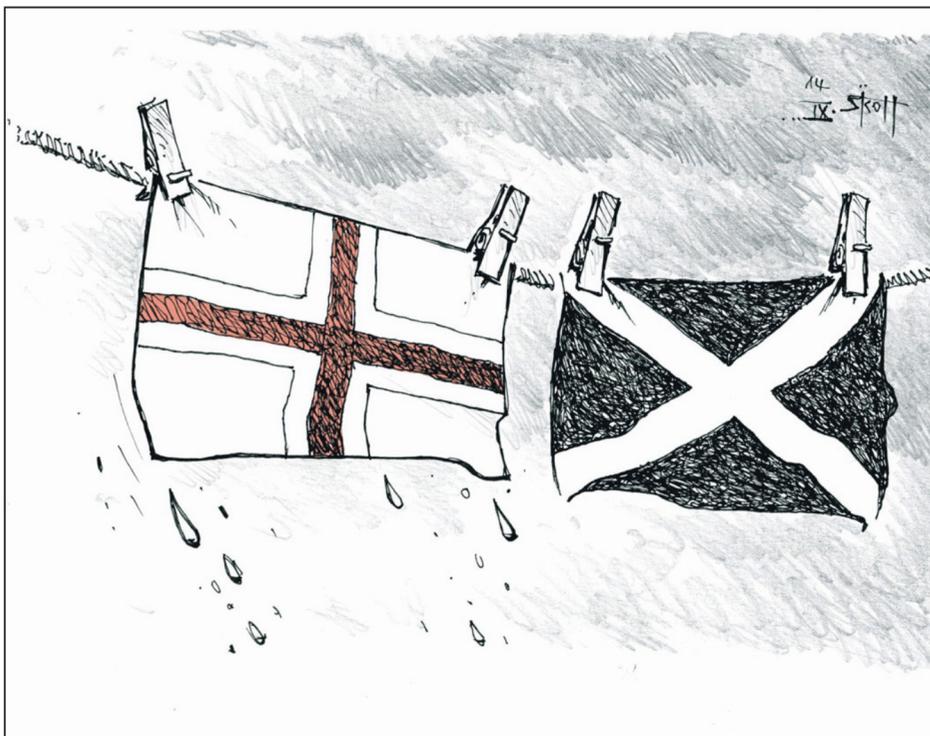
Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.

Die nächste Ausgabe von »Das Parlament« erscheint am 18. April.

**Debatte über digitales Urheberrecht**

**DISKUSSION** Experten kritisieren die Rechtsunsicherheit im Bereich des digitalen Urheberrechts. Das wurde bei einer Veranstaltung zum Thema »Harmonisierung des Urheberrechts« der Deutschen Gesellschaft für Gesetzgebung (DGG) deutlich, die vergangene Woche im Bundestag stattfand. Uneinig waren sich die Diskutanten darüber, wie die richtige Balance zu schaffen sei zwischen nutzerfreundlichen Zugangsrechten einerseits und angemessenen Lizenz- und Bezahlschranken zum Schutz der Rechteinhaber und Autoren andererseits. Einigkeit bestand darin, dass in Forschung und Bildung die Nutzung ausgewählter Inhalte auch ohne vorherige Einwilligung des Rechteinhabers möglich sein solle. Julia Reda, stellvertretende Fraktionsvorsitzende der Grünen/EFA-Fraktion im Europäischen Parlament forderte, eine europäische Regelung zu schaffen. Der Gesetzgebungsprozess der EU werde noch mehrere Jahre dauern, erklärte sie. So lange könnten Universitäten und Schulen nicht warten. In Übereinstimmung mit den anderen Teilnehmern schlug sie vor, parallel an nationalen Regelwerken zu arbeiten. Judith Steinbrecher vom Digitalverband Bitkom und Matthias Ulmer, Geschäftsführer des Eugen-Ulmer-Verlags, mahnten an, Rechtssicherheit zu schaffen, da Investitionen ansonsten ausblieben. Steinbrecher plädierte für Einzelabrechnungen pro Werk und Nutzung. »Eine pauschale Abrechnung ist das falsche Signal«, sagte sie. **||**

**SEITENBLICKE**



**BUNDESTAG LIVE**

Topthemen vom 2.5. – 5.5.2017

Entwicklungspolitik (Do)  
Erwerbsminderungsrente (Fr)

Phoenix überträgt live ab 9 Uhr

Auf [www.bundestag.de](http://www.bundestag.de):  
Die aktuelle Tagesordnung sowie die Debatten im Livestream



**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 Schifferlööpools von der Versicherungsteuer – der Strauß ist riesengroß.

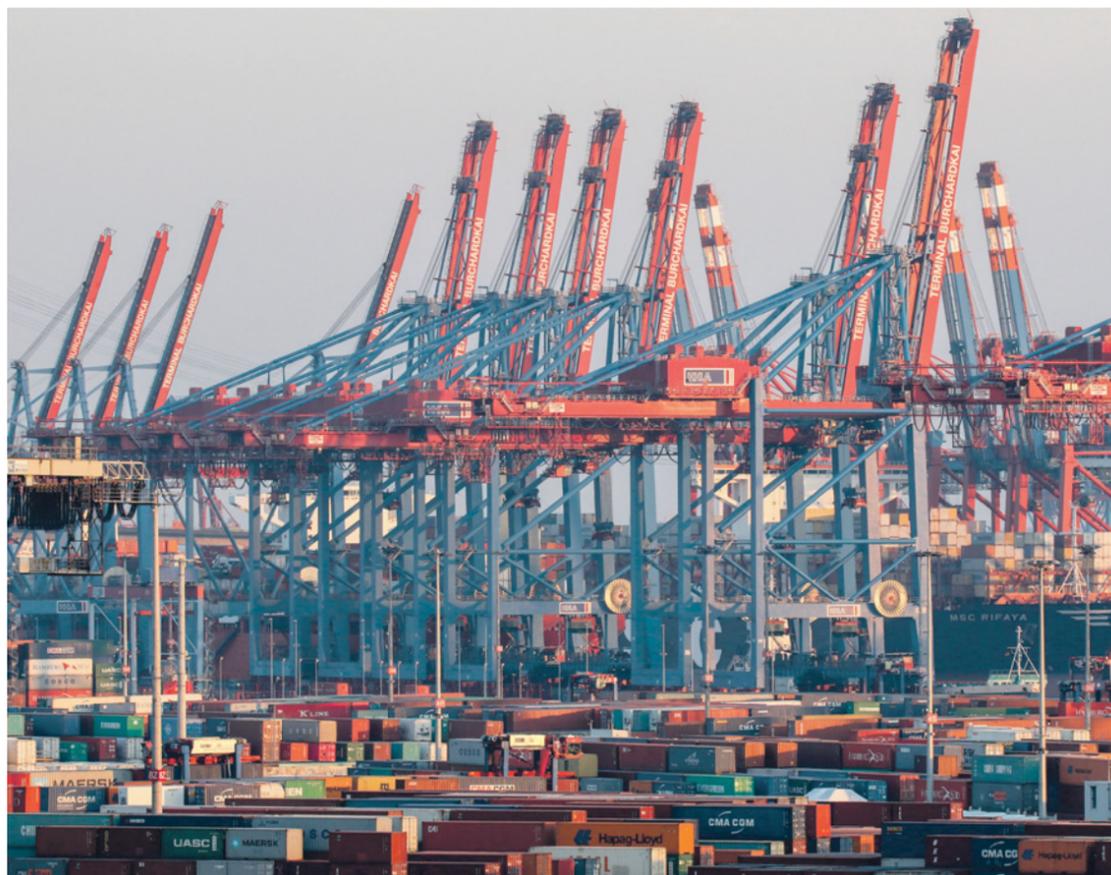
Nun müssen aber auch die Reeder ihren Beitrag leisten. Wir werden uns diese Entwicklung sehr genau anschauen und vor allen Dingen auch evaluieren. Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen gilt es zu stärken. Wir haben hierzu das Nationale Hafenkonzept, wir fördern intelligente Hafentechnologien.

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 Parlamentarischen Fernsehens als Live-Video- und Audio-Übertragung zur Verfügung.  
[www.bundestag.de/live/tv/index.html](http://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 dürrftig. 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 Logistikkreuzung 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 Haushälter, 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.

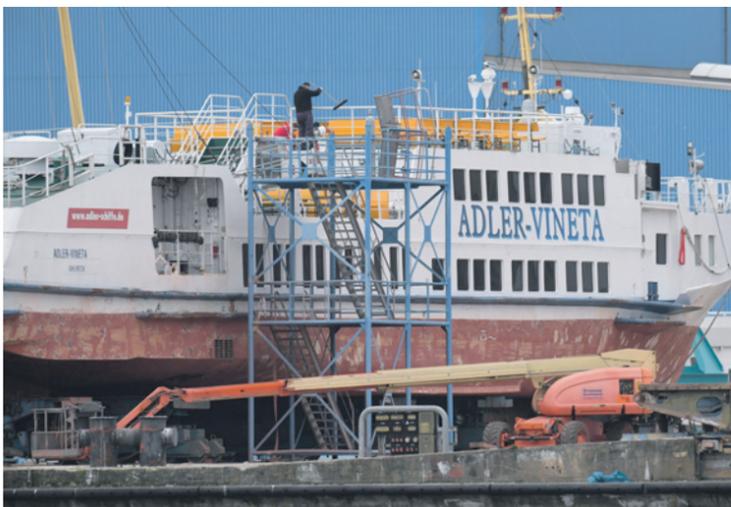
Auch Elektromobilität wird eine immer wichtigere Rolle spielen. Insbesondere beim Fährverkehr und in der Binnenschifffahrt, aber auch beim Hafenumschlag und -transport wollen wir Elektromobilität verstärkt fördern. Der Bund sollte bei öffentlichen Beschaffungen mit gutem Beispiel vorangehen und diese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

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)

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

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 Wahlkampfredde 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 Schienenlärmsgesetz, 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.

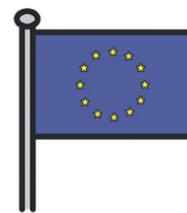
Groß-Britannien liegt nord-westlich von Deutschland.

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.

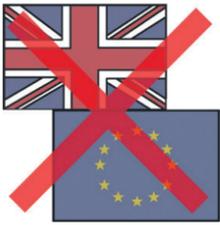
## Groß-Britannien und die EU



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.

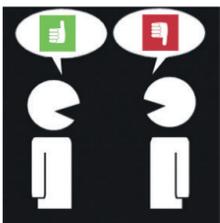
### Volks-Befragung

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.



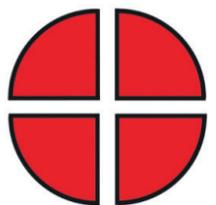
#### 5) Kein Großbritannien mehr?

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.

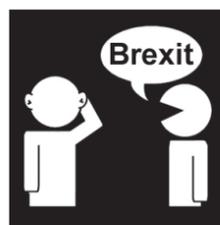
Dann würde alles so bleiben,  
wie es jetzt ist.



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](http://www.bundestag.de/leichte_sprache)

#### Impressum

Dieser Text wurde  
in Leichte Sprache  
übersetzt vom:



**Nachrichten  
Werk**

[www.nachrichtenwerk.de](http://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](http://www.sclera.be)), © Paxtoncrafts Charitable Trust ([www.straight-street.com](http://www.straight-street.com)), © Sergio Palao ([www.palao.es](http://www.palao.es)) im Namen der Regierung von Aragon ([www.arasaac.org](http://www.arasaac.org)), © Pictogenda ([www.pictogenda.nl](http://www.pictogenda.nl)), © Pictofrance ([www.pictofrance.fr](http://www.pictofrance.fr)), © UN OCHA ([www.unocha.org](http://www.unocha.org)) oder © Ich und Ko ([www.ukpukvve.nl](http://www.ukpukvve.nl)). Die Picto-Selector-Bilder unterliegen der Creative Commons Lizenz ([www.creativecommons.org](http://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.