



Gesine Meißner MdEP

Ihre liberale Stimme in Europa – Halbzeitbilanz 2014 bis 2017

gesine-meissner.de



Gesine Meißner MdEP

Ihre liberale Stimme in Europa Halbzeitbilanz 2014 bis 2017

© 2017 Gesine Meißner MdEP

Alle Rechte vorbehalten. Diese Publikation oder Teile der Publikation dürfen nicht ohne die schriftliche Genehmigung des Herausgebers vervielfältigt, in Datenbanken gespeichert oder in irgendeiner Form übertragen werden. Diese Publikation ist eine Information der ALDE-Fraktion im Europäischen Parlament und darf nicht für Wahlwerbung verwendet werden.



Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser, liebe Freundinnen und Freunde Europas!

Halbzeit im Europäischen Parlament – für mich wie schon in der letzten Wahlperiode Anlass, Zwischenbilanz zu ziehen. Die Europawahl 2014 hat viele Veränderungen mit sich gebracht. Die beiden großen Fraktionen EVP (mit CDU/CSU) und S&D (mit SPD) haben sich zahlenmäßig angenähert und zunächst auch in Brüssel eine große Koalition gebildet. Meine liberale Fraktion ALDE rutschte von Platz drei auf Platz vier, da mit den sieben Abgeordneten der AfD die EKR an uns vorbeiziehen konnte.

Wir deutschen Liberalen sind daran leider nicht ganz unschuldig, da wir nach zwölf FDP-Abgeordneten in der Wahlperiode 2009 bis 2014 jetzt nur noch zu dritt sind – Alexander Graf Lambsdorff, Michael Theurer und ich. Dafür gehört jetzt mit der Bayerin Ulrike Müller von den Freien Wählern erstmals eine Deutsche, die nicht aus der FDP kommt, der liberalen Fraktion an.

Da bei dieser Wahl die Fünfprozenthürde nicht mehr galt, sind auch einzelne Vertreter kleiner Parteien ins Parlament eingezogen: eine Piratin sitzt jetzt bei den Grünen, ein Vertreter der Tierschutzpartei bei den Linken, ein Mitglied der Familienpartei bei der EKR, der Satiriker Martin Sonneborn von 'Die Partei' und der Vertreter der NPD sind fraktionslos und damit bedeutungslos.

Erstmals gab es Spitzenkandidaten der verschiedenen europäischen Parteienfamilien. Da die EVP als Wahlsieger hervorging, wurde ihr Spitzenkandidat Jean-Claude Juncker Präsident der Europäischen Kommission. Martin Schulz, Spitzenmann der S&D, durfte eine zweite Amtszeit als Präsident des Europäischen Parlaments antreten – obwohl der Parlamentspräsident sonst nur für zweieinhalb Jahre gewählt wird, für eine halbe Legislaturperiode. Mittlerweile hat der Italiener Antonio Tajani von der EVP das Amt übernommen und Martin Schulz wechselte als SPD-Kanzlerkandidat nach Deutschland. Unser liberaler Spitzenkandidat Guy Verhofstadt blieb Fraktionsvorsitzender und arbeitet weiter an seinem Ruf als flammendster Redner des Parlaments. Erfreulich aus FDP-Sicht: mein Kollege Alexander Graf Lambsdorff wurde zum Vizepräsidenten des Parlaments gewählt, vor kurzem auch in diesem Amt für die zweite Halbzeit bestätigt.



Das Erstarken von Rechtspopulisten und Europagegnern hat das Klima im Plenum deutlich verändert. In dem sonst eher sachlich-friedlichen Europaparlament – für mich nicht langweilig, sondern demokratisch fair – wird gepöbelt und beleidigt. Es ist auch lange nicht passiert, dass ein abwesender Abgeordneter einen Kollegen mit der eigenen elektronischen Stimmkarte abstimmen lässt und damit Anwesenheit vortäuscht – so geschehen durch Marine le Pen. Aber das ist eine Lappalie im Vergleich zu der Gefahr für die Europäische Union, die von den rechtspopulistischen Bewegungen droht und die im Brexit-Referendum ihren vorläufigen Höhepunkt gefunden hat – bei dem es hoffentlich auch bleibt.

Gut daran ist, dass die pro-europäischen Fraktionen trotz inhaltlicher Unterschiede näher zusammengedrückt sind. Aber das reicht nicht, wir sind alle gefordert, den Menschen den Wert der EU noch besser zu erklären, Europa in den Herzen zu verankern. Eine entscheidende Rolle könnten dabei die nationalen Regierungen spielen, wenn sie denn wollten. Aber in den Hauptstädten ist es leider üblich, alles, was bei der Bevölkerung gut ankommt, als nationale Entscheidung zu präsentieren und die EU für alles zu beschuldigen, was die Menschen aufregt, auf 'die da in Brüssel' zu zeigen und die EU damit zum Buhmann zu machen. Unser Alltag wird in der Tat zu einem großen Teil durch europäische Gesetze geprägt, viele davon gehen jedoch auf Initiativen der Mitgliedstaaten zurück und jedes einzelne davon wird mit deren Zustimmung verabschiedet – was die Regierungen oft erfolgreich verdrängen.

Mit der Wahl von Donald Trump zum Präsidenten der Vereinigten Staaten von Amerika sehen sich die Rechtspopulisten weiter im Aufwind, schmieden Allianzen und blicken erwartungsvoll auf die anstehenden Wahlen in Frankreich, den Niederlanden und Deutschland in der Hoffnung, durch gute Ergebnisse und vielleicht sogar Regierungsübernahme die Welt entscheidend zu verändern und die Europäische Union zu zerstören. Besorgniserregend ist, dass sowohl das Brexit-Referendum als auch die Wahl in den USA mit 'Fake News' und bewusst platzierten Lügen gewonnen wurde. Aber auch darin liegt eine Chance, nämlich dass ein Ruck durch die Bevölkerung geht, der Wert der Friedens-Union EU wieder in den Fokus rückt und die traditionellen Parteien im Wahlkampf auf Transparenz und ehrliche Ansagen setzen.

Der Krieg in Syrien, die anhaltenden Flüchtlingsströme und die Terroranschläge des IS haben die politische Diskussion dominiert. Es wurde fast zur traurigen Gewohnheit, dass Martin Schulz die Plenarsitzungen des Parlaments mit einer

Schweigeminute für im Mittelmeer ertrunkene Flüchtlinge begann. Ich wurde zu Hause oft gefragt, warum Politiker tatenlos zusehen und nichts gegen diese Tragödie unternehmen. Dabei wollten Kommission und Parlament schon in der vergangenen Wahlperiode eine europäische Asyl- und Migrationspolitik beschließen mit vereinfachten Aufnahmeverfahren, einem europäischen solidarischen Verteilungsschlüssel, verstärktem Schutz der EU-Außengrenzen, mit Rettung für Menschen in Seenot und einer 'Blue Card' für unseren Arbeitsmarkt. Leider haben einige Länder dies blockiert mit ihrer Weigerung, Flüchtlinge aufzunehmen. Jetzt werden die einzelnen Beschlüsse nach und nach gefasst, aber wir hätten viel Leid verhindern können, wenn es anders gelaufen wäre.

Auch beim Kampf gegen den Terror hätte ich mir oft andere Reaktionen gewünscht: Eine bessere Zusammenarbeit der Geheimdienste wäre wichtig, wie von uns Liberalen gefordert. Stattdessen werden jetzt Fluggastdaten gespeichert, obwohl Terroristen sich in der Regel auf dem Landweg bewegen. Und statt den Schwarzmarkt für Waffen besser zu bekämpfen, ist damit zu rechnen, dass ein strengeres Waffengesetz den Sportschützen ihr Hobby erschwert.

Was ist neu für mich? Mein 'Wahlkreis' umfasst jetzt mit Niedersachsen, Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt sechs Bundesländer. Neben dem Verkehrsausschuss arbeite ich nun auch im Umwelt- und im Industrieausschuss mit und gehöre dem Abgas-Untersuchungsausschuss an. Mehr dazu erfahren Sie in dieser Halbzeitbilanz.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen – und bleiben Sie Europa gewogen!

Ihre

Gesine Meißner
Brüssel | Februar 2017



Parteipolitische Arbeit

Meine Rolle in der FDP, mein Einsatz für Frauen, die ALDE-Partei und -Fraktion

Nach der Niederlage bei der Bundestagswahl 2013 haben wir uns in der FDP durch eine gründliche Bestandsaufnahme neu aufgestellt: als Freie Demokraten mit neuem Logo, neuen Farben, Bildung als Thema Nr. 1, Mitglieder-offenen Parteikonvents und Aktionstagen sowie konsequentem Arbeiten für den Wiedereinzug in den Bundestag. 2016 haben wir mit der langjährigen Liberalen Hildegard Hamm-Brücher und den ehemaligen Außenministern Guido Westerwelle, Hans-Dietrich Genscher und Walter Scheel Persönlichkeiten verloren, die Deutschlands Politik entscheidend mitgeprägt haben – sie sind für uns Ansporn und Vorbild. Anregungen bekommen wir aus der sehr erfolgreichen ALDE-Parteienfamilie.

Einsatz für die Freien Demokraten

32 Jahre engagiere ich mich schon in der FDP, als Abgeordnete seit 2003 im Niedersächsischen Landtag und seit 2009 im Europaparlament. Das brachte mir viel Vernetzung und immer neue Aufgaben und Posten. Da ich nichts davon halte, auf allen Hochzeiten zu tanzen und Titel zu sammeln, übernehme ich Funktionen immer nur so lange, wie ich sie auch zeitmäßig bewältigen kann. Aktuell gehört dazu:

- > Bundesvorstand (seit 2009)
- > Programmkommission für die Bundestagswahl
- > Stellvertretende Bundesvorsitzende der Liberalen Frauen
- > Delegierte bei Bundes- und Landesparteitagen
- > Fachlicher Einsatz in Bundes- und Landesfachausschüssen
- > Landesvorstand Niedersachsen.

Über meine Wahlkreisarbeit hinaus nehme ich bundesweit Termine zu meinen Themen aus der Parlamentsarbeit wahr, soweit zeitlich möglich – bei 39 Sitzungswochen im Jahr gar nicht so einfach zu organisieren. Daher bin ich oft am Wochenende unterwegs oder verbinde Termine mit An- und Abreise nach/von Brüssel oder Straßburg.

Einsatz für Frauen und 'Gender'

Frauenförderung und Gleichstellungs-/Genderpolitik waren immer Bestandteil meines Engagements, auch beruflich. Die Bundesvereinigung Liberale Frauen, der ich seit Gründung angehöre, geriet nach der Wahl Niederlage 2013 in Turbulenzen. 2014 übernahm ich den Vorsitz, um gemeinsam



Mit FDP-Parteivorsitzendem Christian Lindner auf dem Bundesparteitag am 16. Mai 2015 in Berlin.

mit aktiven Vorstandsfrauen neu durchzustarten. Dazu gehörte die Begleitung der Frauenförderprogramme der Friedrich-Naumann-Stiftung-für-die-Freiheit, inklusive Einladung der Teilnehmerinnen nach Brüssel. Wir haben dadurch neue Mitglieder gewonnen und in Thüringen den Landesverband mit neuem Vorstand wieder in Schwung bringen können. Die Erfurterin Katja Grosch übernahm nicht nur den Vorsitz dort, sie ist jetzt auch meine Nachfolgerin als Bundesvorsitzende.

Kurze Anmerkung: Die Liberalen Frauen sind eine politische Vorfeldorganisation, Mitgliedschaft bei der FDP ist nicht Voraussetzung und FDP-Frauen gehören nicht automatisch dazu. Das ist bei den anderen Parteien anders geregelt.

Internationale Anregungen für die Liberalen Frauen bekam ich von 2013 bis 2015 als Vizepräsidentin von ALDEGEN, den europäischen liberalen Frauen, beispielsweise durch ein Seminar in Barcelona zu weiblichem Unternehmertum.



Das Problem liegt darin, dass viele denken, Europa ist weit weg. Dabei betrifft es uns alle und es ist wichtig zur Wahl zu gehen. Denn in der EU werden viele Dinge für unseren Alltag beschlossen – nicht um die Menschen zu ärgern, sondern damit es ihnen auch in Zukunft gut geht.

Gesine Meißner zur Europawahl | Delmenhorster Kreisblatt | 26. Mai 2014

Dieses Thema, an dem die Europäische Kommission intensiv arbeitet, stand auch im Mittelpunkt einer Konferenz, die ich 2016 im Parlament gemeinsam mit dem türkischen Unternehmerinnenverband KAGIDER durchgeführt habe. In Brüssel laden wir 'ALDE-Ladies' regelmäßig zu Frühstücksrunden ein und diskutieren mit EU-Kommissarinnen oder externen Referenten.

ALDE-Partei und Europäisches Liberales Forum (ELF)

Die Allianz der Liberalen und Demokraten Europas (ALDE) gibt es in zwei Varianten: als Fraktion im Europaparlament und als europäische Partei. Der ALDE-Partei unter Vorsitz meines niederländischen Fraktionskollegen Hans van Baalen gehören auch Liberale aus Ländern außerhalb der EU an, beispielsweise aus Russland, Aserbeidschan und der Ukraine. Bei den letzten Kongressen in Lissabon, Budapest und Warschau habe ich nicht nur Resolutionen aus meinem Themenbereich für die FDP verhandelt, sondern auch regelmäßig in Podiumsdiskussionen mitgewirkt.

Für Tumult und rege Teilnahme sorgte 2014 meine Einladung zu einem Seminar mit der ALDE-Stiftung Europäisches Liberales Forum über rechtspopulistische Bewegungen. Abgeordnete der britischen Brexit-Befürworter UKIP versuchten lautstark die Veranstaltung zu stören, konnten aber von uns gebändigt werden.

Die ALDE-Fraktion

Nach jeder Europawahl starten im Europäischen Parlament bei der Neu-Zusammensetzung oder Neubildung der Fraktionen zahlreiche 'Koalitionsverhandlungen'. Für die FDP war immer klar, wir gehören zur ALDE. Aber in unserer Fraktion sitzen seit 2014 beispielsweise acht statt vorher zwei spanische Abgeordnete, die vier verschiedenen Parteien angehören und sich zu Hause sogar vor Gericht streiten. Nur dank gemeinsam erarbeiteter liberaler Leitlinien konnten wir Konsens erzielen und eine konstruktive Zusammenarbeit beginnen. Dennoch ist die Definition von 'liberal' oftmals auch stark von nationalen Gegebenheiten oder der politischen Historie einer Partei geprägt, weshalb man auch innerhalb der ALDE nicht bei jedem Thema einer Meinung ist.

Ich wurde erneut zur verkehrspolitischen Sprecherin der Fraktion gewählt und konnte die enge Zusammenarbeit mit der Verkehrskommission fortsetzen, die weiter liberal geführt wird: auf den Esten Siim Kallas folgte die slowenische Hightech-Managerin (und ehemalige Volleyball-Nationalspielerin) Violeta Bulc, mit der ich nicht nur bei den 'ALDE-Commissioners-Dinners' regen Kontakt pflege.

Wahlkampfeinsatz

Unterstützung der Liberalen in Wahlkämpfen ist für mich selbstverständlich, nicht nur in meinem Wahlkreis. Für die Wahlen 2016 war ich vor allem in Sachsen-Anhalt, Baden-Württemberg und Mecklenburg-Vorpommern unterwegs. Gerade stand das Saarland in meinem Kalender, und natürlich nehme ich Termine im Vorfeld der Bundestagswahl wahr.

Besuchergruppen im Europäischen Parlament

Den Europaabgeordneten bei der Arbeit über die Schulter schauen – auch viele Bürgerinnen und Bürger aus meinem Wahlkreis haben von dieser Möglichkeit in den vergangenen Jahren Gebrauch gemacht. So können Sie meine Arbeit als Abgeordnete näher kennenlernen. Ich freue mich immer besonders, wenn ich mit Ihnen in Austausch treten kann.

Jeder Abgeordnete hat als Beitrag zur politischen Bildung pro Jahr ein bestimmtes Kontingent zur Verfügung, um Menschen aus dem Wahlkreis nach Brüssel oder nach Straßburg einzuladen. Darüber hinaus gibt es natürlich die

Möglichkeit, in Eigenregie als Gruppe anzureisen. Oft finden auch anderweitig organisierte Besucherfahrten statt, zum Beispiel im Rahmen eines Förderprogramms für politisch engagierte Frauen durch die Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit. Egal auf welchem Weg, ein Besuch im Parlament bietet interessante Einblicke über die täglichen Abläufe der EU-Parlamentarier und gibt mir die Möglichkeit des direkten Austausches.

Sollte dies Ihr Interesse geweckt haben, kontaktieren Sie mein Wahlkreisbüro per eMail an info@gesine-meissner.de.



Offizielle Besuchergruppe in Straßburg
9. September 2015



Besucher der Dualen Hochschule Baden-Württemberg Lössach in Straßburg
19. Januar 2016



Gruppenfoto der neu zusammengesetzten ALDE-Fraktion vom Anfang des Mandats in Straßburg
2. Juli 2014



Mit dem Bundesvorsitzenden der Jungen Liberalen (JuLis) Constantin Kuhle auf dem Juli Bundeskongress in Braunschweig | 12. Oktober 2014



Mit jeder Menge Power auf dem Bundesparteitag: Stand der Liberalen Frauen
24. April 2016



Veranstaltung zum Thema Rechtspopulismus zusammen mit dem Europäischen Liberalen Forum | 24. September 2014



Besuchergruppe politisch interessierter Frauen im Rahmen eines Programmes der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit | 28. Februar 2016

Schifffahrt

Koordinatorin im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Die Schifffahrt spielt bei der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und des wirtschaftlichen Wachstums der Europäischen Union eine Schlüsselrolle. Damit das so bleibt, müssen jedoch in Zukunft einige Herausforderungen gemeistert werden: Die europäische Seefahrt steht im Kontext globalisierter Märkte unter erhöhtem Wettbewerbsdruck.

Zudem muss die Attraktivität der Seeverkehrsberufe und die Profitabilität der maritimen Industriezweige gesichert und das Potenzial für die Entlastung anderer Verkehrswege ausgeschöpft werden. An zukunftsorientierten Lösungen habe ich schon seit 2009 gearbeitet.

Ozeanriesen, Kreuzfahrtschiffe und Lastkähne: ich mag alles, was schwimmt!

Das sage ich häufig, wenn ich eingeladen werde, um über Schifffahrtsthemen zu sprechen. Da trifft es sich gut, dass mein Wahlkreis hauptsächlich aus den norddeutschen Küstenländern besteht. Die meisten Güter und Rohstoffe kommen auf dem Seeweg zu uns. Die großen Häfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg sind für Europa die wichtigsten Umschlagplätze. Aber bei vielen Besuchen konnte ich immer wieder feststellen, dass auch die kleineren deutschen Häfen ihre Nische gefunden haben. Cuxhaven hat sich zum Beispiel auf den Transport von Komponenten für Offshore-Windanlagen spezialisiert und der Hafen Wismar verlädt Holz, das von Skandinavien und Russland über die Ostsee kommt.

Da es in Deutschland aber genauso viele Flüsse und Kanäle gibt, bin ich auch eine der wenigen Abgeordneten im Verkehrsausschuss, die sich um die Belange des kleinen Bruders der Seeschifffahrt kümmert: der Binnenschifffahrt. Sie spielt allerdings nur in den europäischen Ländern mit großen Flüssen eine Rolle.

So liegt der Gesamtanteil der über die europäischen Wasserwege transportierten Güter in den letzten Jahrzehnten bei nur ca. 6 %. Die meiste Aktivität herrscht entlang des Rheins (75 %). Die Donau, die eigentlich enormes Potenzial hat und über den Rhein-Main-Donau-Kanal die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindet, kann nur 10 % der Verkehre verbuchen. Hintergrund ist natürlich, dass die Abnehmer für die Produkte eher in

Mitteuropa als in Rumänien sitzen. Aber auch, dass die Donau besser ausgebaut werden muss. Gerade in den heißen Sommermonaten muss die Schifffahrt wegen extremen Niedrigwassers dort teilweise eingestellt werden.

»

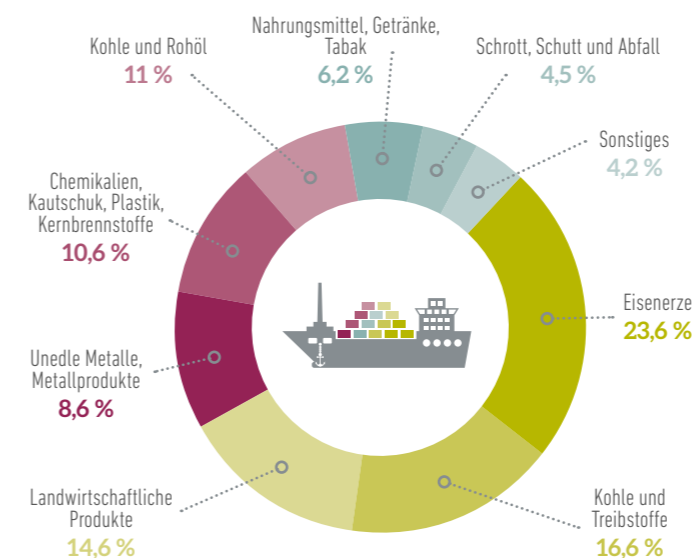
Häfen wie der Jade-Weser-Port werden sehr bald bessere Zahlen vorweisen. Deutschland als Exportnation braucht diese Häfen und der Containerumschlag wächst.

Gesine Meißner zum Jade-Weser-Port | Nordwest Zeitung | 13. Mai 2014

Für mich hat die Binnenschifffahrt noch viel Potenzial, denn unsere Wasserwege sind lange nicht so überfüllt wie Autobahnen oder Schienennetze. Zudem ist der Transport per Schiff umweltfreundlicher. Ein Binnenschiff von 105m Länge kann 100 – 120 LKW-Ladungen aufnehmen. Schubverbände, bei denen man mehrere Lastkähne zusammenspannt, können noch weit mehr transportieren. Vor allem für sperrige Güter wie Maschinenteile und Schüttgut wie Kohle, Metallschrott oder Sand ist das Binnenschiff ideal. Auch wenn es sich langsamer bewegt als der LKW und natürlich nicht so flexibel ist. Man braucht schon einen befahrbaren Wasserweg in der Nähe, um auf Binnenschiffe zurückgreifen zu können.

Was wird per Binnenschiff innerhalb der EU transportiert?

Zahlen: Eurostat | August 2016



Ziel: Gemeinsame Regeln für die Binnenschifffahrt in Europa

Heute werden die Regeln für Europas Binnenwasserstraßen hauptsächlich von den sogenannten Flusskommissionen festgelegt, d.h. es gibt eigene Regeln für den Rhein, die Donau, die Mosel usw. Diese verschiedenen Regelwerke, die parallel gelten, sind nicht mehr zeitgemäß. Heute herrscht, was die Qualifikationen von Binnenschifffahrern angeht, ein Flickenteppich auf Europas Flüssen. Die Wasserschutzpolizei sagt, sie könne bei der Vielzahl der Zeugnisse in allen möglichen Sprachen nicht mehr überprüfen, ob das Personal an Bord überhaupt ausreichend ausgebildet sei. Das ist ein Problem, wenn man sich zum Beispiel den dichten Verkehr auf dem Rhein anschaut. Ein Zusammenstoß mit einem Tankschiff mitten in Köln möchte niemand erleben. Daher arbeiten wir an einer neuen Richtlinie über gemeinsame Ausbildungsstandards für Binnenschiffer in Europa. Seit ich im April 2016 als Berichterstatterin ernannt wurde, bin ich für dieses Gesetz die treibende Kraft im Parlament.

Ziel ist, dass Zeugnisse für Matrosen oder Schiffsführer künftig überall in der EU anerkannt werden, egal auf welchem Fluss sich die Schiffsleute bewegen. Dafür werden die theoretischen und praktischen Teile der Ausbildung vereinheitlicht, genauso wie die medizinischen Tests, die bei Eintritt ins Berufsleben zu absolvieren sind. Binnenschiffer können somit einfacher in anderen Mitgliedstaaten arbeiten. Der Berufszugang für Seiteneinsteiger insbesondere aus der Seeschifffahrt oder anderen maritimen Berufen wird außerdem erleichtert. Der Sektor hat nämlich ein akutes Nachwuchsproblem: das durchschnittliche Alter der Binnenschiffer liegt heute bei 55 Jahren. Wenig bekannt: auch für Frauen kann dies ein attraktiver Beruf sein!

Für mich war es als Berichterstatterin für diesen Gesetzestext nicht einfach, die richtige Balance zu finden. In Europa gelten heute sehr unterschiedliche Regeln, was ein Besatzungsmitglied an Voraussetzungen und Praxiserfahrung auf dem Schiff mitbringen muss. Einerseits möchte ich den Binnenschifffahrern die Ausbildung nicht erschweren und damit neue Steine in den Weg legen. Andererseits hat die Sicherheit oberste Priorität auf den Wasserstraßen. Und meiner Meinung nach braucht man eine Menge Erfahrung und Routine auf dem Schiff, bevor man ein Zeugnis als Matrose bekommen sollte. Man muss auch immer bedenken, dass die Mannschaft auf

einem Binnenschiff nur aus zwei bis drei Personen besteht. Der Knackpunkt der Richtlinie ist jedoch der Geltungsbereich. Sollen Mitgliedsländer, die keine Binnenschiffahrt haben, die neuen Regeln in ihre Gesetzgebung übernehmen müssen oder nicht oder nur teilweise? Allein weil man keinen befahrbaren Fluss hat (zum Beispiel Malta), können dort doch Binnenschiffer ausgebildet werden. Dank der modernen Simulatoren braucht man dafür auch keinen Fluss vor der Haustür, wobei die eigentliche Fahrpraxis natürlich auf einem richtigen Schiff gesammelt werden muss. Aber ich bin zuversichtlich, dass wir in den kommenden Monaten die Verhandlungen zu diesem Gesetzestext mit den Vertretern der EU-Verkehrsminister abschließen können.



Ausbildung von Binnenschiffern in Europa
Besuch des Schulschiffs Rhein in Duisburg | 17. Juni 2016

Als Berichterstatterin für die neue Richtlinie zur Ausbildung von Binnenschiffern war es mir wichtig, einige Schiffschulen und deren Trainingsprogramme vor Ort anzuschauen und Einblick in die Praxis zu bekommen. Das Schulschiff Rhein ist zusammen mit dem Schiffer-Berufskolleg in Duisburg die Ausbildungsstätte des Bundesverbands der Deutschen Binnenschiffahrt. Die Schiffsjungen-/mädchen wohnen auf dem Schulschiff, wo auch einige Kurseinheiten stattfinden (zum Beispiel Theorie, Knoten-, Streckenkunde). Im Schiffer-Berufskolleg macht man sich mit der Technik an Bord vertraut (Maschinenraum, Kommunikationstechnik). An mehreren Simulatoren wird das Führen eines Schiffes geübt. Vor allem auf gefährliche Situationen, wie starker Wellengang, Engstellen oder Gegenverkehr, kann man sich am Simulator gut vorbereiten. Die Arbeiten an Bord lernen die Schiffsjungen-/mädchen aber auch auf dem Schiff ihres Arbeitgebers, mit dem sie auf Europas Flüssen unterwegs sind. In Deutschland haben wir für die Binnenschiffer nämlich den bewährten dualen Ausbildungsweg.

An den europäischen Vorgaben für Binnenschiffer arbeiten wir also noch, aber das Regelwerk für die Schiffe selber haben wir im Herbst 2016 fertiggestellt. In Zukunft werden alle Schiffe, die auf europäischen Flüssen fahren, dieselben technischen Anforderungen erfüllen, zum Beispiel was ihre Stabilität betrifft, wo die Navigationslichter angebracht sind oder welche Rettungsausrüstung an Bord sein muss. Dies wird durch ein EU-Zertifikat bescheinigt und regelmäßig überprüft. Damit müssen sich Schiffbauer und Reeder nur noch nach einem Regelwerk richten, egal auf welchem europäischen Fluss das Schiff unterwegs ist.



Fahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal
21. Februar 2017

Im Gegensatz zu den 'großen Brüdern' Panama- und Suezkanal können sich auf dem Nord-Ostseekanal Schiffe im Gegenverkehr begegnen. Das führt zu unterschiedlichen Strömungs- und Wasserdruckverhältnissen und stellt Lotsen vor besondere Herausforderungen. Bei einer Fahrt auf dem Containerschiff Perseus gewährte mir Ältermann Matthias Probst von der Lotsenbrüderschaft Einblicke in die Vielseitigkeit und Komplexität seines Berufs. Um Lotse zu werden, braucht man ein Kapitänspatent, Erfahrung als Kapitän auf hoher See und eine spezielle Ausbildung für das 'Revier'. Lotsen im Kanal müssen über andere Kenntnisse verfügen als Kollegen auf Elbe, Weser oder im Hamburger Hafen.

Faire Regeln für Dienstleister in europäischen Häfen

Fünf Jahre hat es gedauert, bis man sich auf einen europäischen Rahmen für Hafendienstleistungen (zum Beispiel Lotsen, Schleppen, Festmachen, Entladen) einigen konnte. Das Thema hat mit den sogenannten Hafepaketen I und II eine lange Vorgeschichte. Beide Gesetzesvorschläge wurden 2001 bzw. 2004 vom Parlament abgelehnt. Deswegen bin ich sehr zufrieden, dass wir uns Ende 2016 auf einen Regelungsrahmen einigen konnten, der auch Zustimmung im Hafensektor findet. Das ging nur, weil von erzwungener Marktöffnung weitgehend abgesehen wurde und die Verordnung nur für einen kleinen Teil der Hafendienstleistungen gelten wird (v.a. Festmacher, Schlepper, Betankungsdienste).

Wir Liberale hätten uns zwar mehr gewünscht, aber dafür sind nun faire Bedingungen festgelegt, wie die Hafendienste zu organisieren sind: Aus welchen Gründen darf man die Zahl der Dienstleister beschränken? Welche Qualitätsstandards kann eine Hafenbehörde ihren Dienstleistern auferlegen, was Sicherheit, Ausbildung oder Umweltschutz betrifft? Im Prinzip wird jeder Hafen auch nach den neuen Regeln sein bisheriges System weiterführen können, was bei der Verschiedenheit der vielen Häfen in der EU gar nicht schlecht ist. Willkürliche Ausgrenzung von neuen Anbietern wird jedoch nicht mehr möglich sein. Und ich konnte erreichen, dass erfahrene Kapitäne, die einen Hafen regelmäßig anlaufen, von der Pflicht befreit werden können, jedes Mal einen Lotsen an Bord zu nehmen (und zu bezahlen).

Wichtig ist auch der zweite Teil der Verordnung: Häfen müssen in Zukunft offenlegen, wenn und wofür sie öffentliche Gelder bekommen. So kann man unzulässige staatliche Subventionierung besser überprüfen und mehr Wettbewerbsgleichheit zwischen den europäischen Häfen schaffen. Denn Häfen haben in Europa völlig unterschiedliche Eigentümerstrukturen: manche gehören Kommunen oder Regionen, andere sind völlig private Unternehmen oder Aktiengesellschaften. Begrüßenswert: die neue finanzielle Transparenz schafft Rechtssicherheit und ein stabiles Umfeld für Investitionen aus dem Privatsektor.

Europäische Agentur für den Seeverkehr hilft, Flüchtlingsboote in Seenot zu retten

Als Konsequenz aus der Flüchtlingskrise sollen die EU-Außengrenzen wieder wirksamer geschützt werden. Dazu wird die europäische Grenzschutzbehörde FRONTEX zu einer 'Europäischen Agentur für Grenz- und Küstenschutz' ausgebaut. Dieser Gesetzesvorschlag lag uns auch im Verkehrsausschuss vor, denn die EMSA (European Maritime Safety Agency) soll dabei mitwirken.

Diese Agentur sitzt in Lissabon und hat sich bisher darum gekümmert, dass bei Schiffsunglücken schnell Hilfe zur Stelle ist. Sie unterhält ein Netz von Bergungsschiffen, die bei Tankerunglücken in europäischen Gewässern ausrücken, um Ölteppiche aufzufangen. Denn nicht jeder kleine Mitgliedstaat hat die entsprechende Ausrüstung. Sie verfügt aber auch über ein Überwachungssystem, mit dem über Satellit alle Schiffsbewegungen in europäischen Gewässern zu verfolgen sind. Bisher wurde es zum Beispiel dazu verwendet, illegal auf dem Meer abgelassenes Öl zu dem verantwortlichen Schiff zurückzuverfolgen. Dieses System kann aber natürlich auch dafür benutzt werden, kleine Flüchtlingsboote in der Ägäis oder im Mittelmeer zu entdecken. Zusätzlich soll die EMSA auch Drohnen einsetzen können, um Bilder in Echtzeit zu bekommen. Denn ein Satellit kommt oft nur zweimal am Tag an einer bestimmten Stelle vorbei.

Die Verordnung zur verbesserten europäischen Küstenwache wurde von Parlament und Rat im Schnellverfahren behandelt, damit die neuen Maßnahmen noch vor dem Sommer 2016 eingeführt werden konnten, wo man wegen des guten Wetters wieder vermehrt mit Flüchtlingsbooten gerechnet hatte.

„
Die deutsche FDP-Abgeordnete Gesine Meißner bedauert, dass eine weitere Liberalisierung der Hafendienste auch im dritten Anlauf für ein Hafepakett [...] nicht erreicht wurde. 'Das ist bedauerlich, war aber nötig, um überhaupt eine Einigung und minimale Fortschritte zu erreichen.'

Deutsche Verkehrs-Zeitung Online | 25. Januar 2016

Luftfahrt

Koordinatorin im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Die Kommission hat sich in der laufenden Amtszeit mit Gesetzgebungsvorschlägen sehr zurückgehalten, getreu Kommissionspräsident Junckers Motto „to be big on big things and small on smaller things“. Das soll heißen, dass die EU-Kommission nicht versuchen soll, jede Kleinigkeit zu regulieren. Die Idee ist gut, doch im Verkehrsbereich werden dadurch notwendige Reformen verschleppt. Verkehrskommissarin Violeta Bulc hatte zu Beginn ihrer Amtszeit angekündigt, das Jahr 2015 sei der Luftfahrt gewidmet, 2016 wolle sie sich um den Straßenverkehr und 2017 um die Schifffahrt kümmern.

Luftfahrt-Paket soll Europas Fluggesellschaften wettbewerbsfähiger machen

Verkehrskommissarin Bulc präsentierte mit dem Luftfahrt-Paket genau die richtige Antwort auf zwei Herausforderungen, denen die europäischen Fluglinien gegenüberstehen. Der europäische Markt ist saturiert, Wachstum im Luftverkehr findet heute in Asien statt. Gleichzeitig klagen die EU-Fluggesellschaften über die stetig wachsenden Konkurrenten aus den Golfstaaten, die massiv von staatlichen Zuwendungen profitieren. Luftverkehrsabkommen der EU mit den Wachstumsmärkten (ASEAN-Länder, China) wie auch mit den Golfstaaten sind der richtige Ansatz. Mit diesen Abkommen können wir den Zugang zu den Wachstumsmärkten für europäische Fluggesellschaften erleichtern und gleichzeitig faire Wettbewerbsbedingungen mit den Golf-Airlines aushandeln.

Eine Abschottung des europäischen Luftverkehrs gegenüber Drittstaat-Fluglinien ist keine Lösung. Auch wenn Lufthansa und Air France fordern, den Zugang zum europäischen Markt für Emirates und Co. einzuschränken, solange diese Airlines derartig mit staatlichen Subventionen unterstützt werden. Wir müssen die Gesamtsituation betrachten und dazu gehört, dass diese Fluggesellschaften gute Kunden für europäische Flughäfen und Flugzeugbauer sind. Wir brauchen also einen Mittelweg und ausgewogenen Kompromiss.

Neben den neuen Luftverkehrsabkommen soll auch eine Reform der EU-Agentur für Flugsicherheit (EASA) in Köln dem Luftfahrtsektor helfen. Diese Agentur kümmert sich um die Zulassung aller Flugzeuge, die im europäischen Luftraum fliegen dürfen. Airbus muss seine Produkte somit nicht mehr in jedem Mitgliedstaat einzeln von den jeweiligen Behörden abnehmen lassen. In Zukunft soll die EASA noch



Mitflug im Lufthansa-Cockpit | 22. Juli 2016

Um mir selber ein Bild über die hinderliche Einteilung in nationale Lufträume zu machen, hat mir die europäische Pilotengewerkschaft ECA einen Mitflug im Cockpit einer Lufthansa-Maschine ermöglicht. Auf dem 2-stündigen Flug Frankfurt – Algier mit Kapitän Dirk Polloczek (im Bild) hatten wir in kurzem Abstand Kontakt mit etlichen Flugsicherungen: Frankfurt, Karlsruhe, Zürich, Mailand, Rom, Algier, auf dem Rückflug außerdem noch Marseille.

weitere Aufgaben übernehmen, zum Beispiel ein Regelwerk für den sicheren Betrieb von Drohnen erarbeiten oder vor gefährlichen Lufträumen warnen. Nach dem Abschuss des Flugzeugs MH17 der Malaysian Airlines am 17. Juli über der Ostukraine wurde deutlich, dass die Fluggesellschaften heute sehr unterschiedliche Informationen von ihren nationalen Sicherheitsbehörden bekommen, welche Lufträume sie wegen militärischer Handlungen umfliegen müssen.

Fluggastdatenspeicherung: Nur ein scheinbarer Gewinn an Sicherheit

Auch wenn sich die FDP immer dagegen gewehrt hat, wurde im Frühjahr 2015 die neue Richtlinie zur Fluggastdatenspeicherung mit großer Mehrheit im Parlament angenommen. Es geht um Daten, die man beim Ticketkauf an die Fluggesellschaft gibt, zum Beispiel Name, Adresse, Flugzeiten, Kreditkarteninformationen. In Zukunft werden diese Daten fünf Jahre lang gespeichert und Sicherheitsbehörden dürfen zur Kriminalitäts- und Terrorismusbekämpfung darauf zugreifen. Das gilt für alle Passagiere, die per Flugzeug in die EU einreisen und kann auch für Flüge innerhalb der EU angewendet werden.

Die FDP hat anlasslose Datenspeicherungen immer abgelehnt. Statt ständig neue Datenmassen zu produzieren, wäre gefahren- und anlassbezogene Ermittlungsarbeit in europäischen Teams der bessere Ansatz zur Terrorbekämpfung. Zumal das neue System schwerwiegende Konstruktionsfehler hat. Die Mitgliedstaaten wollten keine gemeinsame Datenbank für die gespeicherten Fluggastdaten einrichten. Das klingt mehr nach Scheinlösung als nach einem wirksamen Instrument, mit dem Sicherheitsbehörden über EU-Grenzen hinweg Terrornetze aufdecken können. In der Praxis scheitert effektive grenzüberschreitende Bekämpfung von Verbrechen nämlich mehr an unzureichendem Informationsaustausch zwischen den Sicherheitsbehörden als an fehlenden Daten.

Stolperstein Gibraltar

Es ist ein Trauerspiel: Seit Anfang der Legislaturperiode 2014 werden im Luftverkehr mehrere Gesetzgebungsverfahren im Ministerrat blockiert, weil Spanien und Großbritannien sich über den Status von Gibraltar streiten. Das britische Überseegebiet an der Südspitze der Iberischen Halbinsel steht seit 1703 unter britischer Souveränität, wird jedoch weiterhin von Spanien beansprucht. Leider sind wir Europaparlamentarier machtlos, wenn sich diese zwei Staaten nicht einigen können. Zwei wichtige Verordnungen sind von der Gibraltar-Blockade betroffen: Erstens die Fluggastpassagierrechte, die dringend reformiert werden müssten. Viele Fluggesellschaften sträuben sich nämlich, Reisenden Entschädigungen zu bezahlen, wenn ihr Flug ausfällt oder überbucht ist. Der Europäische Gerichtshof hat hier schon einige weitreichende Urteile im Sinne der Passagiere gefällt, die heute parallel zur Verordnung gelten.

Zweitens: Die Gesetzgebung zum Einheitlichen Europäischen Luftraum, dem sogenannten Single European Sky II+, liegt wegen Gibraltar auf Eis. Wussten Sie, dass die Flugzeuge über Europa wegen der vielen nationalen Flugsicherungen oft im Zickzack statt in direkter gerader Verbindung fliegen? Dazu kommen noch etliche Sperrgebiete in der Luft, die dem Militär vorbehalten sind. Direkte Routen würden nicht nur Zeit, sondern auch Kerosin und damit schädliche Emissionen einsparen. Statt vieler kleinteiliger nationaler Lufträume sollte der Single European Sky größere, länderübergreifende Luftraumblöcke schaffen, die von den betroffenen Flugsicherungen und Militärs gemeinsam verwaltet werden.

Landverkehr

Koordinatorin im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Beim Güterverkehr sind trotz aller Bemühungen die Marktanteile der einzelnen Verkehrsträger in der EU konstant geblieben: Der LKW bleibt mit Abstand das beliebteste Transportmittel, die Eisenbahn kann nicht aufholen, musste sogar leichte Einbußen hinnehmen. Ich glaube auch nicht an strenge Verlagerungsziele. Jeder Verkehrsträger hat seine Vorteile und wird deshalb für bestimmte Transporte ausgewählt.

Die Schiene eignet sich für große Ladungen mit einem gemeinsamen Endziel, optimal mit Gleisanschluss, damit nicht mühsam einzelne Wagons auf LKWs umgeladen müssen. Leider hängen Güterzüge oftmals fest, weil schnellere Personenzüge vorbeigelassen werden müssen. Es gäbe die Möglichkeit, mit entsprechender Technik Sattelaufleger von LKWs direkt ohne Wagons auf die Schiene zu bringen – mich ärgert, dass das bei uns so wenig genutzt wird. Der große Vorteil des LKW ist seine Flexibilität. Wenn wir also mit Verkehrsverlagerung nicht weiterkommen, müssen wir sicherstellen, dass jeder Verkehrsträger für sich effizienter und umweltfreundlicher wird.

Halbherzige Reform des Eisenbahnmarktes: das 4. Eisenbahnpaket

Das 4. Eisenbahnpaket sollte den Eisenbahnsektor wettbewerbsfähiger machen, aber aus Sicht der Liberalen ist diese Chance verpasst worden. Im Dezember 2016 wurde der sogenannte politische Pfeiler des Eisenbahnpakets angenommen. Vor allem die neue Richtlinie über die Organisation des Eisenbahnmarktes (Governance) führt bei sogenannten integrierten Konzernen nicht zu einer

besseren Trennung zwischen Netz und Betreiber. Die Deutsche Bahn kontrolliert zum Beispiel über die DB Netz das Schienennetz, auf dem sie mit ihren eigenen Zügen der DB Regio/DB Fernverkehr/DB Cargo auch fährt. Da lässt sich schwer überprüfen, ob andere Bahndienste die gleichen Zugangsbedingungen zum Netz bekommen bzw. ob die Finanzströme der einzelnen DB Sparten sauber getrennt sind. Einnahmen aus den Trassengebühren könnten am Ende für neue Züge der DB verwendet werden, statt wieder ins Schienennetz zu fließen. Die ehemaligen Staatsbahnen haben

sich beim Eisenbahnpaket allerdings durchgesetzt und die Monopolstellung, die sie in vielen Ländern noch genießen, behauptet. Ich denke, der Bahnsektor tut sich keinen Gefallen damit, wenn er sich weiter der Modernisierung verschließt. Hilfreich wäre auch das von uns im Parlament vorgeschlagene integrierte Ticketsystem, mit dem Bahnreisen quer durch Europa im Internet mit einem Klick gebucht werden können – auch das haben die großen Bahnunternehmen blockiert.

Etwas besser fällt das Ergebnis zur Verordnung über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge aus. Da der öffentliche Nahverkehr oder auch viele regionale Verkehre keinen Profit abwerfen, werden sie von Landkreisen oder Kommunen finanziert. Letztere beauftragen in der Regel kleine Unternehmen, eine bestimmte Bahnverbindung durchzuführen, und bezahlen dafür. Diese Aufträge müssen in Zukunft mehr und mehr in einem transparenten Verfahren ausgeschrieben werden.

Ein richtiger Fortschritt ist hingegen der sogenannte technische Pfeiler des Eisenbahnpakets aus dem Frühjahr 2016. In Zukunft kümmert sich eine einzige Stelle um die Zulassungen und Sicherheitsbescheinigungen für Lokomotiven und Wagons, die in mehreren europäischen Ländern unterwegs

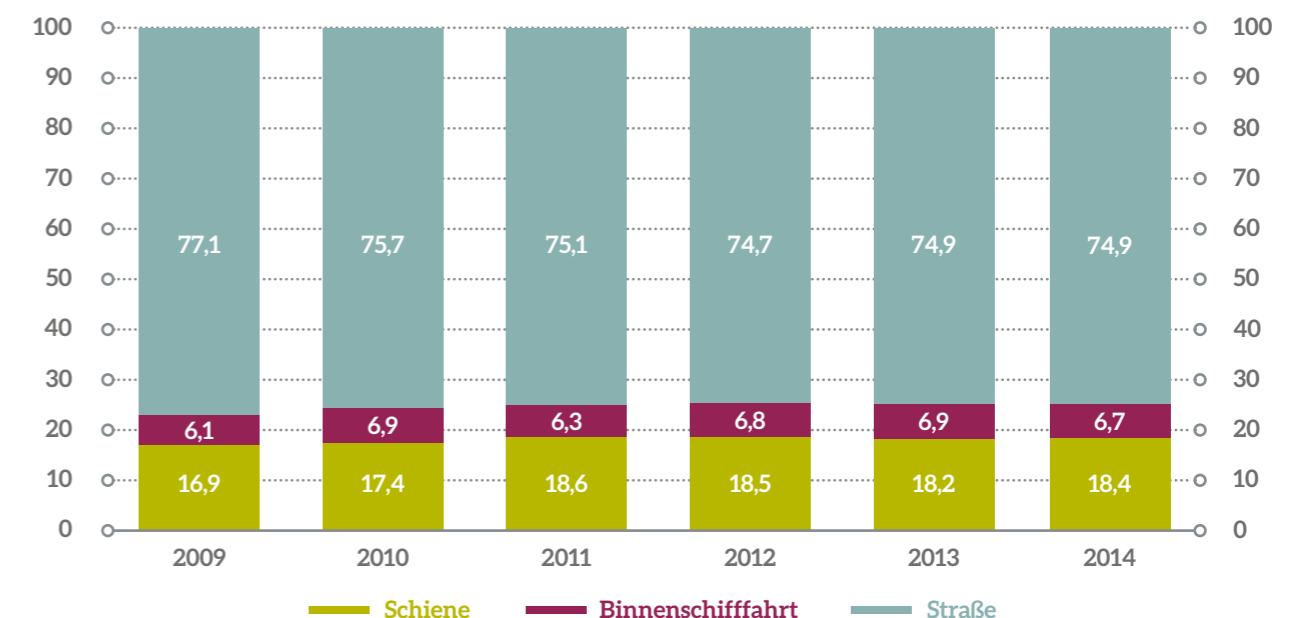
sind. Die bisherige Praxis mit verschiedenen nationalen Behörden, bei denen Hersteller und Eisenbahnunternehmen jeweils einzeln die nötigen Bescheinigungen angefragt haben, hat Jahre gedauert und den Antragsteller mehrere Millionen gekostet. Mit dem neuen Verfahren werden immer mehr Loks technisch in der Lage sein, auf allen Schienennetzen Europas zu fahren – gut für den Binnenmarkt!

Abmessungen und Gewichte von LKW im internationalen Straßenverkehr

Die geltende Richtlinie von 1996 war nicht mehr zeitgemäß. Sie legt fest, wie lang und wie schwer LKWs sein können, um über EU-Grenzen fahren zu dürfen. Wir brauchen mehr Flexibilität, um Innovationen im LKW-Design zu ermöglichen, ohne dass dafür Ladefläche geopfert werden muss. Fahrerkabine und Heck des LKWs können in Zukunft aerodynamischer sein, was Treibstoff spart. Fahrerkabinen mit besserem Ausblick ermöglichen es, Radfahrer und Fußgänger in der Nähe des Trucks besser zu sehen. Diese Verbesserungen für Umweltschutz und Verkehrssicherheit konnten wir erreichen, indem wir im Frühjahr 2015 die erlaubte Länge von LKWs um wenige Dutzend Zentimeter erweiterten.

Transportierte Fracht innerhalb der EU-28 | aufgeteilt nach Transportart im Inland

gesamte Tonnenkilometer in % | Quelle: Eurostat | Stand Februar 2017



Beinhaltet die Schätzungen des Schienenverkehrs für Belgien (2012-2014) und beinhaltet nicht die über Straßenverkehr transportierte Fracht in Malta (zu vernachlässigen)

Ich bin allerdings enttäuscht, dass die kompromislose Ablehnung von Lang-LKWs und verlängerten Sattelaufliegern deren grenzüberschreitenden Einsatz weiter verhindert. Heute können einzelne Mitgliedstaaten längere und auch schwerere LKWs in ihrem eigenen Straßennetz zulassen. Auf dieser Grundlage fand seit 2012 auch schon der Feldversuch Lang-LKW in Deutschland statt. Wenn beide Nachbarländer zustimmen, sollten diese Fahrzeuge auch über die gemeinsame Grenze fahren dürfen, so der Vorschlag der EU-Kommission, der leider von der Parlamentsmehrheit abgelehnt wurde. Theoretisch müssen die mit Holz beladenen Lang-LKWs heute an der finnisch-schwedischen Grenze geteilt und danach wieder zusammengesetzt werden, obwohl beide Länder diese LKWs erlauben. Eine unsinnige Vorstellung. Deshalb habe ich mich dafür eingesetzt, dass eine baldige Revision der Richtlinie schon im jetzigen Text

verankert ist. Meine Hoffnung ist, dass in ein paar Jahren die ideologischen Scheuklappen fallen werden und man versteht, dass der Lang-LKW im Vergleich zu konventionellen Modellen Sprit und Emissionen einspart, da zwei Lang-LKWs drei herkömmliche Laster ersetzen. Auch in Deutschland hat sich der Feldversuch bewährt. Lang-LKWs, oder 'ÖkoKombis' wie ich sie gerne nenne, dürfen jetzt auf ausgewählten Strecken im Regelbetrieb durch die Republik fahren. Diese Fahrzeuge sind natürlich nur für Autobahnen und Industriegebiete gedacht und nicht für enge Ortsdurchfahrten, da wären sie auch fehl am Platz.

Bundesregierung gegen EU-Kommission erster Teil: Ausländer-Maut

Die Bundesregierung hat sich in den vergangenen Jahren mit zwei europarechtlich umstrittenen Projekten im Verkehrsausschuss unbeliebt gemacht: Zum einen mit dem Wahlkampfversprechen der CSU, Ausländer, die Deutschlands Autobahnen benutzen, sollen dafür auch bezahlen. Verpackt wurde dieses Projekt von Verkehrsminister Dobrindt in einer 'Infrastrukturabgabe für Deutschlands Fernstraßen'. Damit deutsche Autofahrer wie versprochen nicht bezahlen müssen, sollten die Mautgebühren von ihrer Kfz-Steuer abgezogen werden. Man muss kein Europarechtsexperte sein, um zu sehen, dass das eine eindeutige Diskriminierung von ausländischen Fahrzeughaltern ist. Deswegen ist es auch richtig, dass Verkehrskommissarin Violeta Bulc die Bundesregierung wegen Dobrindts Maut-Plänen vor dem Europäischen Gerichtshof verklagt hat. Die Einführung der PKW-Maut zum 1. Januar 2016 wurde daraufhin ausgesetzt. Umso unverständlicher, dass Dobrindt und die Kommissarin im Dezember 2016 verkündeten, man hätte sich nun auf ein Modell für die deutsche PKW-Maut geeinigt. Die Reduzierung der deutschen Kfz-Steuer soll sich nicht mehr an den Mautgebühren, sondern an der Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs orientieren. Die unmittelbare Kompensation der Mautkosten durch die Kfz-Steuer sei damit aufgehoben. Wie die Mitgliedstaaten ihre Kfz-Steuer berechnen, fällt unter die Steuerhoheit einer jeden Regierung. Da könne die EU-Kommission nicht reinreden, so Bulc.

Meiner Ansicht nach ist das reine Augenwischerei. Dobrindt hat mit der 'Ausländer-Maut' Wahlkampf gemacht und erklärt auch heute noch großspurig, kein Deutscher würde durch



Es gibt keine Argumente gegen den Lang-LKW. Ich bin fest überzeugt, dass der LKW kommt.

Gesine Meißner zu Lang-LKW | Verkehrsrundschau | 16. November 2015



Podiumsdiskussion zu den Themen PKW-Maut und Lang-LKW
17. Juni 2016

Um im niederländischen Grenzgebiet auf die Themen deutsche PKW-Maut und Lang-LKW aufmerksam zu machen, die beide den Grenzverkehr behindern, habe ich mit meinem niederländischen Abgeordnetenkollegen Jan Huitema (VVD) am 29. Oktober 2014 eine gut besuchte Podiumsdiskussion auf Gut Altona in Döttlingen-Altona organisiert.



Pressekonferenz mit unserem Fraktionsvorsitzenden Guy Verhofstadt am 13. Dezember 2016 in Straßburg, in der sich die Liberalen klar gegen die deutsche Ausländer-Maut positionieren

die PKW-Maut zusätzlich belastet. Gleichzeitig soll die Maut aber jährlich 500 Millionen einbringen. Die können ja folglich nur von ausländischen Fahrzeugen kommen. Man kann es drehen, wie man möchte, die deutsche PKW-Maut ist ein Bürokratiemonster, intransparent und voraussichtlich weiter europarechtswidrig. Österreich und die Niederlande haben schon angekündigt, gegen Dobrindts neuerliche Mautpläne zu klagen. Am Ende wird wohl doch der Europäische Gerichtshof entscheiden müssen, ob die deutsche Infrastrukturabgabe mit Europarecht vereinbar ist oder nicht.

Bundesregierung gegen EU-Kommission zweiter Teil: deutscher Mindestlohn für ausländische LKW-Fahrer

Zu dem monatelangen Gezerre um die deutsche PKW-Maut kam Anfang 2015 das Mindestlohngesetz von Arbeitsministerin Andrea Nahles. Als Liberale sehe ich gesetzliche Mindestlöhne ohnehin kritisch. In diesem Fall ist das Problem, dass der deutsche Mindestlohn von 8,50 Euro auch für ausländische LKW-Fahrer gelten soll, die die Bundesrepublik nur durchfahren. Wie soll das funktionieren, wenn ein LKW in zwei Tagen fünf EU-Länder durchquert, bei Mindestlöhnen, die von 11,10 Euro in Luxemburg bis 2,31 Euro in Polen variieren? Soll man das Gehalt eines Fahrers dann für jede Teilstrecke einzeln berechnen, je nachdem wie viele Kilometer er durch welches Land gefahren ist? Unsere europäischen Nachbarn sind zu Recht außer sich, weil Deutschland damit teilweise die Löhne für ausländische

Transportunternehmen festlegt, von der zusätzlichen Bürokratie ganz zu schweigen. Damit die deutschen Behörden die Zahlung des Mindestlohns kontrollieren können, sollten nämlich alle Fahrten vor dem Grenzübergang beim Zoll angemeldet werden, auf deutsch und per Fax!

Ein europäischer Mindestlohnflückerenteppich für LKW-Fahrer passt nicht zum EU-Binnenmarkt und zum reibungslosem grenzüberschreitenden Verkehr. Wir brauchen fairen Wettbewerb für europäische Transportunternehmen, und wir wollen gute Arbeitsbedingungen für LKW-Fahrer, egal aus welchem Land sie kommen. Richtig ist, dass die Kommission mit einem Vertragsverletzungsverfahren reagiert hat. Verkehrskommissarin Violeta Bulc wirft Deutschland vor, mit dem Mindestlohngesetz gegen EU-Recht zu verstoßen, da durchfahrende LKW-Fahrer ja kein Arbeitsverhältnis in Deutschland haben. Nahles hat den Mindestlohn für LKW-Transitverkehre daraufhin bis auf weiteres ausgesetzt.

Flüchtlingskrise: Auswirkungen auf Logistik und Straßentransport

Die Flüchtlingskrise war eine humanitäre Katastrophe, die viele EU-Länder überforderte. Es ist daher verständlich, dass einige Mitgliedstaaten vorübergehend wieder Grenzkontrollen an Europas Binnengrenzen eingeführt haben. Doch eines wurde dabei auch deutlich: die regelmäßige Kontrolle der EU-Grenzen kostet richtig viel Geld, und sie behindert den Binnenmarkt.

Die Europäische Kommission hat im März 2016 errechnet, dass die dauerhafte Wiedereinführung von innereuropäischen Grenzkontrollen allein die Speditionen und Transportunternehmen 1,7 bis 7,5 Milliarden im Jahr kosten würde. Für Deutschland schätzt sie 500 Millionen an zusätzlichen Kosten für den Straßentransport. Aufgrund der Wartezeiten an den Grenzen mussten Spediteure mehr Fahrzeuge und Fahrer einsetzen, um die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Wenn die Fracht nicht rechtzeitig ankommt, fallen Strafzahlungen an. Dabei sind die indirekten Kosten, die durch die Verzögerungen in der Logistikkette entstehen, noch gar nicht eingerechnet. Langwierige Grenzkontrollen beeinträchtigen auch den Personenverkehr: 1,7 Millionen Pendler überqueren schließlich täglich eine EU-Grenze auf dem Weg zur Arbeit.

Digitalisierung & Automation

Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

Das Zukunftsthema schlechthin, die Digitalisierung, wird federführend im Industrieausschuss bearbeitet. 3D-Drucker und automatisierte Abläufe werden Arbeitswelt und Alltagsleben verändern. Durch 'e-health' wird die medizinische Versorgung ergänzt und optimiert. Aber Digitalisierung wird auch den Transport revolutionieren und die Logistikkette entscheidend vereinfachen.

Autonome Fahrzeuge

LKWs fahren heute in sogenannten 'Platooning-Versuchen' digital gesteuert in einer Kolonne, kommunizieren mit dem Vordermann und mit der Leitplanke. Mindestabstände werden automatisch eingehalten, der Verkehr fließt besser, keine Gefahr durch unkonzentrierte Fahrer, und die LKWs verbrauchen durch die konstante Geschwindigkeit auch noch weniger Sprit und fahren umweltschonender. Selbstfahrende Straßenbahnen oder Shuttle-Züge zwischen Flughafen-Terminals gehören heute schon zum Alltag. Aber auch für Personen- und Frachtzüge könnte man sich fahrerlose Einheiten vorstellen. Als Passagier mag es sich merkwürdig anfühlen, niemanden an Bord zu wissen, der die Kontrolle über den Zug hat. Aber die Sicherheit sollte das nicht beeinträchtigen, wenn man bedenkt, dass viele Unfälle gerade durch menschliches Versagen des Fahrers verursacht werden. Ähnlich wie beim Platooning von LKWs könnte man mit automatischen Zügen auch die vorhandene Schieneninfrastruktur besser auslasten.

Ein wachsendes Geschäftsfeld sind zivile Drohnen. In Europa sitzen weltweit die meisten Betreiber. Drohnen können Pakete auf Inseln oder in abgelegene Bergregionen liefern, Düngemittel über weiten Ackerflächen versprühen oder dank moderner Kameras den Zustand von Offshore-Windrädern überprüfen. Hier entwickeln wir gerade ein europäisches Regelwerk, denn wenn Drohnen ohne Sichtkontakt operieren, brauchen wir automatische Ausweichsysteme und Flugverbotszonen rund um kritische Einrichtungen wie Kraftwerke und Flughäfen. Natürlich müssen auch die Bestimmungen zu Datenschutz und Privatsphäre angepasst werden.

Online-Dienst 'Uber' gegen das Taxigewerbe

Die heftigen Auseinandersetzungen zwischen Uber und dem Taxigewerbe haben natürlich auch die Gemüter im Transportausschuss bewegt. Eigentlich ist das Taxigewerbe keine Aufgabe der EU, denn es geht um rein lokale Verkehre

und die einzelnen Städte und Kommunen kümmern sich vor Ort um Lizenzen und Vorschriften. Das führte auch zu den verschiedensten Reaktionen auf den neuen Anbieter Uber. Der Dienst UberPop, bei dem Privatleute Kunden mit ihrem Privatauto befördern, ist inzwischen fast in ganz Europa verboten. UberX mit professionellen Fahrern operiert in vielen europäischen Städten. Als Liberale wollen wir uns solchen neuen Ideen und kreativen Diensten nicht verschließen, die über Smartphones ganz einfach Kunden und Anbieter zusammenführen. Uber hat bei den Kunden großen Erfolg, denn Service und Preis sind meist besser als beim herkömmlichen Taxi. Dennoch müssen einige Fragezeichen bei den arbeitsrechtlichen-, versicherungstechnischen und steuerlichen Bestimmungen ausgeräumt werden. Andererseits sollte man diese Dienste nicht totregulieren. Manche Vorschrift lässt sich vielleicht flexibel anpassen.



Fachtagung autonomes Fahren auf der IAA in Frankfurt/Main
23. September 2015

Was immer noch futuristisch klingt, ist technisch heute schon möglich: das selbstfahrende Auto. Die modernen Fahrerassistenzsysteme erlauben es schon heute, die Hände vom Steuer zu nehmen und dem Auto das Beschleunigen/Bremsen und auch Lenken zu überlassen. Morgen werden wir auch die Augen von der Straße nehmen können und uns um ganz andere Dinge als den Straßenverkehr kümmern. Aber in der Praxis ist es noch ein weiter Weg: die rechtlichen Rahmenbedingungen hinken hinterher, nicht nur beim automatisierten Fahren mit Car-sharing werden Haftungsfragen schwieriger und komplexe Fahrsituationen wie im Feierabend-Stadtverkehr wird der Computer nicht so schnell meistern können.

Grenzüberschreitende Online-Ticketsysteme

Haben Sie schon mal versucht, im Internet ein Zugticket von Göttingen nach Mailand zu buchen? Über die Seite der Deutschen Bahn geht das zumindest nicht und auch nicht über die italienische Bahn Trenitalia. Bei der DB sieht man immerhin mögliche Verbindungen, aber Bahntickets von ausländischen Bahnen können meist nicht online gekauft werden. Hier waren die Fluggesellschaften schon immer fortschrittlicher. Seit Jahren drängen wir im Verkehrsausschuss darauf, dass auch die Bahnen ihre Systeme zusammenschalten. Endziel wären Online-Plattformen, auf denen man sogar unterschiedliche Verkehrsmittel miteinander kombinieren kann, zum Beispiel mit dem Bus zum Bahnhof, mit dem Zug weiter zur Fähre und alles mit einem einzigen Ticket. Das wäre mal richtig verbraucherfreundlich! Pilotprojekte gibt es schon mehrere.



Jahrestagung der ECG in Hamburg | 21. Oktober 2016

Fabrikneue Autos werden per Autotransporter oder Güterzug zum Autohändler gebracht oder per Schiff nach Übersee gefahren. Darum kümmern sich die Transportunternehmen, die sich in der Association of European Vehicle Logistics (ECG) zusammengeschlossen haben. Sie nutzen alle Transportträger und bemühen sich seit Jahren um reibungslose grenzüberschreitende Abläufe. Für den LKW hat sich der elektronische Frachtbrief längst noch nicht durchgesetzt. Dazu müssten alle EU-Staaten das sogenannte eCMR-Protokoll ratifizieren, ein internationales Abkommen, das die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs regelt. Auch Deutschland hinkt noch hinterher. Die gleiche Lösung würde sich übrigens auch beim Transport per Bahn und Schiff anbieten, denn es gibt auch hier elektronische Lösungen, nur die Behörden stellen sich quer.



Klima

Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

In der Vergangenheit haben wir in der EU klimapolitisch viel erreicht. Im Kyoto-Protokoll haben die Industrieländer eine bindende Reduktion ihrer CO₂-Emissionen beschlossen. In der EU wurden seitdem eine Vielzahl von Gesetzen zur Verringerung von Kohlendioxid-Emissionen erlassen. So wurden der Emissionshandel oder Zielvorgaben für den CO₂-Ausstoß von PKW und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt.

Die EU nimmt in vielen Bereichen eine weltweite Vorreiterrolle im Klimaschutz ein. Das ist gut, wenn andere Staaten folgen, falls nicht, tritt jedoch schnell wirtschaftlicher Schaden ein. Wenn die EU immer strengere Klima-Auflagen erlässt, aber der Rest der Welt nicht im gleichen Maße mitzieht, insbesondere Schwellenländer wie China oder Indien, sorgt das lediglich für eine Verlagerung der Produktion in eben diese Länder, wo die Belastungen durch Regulierung und Gesetze geringer ausfallen. Das schadet der europäischen Industrie und hilft aber dem Klima nicht, im Gegenteil.

Mit der Klimakonferenz der Vereinten Nationen im Jahr 2016 in Paris scheint sich dieses Dilemma aufzulösen. Alle großen Emittenten der Welt haben sich im Grundsatz auf die Begrenzung der Erderwärmung auf maximal 2°C im Vergleich zum vorindustriellen Niveau geeinigt. Es bleibt nun abzuwarten, ob alle Staaten – auch die USA unter Trump – dies umsetzen.

Emissionshandel

Der Emissionshandel ist das Klimaschutzinstrument der EU. Es ist ein marktbasierendes System, das heißt anders als bei einer Steuer wird der Preis im Grundsatz über die Nachfrage geregelt. Grundprinzip ist, dass (Fabrik-)Anlagen,

die CO₂ emittieren, Zertifikate je Tonne ausgestoßenem CO₂ vorweisen müssen. Je effizienter die Anlage ist, umso weniger Zertifikate werden benötigt. So wird ein Anreiz geschaffen, effizienter zu produzieren und in Modernisierung zu investieren. Die Gesamtmenge der Zertifikate ist begrenzt und wird durch einen jährlichen Faktor abgeschmolzen

('Linearer Reduktionsfaktor'), den die Kommission mit 2,2 % vorgeschlagen hat. Jedes Jahr soll es also 2,2 % weniger Zertifikate geben. Im Parlament wird derzeit ein strengerer Wert von 2,4 % diskutiert. Durch diese kontinuierliche Verknappung erhöht sich der Zertifikate-Preis und verstärkt sich der Anreiz.

In Europa stehen in vielen Sektoren, zum Beispiel im Stahlsektor, die weltweit effizientesten Anlagen. Diese leisten, verglichen zu Drittstaaten, einen guten Beitrag zum Klimaschutz. Da es in vielen Drittstaaten geringere oder gar keine Klimaschutzmaßnahmen gibt, Energie subventioniert wird oder andere Faktoren für wesentlich geringere Kosten sorgen, sehen sich viele Sektoren mit Nicht-EU-Staaten im Wettbewerb. Um zu verhindern, dass diese effizienten Anlagen dem Wettbewerb erliegen und ineffizienten Anlagen in Drittstaaten weichen (das so genannte 'Carbon Leakage'), gibt es gegenwärtig wie auch im aktuellen Kommissionsvorschlag

eine sogenannte 'Carbon-Leakage-Liste'. Auf diese kommen die 10 % der effizientesten Anlagen, wenn nachgewiesen werden kann, dass diese von Abwanderung bedroht sind. Diese Anlagen sollen 100 % freie Zuteilung der Zertifikate bekommen. Deshalb sollen laut Kommissionsvorschlag 43 % der Gesamtmenge der Zertifikate kostenlos sein, um genau diesen Unternehmen vollumfänglich zur Verfügung zu stehen. Die Vergangenheit hat jedoch gezeigt, dass dieser Anteil nicht ausreicht, um allen Anlagen auf der Carbon Leakage Liste 100 % freie Zuteilung zukommen zu lassen, weswegen es zu Korrekturen zu Lasten der effizientesten Anlagen kam ('Sektorübergreifender Korrekturfaktor'). Angemessener ist es aber, die Menge der kostenlosen Zertifikate zu erhöhen. Diese Flexibilität ist nötig, damit sichergestellt ist, dass die effizientesten Anlagen eine volle freie Zuteilung bekommen, um sie gegen Carbon Leakage zu schützen. Das hat bereits der Industrieausschuss in seiner Stellungnahme so verabschiedet. Ich setze mich dafür ein, dass das auch im Bericht des



Besuch Thyssen Krupp Duisburg | 11. Januar 2016

Einmal der größte Hochofen der Welt, nun der größte Stahlproduzent Europas. Beim Besuch des Stahlwerks von ThyssenKrupp in Duisburg erhielt ich einen Einblick in die Welt der modernen Stahlproduktion. Ein Vorzeigebetrieb der 'Kreislaufwirtschaft', denn hier entsteht so gut wie kein Abfall. Stahl ist, sei es auch das kleinste Teilchen, ein Rohstoff. Die Branche leidet allerdings massiv unter den immer strengeren Umweltvorgaben aus Brüssel, obwohl es sich hier vor Ort um die effizientesten Anlagen Europas handelt. Zusätzlich haben europäische Hütten zusehends mit Billigimporten aus China zu kämpfen, eine Tendenz, die langfristig nicht nur dem Klima schadet, da dort unter weniger strengen Klima-Auflagen produziert wird, sondern massiv Arbeitsplätze in der EU bedroht. Dagegen ein Lichtblick: Ich war erfreut zu hören, dass der Frauenanteil der Beschäftigten wächst.

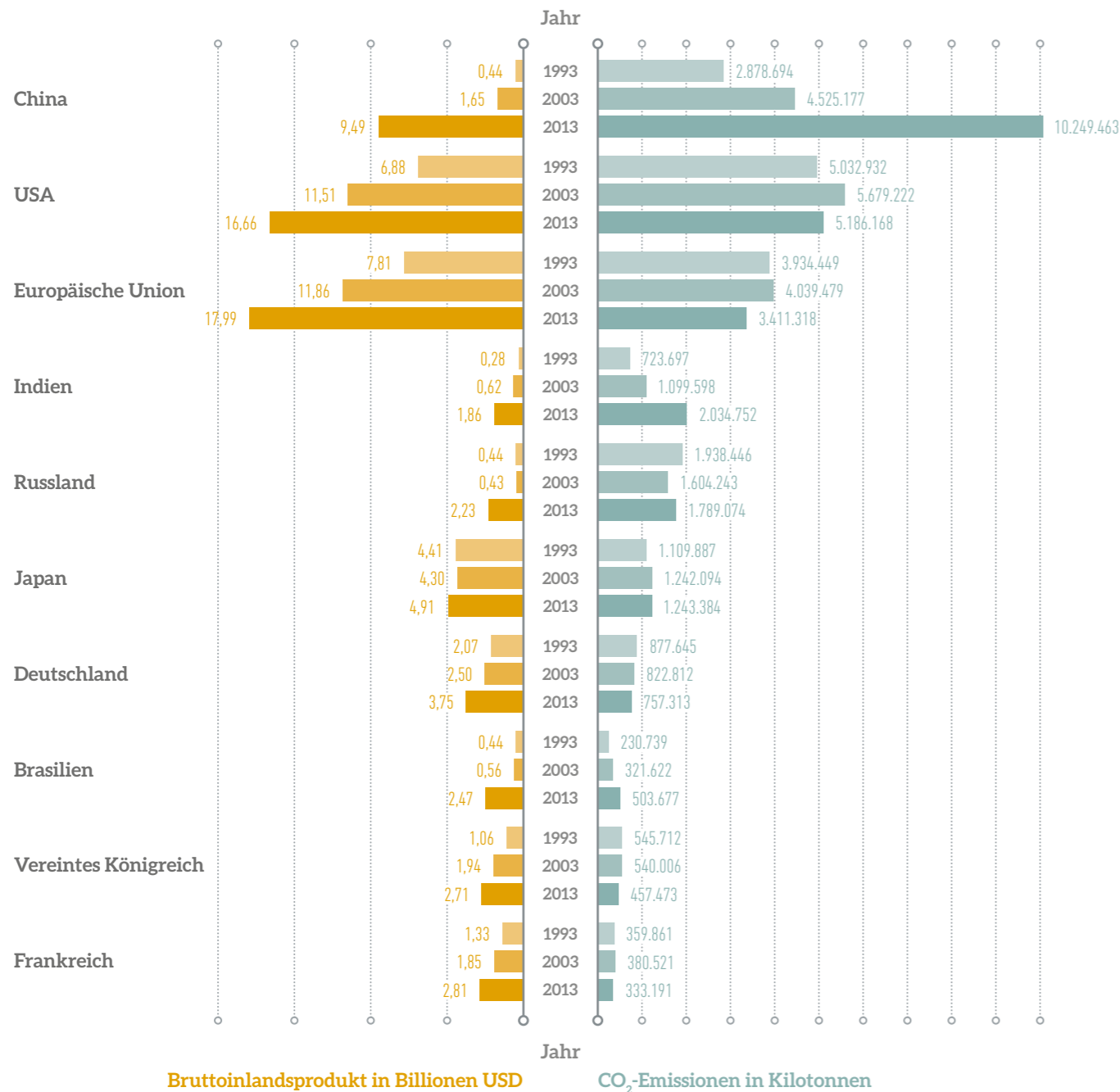


Die Fähre der Zukunft: an Bord von Scandlines | 20. Juli 2015

Auch im Schiffsverkehr werden immer mehr Emissionen eingespart. Ein gutes Beispiel: Die neue Hybrid-Fähre, die über den Fehmarnbelt zwischen Puttgarden und Rødby verkehrt. Eine Batterie unterstützt den Dieselmotor, der Schiffskörper ist in Bezug auf den Wasserwiderstand optimiert und sogenannte 'Scrubber' filtern Schwefel- und Feinstaubpartikel aus den Abgasen der Fähre. Das ist die Zukunft vor allem für Schiffe, die relativ nahe an den dicht bevölkerten Küsten Europas entlang fahren. In Nord- und Ostsee gelten deshalb besonders strenge Grenzwerte für gesundheitsgefährdende Schwefelemissionen (SO_x). In diesen 'Sulphur Emission Control Areas' (SECA) dürfen Schiffe seit 2015 höchstens 0,1 % SO_x ausstoßen. Im Vergleich: im Mittelmeer sind bislang noch 3,5 % erlaubt. Der Norden ist also Europas Vorreiter, was emissionsarme Schiffe angeht.

CO₂-Emissionen und Bruttoinlandsprodukt

Quelle: The World Bank | gerundete Zahlen | Stand: November 2016



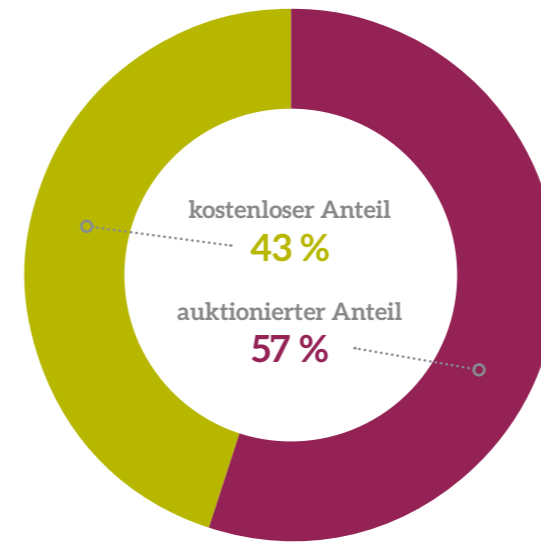
Umweltausschusses steht. Weiterhin müssen wir bei den Kriterien, die zur Bestimmung der effizientesten Anlagen herangezogen werden, den sogenannten Benchmarks, stets auf dem aktuellen Stand der Entwicklung sein.

Nicht zuletzt achte ich darauf, dass es in Deutschland weiter möglich bleibt, indirekte CO₂-Kosten bei der Energieerzeugung zu kompensieren. Energieerzeuger können, da sie nicht von Carbon-Leakage bedroht sind, die Mehrkosten

durch das ETS direkt an ihre Kunden weitergeben. Eine Stahlhütte, die Energie einkauft, bezahlt dadurch schon indirekt CO₂-Kosten, zusätzlich zu den CO₂-Kosten, die bei der Stahlproduktion im Hochofen entstehen. Dies stellt faktisch eine Doppel-Belastung dar. Deshalb werden die indirekten Kosten in Deutschland kompensiert. In ihrem Vorschlag ermöglicht die Kommission die Beibehaltung dieser Kompensationen. In der Diskussion im Parlament gibt es Widerstand aus EU-Ländern, die nicht kompensieren. Die

Aufteilung der Zertifikatemenge

Quelle: Europäische Kommission | Stand: Juli 2015



Kompensation soll weiter möglich bleiben, da sie irrelevant für den Klimaschutz ist. Es ist eine rein industriepolitische Maßnahme.

Leider gibt es seitens des Parlaments auch wieder Bestrebungen, den Schiffsverkehr in den Emissionshandel einzubeziehen. Das ist jedoch zu diesem Zeitpunkt abzulehnen, da die Kommission bereits Daten zu Emissionen aus dem Schiffsverkehr sammelt. Außerdem haben wir beim Flugverkehr gesehen, wo europäische Alleingänge hinführen. Auch hier ist ein globales System sinnvoller als ein europäisches.

Emissionshandel im internationalen Flugverkehr oder die Grenzen der EU-Klimapolitik

CO₂-Emissionen von Flugzeugen sind besonders klimaschädlich, weil sie direkt in den oberen Luftschichten abgegeben werden. Deswegen wurden Fluggesellschaften in den EU-Emissionshandel aufgenommen und müssen seit 2012 eine CO₂-Abgabe für innereuropäische Flüge bezahlen. Ursprünglich sollte sogar jeder Flug einbezogen werden, der entweder in der EU landet oder startet. Die CO₂-Abgabe war selbst für den Teil der Strecke fällig, der außerhalb des EU-Luftraumes liegt. Das hat viele Drittstaaten vor den Kopf gestoßen und uns an den Rand eines Handelskriegs mit

den USA, China und Russland gebracht. Der amerikanische Kongress hat seinen Airlines per Gesetz verboten, beim Flug nach Europa die CO₂-Abgabe der EU zu bezahlen. China legte seine Airbus-Bestellungen auf Eis und Russland drohte, seinen Luftraum für europäische Flieger zu sperren. Auch das Europaparlament musste damals einsehen, dass man außereuropäischen Airlines keine CO₂-Abgabe gegen den Willen der jeweiligen Regierungen aufzwingen kann.

Nachdem uns europäische Alleingänge zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Luftverkehr nicht weitergebracht haben, hat man sich zum Glück auf das einzig sinnvolle Instrument konzentriert: ein Abkommen auf globaler Ebene. Denn der Luftverkehr geht nun mal um die ganze Welt. Am Ende haben die europäischen Bemühungen innerhalb der internationalen Luftfahrtorganisation ICAO, einer Unterorganisation der Vereinten Nationen, gefruchtet. Im Oktober 2016 einigten sich 191 Staaten zum ersten Mal auf ein weltweites Instrument zur CO₂-Reduzierung im Luftverkehr. Ab 2021 sollen zusätzliche CO₂-Emissionen der Fluggesellschaften durch entsprechende Ausgleichszahlungen an Klimaschutzprojekte kompensiert werden, ein sogenanntes 'Offsetting Modell'. Weltweit haben sich inzwischen 64 Staaten, darunter auch die EU, verpflichtet, an der Pilotphase ab 2020 teilzunehmen. Sie sind heute für 84 % der CO₂-Emissionen verantwortlich. Ab 2027 gilt das Instrument dann verbindlich für alle Unterzeichnerstaaten.

Dem Wirtschaftsstandort Europa und auch dem Klima sind nicht damit geholfen, wenn Verkehre zu außereuropäischen Flughäfen und -gesellschaften abwandern.

Gesine Meißner zur EU-Verkehrspolitik | Forum Verkehr | November 2012



Umwelt & Energie

Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Die europäische Umwelt- und Energiepolitik ist komplex und es gibt viele Berührungspunkte zu anderen Politikfeldern, zum Beispiel zur Verkehrspolitik wenn es um umweltfreundliche Autos oder Flugzeuge geht. Entsprechend beschäftige ich mich mit diesen Themen sowohl im Umwelt- als auch im Verkehrsausschuss.

Dabei fallen große Unterschiede bei den Betrachtungsweisen auf. Der Umweltausschuss nimmt wesentlich kontroversere Standpunkte ein, oft wird ideologisch argumentiert und auf Fakten und Machbares kaum Rücksicht genommen.

Beim Umweltschutz fällt es manchmal in meiner eigenen Fraktion schwer, pragmatische liberale Ansätze zu vertreten. Umweltschutz ist wichtig, aber oft nur teuer zu haben. Diese Kosten müssen entweder aus Steuergeldern, von der Industrie oder von Verbrauchern getragen werden. Daher ist es nötig sicherzustellen, dass die Maßnahmen auch die gewünschten Ergebnisse bringen, zum Beispiel bei der Regulierung der Autoindustrie, die in meinem Bundesland Niedersachsen ein wichtiger Arbeitgeber ist.

Hier zeigt sich auch, dass 'liberal' nicht überall die gleiche Bedeutung hat. Fraktionskollegen mancher Mitgliedstaaten stehen eher den Grünen nahe, wenn es in ihrem Mitgliedsland kaum Industrie gibt und sie daher von den Entscheidungen nur indirekt betroffen sind.

Positiv für viele Verbraucher war Kommissionspräsident Junckers Mitteilung im Oktober, dass es künftig weniger Kleinklein-Regulierungen wie das Glühbirnenverbot oder Vorschriften für Duschköpfe geben soll. Eine gute Nachricht für die Verbraucher. Es sind nicht zuletzt diese Regulierungen, wie die Ökodesign-Richtlinie, die bei vielen die EU-Skepsis verstärken.

Energielabel

Wir kennen Sie alle, die Energielabel. Wie energieeffizient ein Kühlschrank ist, findet man im Elektro-Markt gut gekennzeichnet. Die Effizienzklassen reichen nun bereits bis A+++; oftmals sind die am wenigsten effizienten Geräte Klasse C. Klar, dass man die Einstufung erneuern muss. Ich setze mich dafür ein, dass die Kennzeichnung klar und verständlich bleibt, da sie sich bewährt hat, gleichzeitig aber auch dafür, dass sie keine Belastung für den Einzelhandel darstellt. So soll der Hersteller die Etiketten zur Verfügung stellen, damit sie nicht von jedem kleinen Elektroladen individuell gedruckt werden müssen. Außerdem bin ich gegen den Vorschlag, dass Hersteller sämtliche Produktdaten in eine zentrale Datenbank der Kommission eintragen sollen. Diese Datensammelwut der Kommission führt zu mehr Bürokratie, ohne dabei einen erkennbaren Mehrwert zu schaffen.



Künftig sollen Klassen A+, A++, A+++ wegfallen und A die effizienteste Klasse des Energielabels sein.

Kreislaufwirtschaft – Realistische Vorgaben für alle anstatt Planwirtschaft und Schönrechnen

Bereits seit Beginn dieses Mandats wird das Thema Kreislaufwirtschaft diskutiert. Die Kommission hatte ihren Vorschlag zum 'Waste Package' zurückgezogen, das

Parlament antwortete mit einem Initiativbericht zu diesem Thema. Viele der darin enthaltenen Forderungen waren aus meiner Sicht realitätsfern und hatten mit Kreislaufwirtschaft nichts zu tun. Forderungen nach einem 'Produktepass', einem Mindesthaltbarkeitsdatum für Produkte oder verpflichtende

»
Wir diskutieren darüber schon fünf Jahre. Es müssten ihnen doch Zweifel gekommen sein.

Gesine Meißner in der 'Welt' zur Anhörung von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt im Abgas-Untersuchungsausschuss | 21. Oktober 2016

Anteile recycelter Bestandteile in allen Produkten sind Planwirtschaft und oft nicht praktikabel. Wir haben derlei Vorschläge abgelehnt. Echte Kreislaufwirtschaft geht anders. Das Grundansinnen der Kreislaufwirtschaft ist allerdings richtig: Materialien sollen wiederverwendet oder recycelt werden, wo es technisch möglich und sinnvoll ist. Für diese recycelten Materialien muss es wiederum einen Markt geben. Man kann sicher auch Anreize setzen, aber Dauersubvention für bestimmte Rezyklate lehne ich ab.

Im Dezember 2015 hat die Kommission nun ihr neues Paket zur Kreislaufwirtschaft vorgestellt. Kern darin sind vier Gesetzesvorschläge zur Abfallgesetzgebung. Es werden neue Zielvorgaben für Recycling und zur Deponierung gemacht. Ich befürworte ausdrücklich das Eindämmen oder, wo möglich, ein Beenden der Deponierung von Abfällen, sowie Recycling und Müllreduktion. Hierzu brauchen wir realistische Zielvorgaben. Es kann aber nicht sein, dass wir in der EU solche Gesetzgebungen einheitlich beschließen, dann aber Ausnahmen für bestimmte Mitgliedstaaten machen. Wenn wir sinnvolle Abfallgesetzgebung machen wollen, dann unter gleichen Bedingungen überall in der EU. Dabei muss die Subsidiarität gewahrt bleiben ohne gleichzeitig den Binnenmarkt zu stören.

Bei Anreizen für das Recyceln von Produkten sollten wir darauf achten, dass wir nicht künstliche Märkte für Sekundärrohstoffe kreieren, die keiner will. Vielmehr ist es sinnvoller, dass zum Beispiel Stoffen, die mehrfach oder sogar endlos recycelt werden können, eine besondere Bedeutung beigemessen wird. Wenn eine Metallverpackung

endlos als solche recycelt und verwendet werden kann, sollte sie bevorzugt werden gegenüber einer Plastikverpackung oder einem Tetrapack, wenn deren Recycling teurer ist als die Neuherstellung. Auch sollten wir nicht der Versuchung erliegen, bestimmte Produkte wie zum Beispiel Einwegverpackungen zu stigmatisieren. Diese haben in bestimmten Situationen durchaus einen Mehrwert.

»

Es ist unsere Aufgabe festzustellen: Wer wusste wann was?

Gesine Meißner in der 'Braunschweiger Zeitung' zur Anhörung von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt im Abgas-Untersuchungsausschuss | 21. Oktober 2016

Bei der Ermittlung von Recyclingquoten und den damit verbundenen Zielen ist wichtig, dass nur tatsächliche Wiederverwertung gezählt wird. Zu messen, wieviel Abfall getrennt gesammelt oder sortiert wird, reicht meiner Meinung nach nicht aus. Hier brauchen wir ebenfalls einheitliche und eindeutige Vorgaben für alle Materialien. Es muss sichergestellt sein, dass die sortierten Abfälle eine Behandlung durchlaufen, die es erlaubt, das Rezyklat in einen neuen Produktionsprozess zu geben. Alles andere wäre Schönrechnen der Statistik. Was bringt es denn, wenn Abfälle getrennt gesammelt werden und am Ende wieder zusammengeworfen oder gar verbrannt aber nicht recycelt werden? Außerdem sind klare und einheitliche Vorgaben zur

Berichterstattung der Mitgliedstaaten notwendig. Wenn wir sehen wollen, ob die Quoten eingehalten werden, muss die Qualität der Daten einheitlich festgelegt sein.

Generell vertraue ich beim Thema Kreislaufwirtschaft auf die Mechanismen des Marktes. Wenn Rohstoffe knapp und demzufolge teuer sind, ist es im kommerziellen Bereich unabdingbar, mit knappen Ressourcen sparsam umzugehen. Die Nutzung industrieller Nebenprodukte ist sehr wichtig für eine erfolgreiche Kreislaufwirtschaft. So habe ich bei einer Werksbesichtigung bei Volkswagen gelernt, dass im Karosseriebau jeder Schnipsel Metall, der abfällt, gesammelt und wiederverwendet wird (es gibt dafür einen Markt). Die Stahlindustrie, so konnte ich bei meinem Besuch in Duisburg bei Thyssen Krupp sehen, wirft nicht nur nichts auf den Müll, sondern verwendet sogar bei der Stahlerzeugung anfallende Rest-Gase ('Kuppelgase') oder Abwärme zur Energieerzeugung. Das ist echte Kreislaufwirtschaft.

Bevor wir weitere willkürliche Zielverschärfungen fordern, sollten wir uns auf eine gleichmäßige Umsetzung konzentrieren. Zielvorgaben müssen realistisch bleiben. Wenn diese EU-weit umgesetzt werden können, ohne dass bei der Ermittlung der Quoten gemogelt wird, wären wir der echten Kreislaufwirtschaft bereits ein großes Stück näher.

Ein großes Problem in Europa ist die Verschwendung von Lebensmitteln. Ich selbst habe hierzu eine Veranstaltung organisiert in der Überzeugung, dass das unbedingt eingedämmt werden muss. Ziele zur Senkung von

Besuche der IAA Hannover und Frankfurt | 24. September 2016

Als liberale Verkehrs- und Umweltpolitikerin ist es mir stets wichtig Politik mit Augenmaß zu betreiben. Neben strengen Umweltvorschriften muss man auch berücksichtigen, was technisch machbar ist. Ein hervorragendes Forum bietet hier die Internationale Automobilausstellung, die jährlich abwechselnd in Frankfurt/Main oder Hannover stattfindet. In dieser Legislaturperiode ist es mir erstmalig gelungen, der Messe jedes Jahr einen Besuch abzustatten und mich dabei über Neuerungen hinsichtlich der Technologie von PKWs oder Nutzfahrzeugen sowie bei den entsprechenden Zulieferern zu informieren. Da natürlich die Nutzfahrzeug-Messe in Hannover einen gewissen Heimvorteil bei mir genießt, lag mir dieser Besuch besonders am Herzen. Auf dem Stand von CONTINENTAL habe ich hier zum wiederholten Male von der Möglichkeit gehört, Reifen aus Löwenzahn herzustellen, was mir besonders gefällt.



Lebensmittelverschwendung, etwa durch eine Pflicht, Lebensmittelreste immer zu spenden, sind aber nicht der richtige Weg. Der Handel hat bereits einige Initiativen gestartet. So geben manche Supermarktketten ihre Lebensmittel, die dem Mindesthaltbarkeitsdatum nahe sind, bereits stark vergünstigt oder gratis ab, was dazu führt, dass oftmals gar keine Ware mehr weggeworfen wird. Abgelaufene Lebensmittel sind zwar häufig qualitativ noch in Ordnung, aber verständlicherweise wollen weder Hersteller noch Handel eine Garantie für deren Qualität übernehmen. Es ist auch ethisch fragwürdig, von uns verschmähte Lebensmittel mit abgelaufenem Verfallsdatum an Bedürftige zu geben. Aber in einem Punkt sind wir alle gefordert: Ungefähr 50 % der gekauften Lebensmittel in Privathaushalten landen im Müll. Die Ursachen dafür sind häufig banal: Eine Druckstelle, leichte Verfärbung oder Fehlplanung beim Einkauf und Kochen. Man sieht also: die Eindämmung der Lebensmittelverschwendung geht uns alle an.

Typengenehmigung (Euro 5/6)

Seit Langem ist bekannt, dass die Methoden, mit denen TÜV und DEKRA Abgasmessungen vornehmen, nicht die realen Emissionen widerspiegeln, sondern die Situation auf dem Prüfstand. Damit sich das ändert, benötigt man ein neues Testverfahren, das es nun dank mobiler Test-Einrichtungen (sogenannte 'PEMS') gibt. Diese sollen die realen Emissionen im Fahrbetrieb messen. Ich habe stets gefordert, dass dann allerdings auch geprüft werden muss, ob die Grenzwerte noch realistisch sind. Ebenso sollte eine Toleranzabweichung möglich sein, da es technisch nie ausgeschlossen werden kann, dass es in bestimmten Fahrsituationen nicht doch geringfügige Überschreitungen gibt.

NRMM – Non Road Mobile Machinery

Unter NRMM verbergen sich mobile Geräte und Maschinen, die nicht für den normalen Straßenverkehr geeignet sind, also Traktoren, Baumaschinen oder Binnenschiffe. Ziel dieser Gesetzgebung ist es, die Emissionen zu verringern. Dabei muss aber stets berücksichtigt werden, was technologisch machbar ist und vor allem zu welchem Preis. Dies war mir besonders bei den Binnenschiffen wichtig. Hier handelt es sich um einen überschaubaren Markt von kleinen

Familienunternehmen. Da gerade der Transport von Gütern auf Schiffen verglichen mit anderen Transportmitteln wie dem LKW vergleichsweise umweltfreundlich ist, lag uns Liberalen sehr daran, eine gute Balance zwischen Umweltschutz und Wettbewerb zu finden. Es nützt nichts, wenn Grenzwerte so ambitioniert sind, dass sie technisch nicht erreichbar sind und somit ein ganzer Wirtschaftszweig wegbricht. Durch den Einsatz der ALDE ist es gelungen, die Werte dem amerikanischen Standard anzugleichen, sodass ein gemeinsamer, größerer Markt für die Motoren entsteht und es sich eher lohnt, neue Motoren zu entwickeln. Damit ist zugleich sichergestellt, dass europäische Binnenschiffe auch in Zukunft die höheren Umwelthanforderungen erfüllen.

»

Bessere Luftqualität, ohne die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft außer Acht zu lassen.

Gesine Meißner zu strengeren Abgasgrenzwerten für mobile Maschinen, die nicht für den Straßenverkehr bestimmt sind
Wochenblatt für Landwirtschaft und Landleben | 5. Juli 2016

NEC-Richtlinie über nationale Emissionsgrenzwerte

In dieser Richtlinie sind für jedes EU-Mitgliedland Schadstoffgrenzwerte vorgeschrieben. Das ist generell zu begrüßen, weil wir dieser Gesetzgebung unsere saubere Umgebungsluft zu verdanken haben. Maßgeblich werden hier Schwefeloxide, Stickstoffoxide, Ammoniak und flüchtige organische Verbindungen außer Methan geregelt. Genau um letzteres ging es jedoch in der politischen Debatte.

Das Europäische Parlament hatte eine Änderung eingebracht, die ebenfalls Grenzwerte für Methan festgelegt hätte. Dies wäre aber in vielfacher Weise problematisch gewesen.

Zunächst ist Methan kein Luftschadstoff sondern, wie CO₂, ein Gas. Es hätte also rein vom Anwendungsbereich schon gar nicht in eine Richtlinie gepasst, in der es um Schmutzpartikel geht. Viel schwerer wiegt aber, dass Methan ein Nebenprodukt in der Landwirtschaft ist, da es von Kühen ausgestoßen wird. Neue Grenzwerte hätten zur Folge gehabt, dass Kühe quasi zur Luftreinhaltung nur noch innerhalb von Ställen gehalten werden dürfen. Dies befürworteten leider auch einige meiner liberalen Kollegen.

Die FDP hat sich jedoch dafür ein- und durchgesetzt, dass letzten Endes, auch auf Druck der Mitgliedstaaten, keine Grenzwerte für Methan im Gesetz stehen.

Abgas-Untersuchungs-Ausschuss 'EMIS'

Als bekannt wurde, dass es bei VW Betrugsfälle bei der Bestimmung von Emissions-Messungen gab, reagierte das Europäische Parlament mit der Einrichtung eines Sonderausschusses. Dessen Aufgabe soll sein, zu überprüfen, wie es dazu kommen konnte, dass die Diskrepanzen so lange unbemerkt blieben. Der Ausschuss soll auch klären, ob die Kommission und nationale Regierungen etwas gewusst, aber nichts unternommen haben.

Ich gehöre diesem Ausschuss ebenfalls an. Am 2. März 2016 fand die konstituierende Sitzung des Ausschusses statt, das Mandat gilt zunächst für ein Jahr.

Es ist richtig, für Aufklärung zu sorgen. Jedoch ist das Europäische Parlament kein Gericht, direkte Folgen wird die Ausschussarbeit nicht haben. Dennoch gab es bis heute aufschlussreiche Anhörungen von Wissenschaftlern, Automobilherstellern inklusive Volkswagen, Umwelt- und Industrieverbänden, amtierenden und ehemaligen Kommissaren sowie einigen Ministern. Fakt ist, dass bislang keine ‚schuldigen‘ Politiker und Beamte ermittelt werden konnten, obwohl einige Abgeordnete darauf gehofft hatten.

Dass die Testverfahren nicht mehr geeignet sind und es Diskrepanzen zwischen der Messung auf der Straße und im Labor gibt, ist seit langem bekannt.

Ich habe von Beginn an darauf hingewiesen, dass es nicht darum geht, den Dieseldieselmotor als zukünftigen Antrieb abzuschreiben oder zu verteufeln. Diesel ist für die Flotte vieler Hersteller wichtig, da bei der Verbrennung zwar mehr Partikel, vergleichsweise aber wenig CO₂ ausgestoßen wird. Somit ist der Diesel klimafreundlicher als Benziner und wurde bewusst eingesetzt, um die Emissions-Ziele im Flottendurchschnitt zu erreichen. Dies wurde in den Anhörungen des deutschen Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt und des niedersächsischen Wirtschaftsministers Olaf Lies bestätigt.

Interessant ist noch, dass die Kommissarin für Binnenmarkt, Elżbieta Bieńkowska, inzwischen angekündigt hat, gegen Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten, da die EU-Vorgaben bei der Abgasmessung nicht eingehalten wurden. Ich denke, die echte Aufklärungsarbeit bleibt den Juristen überlassen.

Plastiktüten-Verbot

Plastiktüten sollen künftig von Mitgliedstaaten verboten werden dürfen. Darauf hatte sich das Plenum des Parlaments gemeinsam mit den Mitgliedstaaten verständigt. Die FDP hat sich stets gegen solche Verbotsmöglichkeiten, die nur den EU-Binnenmarkt stören, gewehrt. Vielmehr sollte die bereits bestehende Abfallgesetzgebung konsequent in allen Mitgliedstaaten umgesetzt werden. Es ist zwar richtig, Plastikmüll zu reduzieren, allerdings wird sich das Problem nicht durch willkürliche Produktverbote beseitigen lassen. Wie bei der Kreislaufwirtschaft kommt es auch hier in erster Linie darauf an, dafür zu sorgen, dass wir gute Recyclingmöglichkeiten und die entsprechende Infrastruktur haben.



Diskussionsveranstaltung mit Kommissar Vella | 30. Januar 2017

Karmenu Vella ist EU-Umweltkommissar, weshalb er für viele Vorschläge im Bereich der Umweltpolitik verantwortlich ist. Aber nicht nur dort ist er für mich ein wichtiger Ansprechpartner: Auch für meine fraktionsübergreifende Arbeitsgruppe ist er wichtig, da in seinen Kompetenzbereich auch Fischereipolitik und der Schutz der Ozeane fällt. So hatte ich die Freude, ihn für eine meiner Veranstaltungen zum Thema 'Ocean Governance' als Redner gewinnen zu können, die mit über zehn Abgeordneten neben vielen internationalen Experten sehr gut besucht war.

Weitere Themen

Folgende weitere Themen finden Sie auf meiner Internetseite www.gesine-meissner.de

Forststrategie

Biokraftstoffe

Kraftstoffqualität

Energieunion

Right2Water

Ökodesign



Bürgerinitiative zum Erhalt unserer Moore | 12. Juni 2015

Im Juni 2015 besuchte ich die Bürgerinitiative in Gnarrenburg. Dort diskutierte ich gemeinsam mit dem FDP-Kreisvorsitzendem Hendrik Jürgens, FDP-Ortsvorsitzenden Peter Fröhlich und der Mit-Initiatorin Martina Leitner über die verschiedenen Förderkulissen. Die Bürgerinitiative setzt sich für extensive Viehhaltung und ländlichen Tourismus auf einem Teil der Fläche ein. Das Land beabsichtigt ggf. dort eine Modellregion einzurichten, bei der Rinderhaltung in extensiver Weise gefördert wird. Die Bürgerinitiative möchte aber noch mehr. Sie setzt sich für den Erhalt der Strukturen ein und fordert ein Entwicklungskonzept, gegebenenfalls auch Sonntagsöffnungszeiten in Gnarrenburg. Im Anschluss gab es sogar eine kleine Moortour im Geländewagen, bei der wir verschiedene bereits abgetorfte Flächen angesehen haben.

Gesundheit

Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Patientensicherheit, der Zugang zu neuen Therapien, die Verfügbarkeit von Arzneimitteln sowie Forschung und Innovationen sind die Grundsätze, die ich bei meiner politischen Arbeit im Bereich der Gesundheitspolitik stets in den Vordergrund stelle.

Komplizierte und bürokratische Zulassungsverfahren von Arzneimitteln oder Totalverbote bestimmter Arzneimittel und Forschungen erzielen dabei oft nicht den gewünschten Effekt für Patientensicherheit und wirken sich unter dem Strich negativ auf Patienten aus.

Für liberale Gesundheitspolitik gilt, dass alle Akteure in der Kette eine Verantwortung tragen – vom Patient über den Arzt bis zum Hersteller. Regeln sollten auf der Bewertung von echten Gefahren beruhen, nicht abstrakten Risiken. Der Nutzen für die Patienten und verfügbare Alternativen müssen außerdem stets abgewogen werden.

Medizinprodukte-Richtlinie

Vom Heftpflaster über Krückstock bis zum Herzschrittmacher – bei allem handelt es sich um Medizinprodukte. In diesem Bereich gibt es gerade in Europa eine Menge Innovationen. Dies ist nur ein Grund, warum das über 20 Jahre alte Gesetz aktualisiert werden musste.

Ich war an den Verhandlungen federführend für die liberale Fraktion beteiligt. Das Dossier war eines der komplexesten und kompliziertesten dieser Legislaturperiode. Die

Verhandlungen mit Rat und Parlament allein haben sich auf über ein Jahr erstreckt. 30 Stunden politische Verhandlungen insgesamt, über 200 Stunden technische Verhandlungen über die 'Details', Vor- und Nachbereitungen nicht mitgerechnet. Das Arbeitsdokument für den Trilog allein umfasste über 700 Seiten.

Alle an den Verhandlungen Beteiligten waren sich darüber einig, dass die Patientensicherheit oberste Priorität hat. Mir war es dabei wichtig, lange komplexe und bürokratische Verfahren zu minimieren und zu entbürokratisieren. Wenn

man für die Zulassung eines Medizinprodukts 200 Tage und mehr benötigt, ist das nachteilig für Patienten, die auf neue Therapien oder Heilverfahren angewiesen sind. Wir konnten eine zentrale Zulassungsstelle, wie von der ehemaligen SPD-Berichterstatterin gefordert, verhindern. Ein solches Verfahren hätte einen vorsätzlichen Betrug, der im Falle des Skandals bei den Brustimplantaten (PIP) zum Problem für viele Frauen führte, nicht verhindert. Es hätte lediglich die Zulassung vieler dringend benötigter Medizinprodukte unnötig verlängert und vor allem kleinere Hersteller mit Bürokratie überfordert.

Weiterhin war mir wichtig, dass zur Einstufung von Medizinprodukten in Risikokategorien ausschließlich wissenschaftliche Erkenntnisse herangezogen werden. Dies wurde besonders deutlich bei den Diskussionen um Nanomaterialien und Stoffe, von denen vermutet wird, dass sie krebserregend sein könnten. Es ist nicht sinnvoll, pauschal ein Produkt zu verbieten, nur weil es eventuell Nanomaterialien freisetzen könnte. Es müssen Risikofaktoren sowie Art und Dauer der Aussetzung berücksichtigt werden. Gleiches gilt für Stoffe mit gefährlichen Eigenschaften. Oftmals gibt es für diese Stoffe keine Alternative. Nutzen und potenzielle Gefahren müssen stets gegeneinander abgewogen werden. Hier ist es, nicht zuletzt auf Drängen der Liberalen, gelungen, einen ausgewogenen Kompromiss

zu erzielen, der eben risikobasiert und kein Pauschalverbot ist. Neu und sinnvoll für Patienten ist auch eine Implantat-Karte, auf der verzeichnet ist, welches Implantat ein Patient trägt. Das kann zum Beispiel in einer Notsituation helfen. Außerdem sind erstmalig auch ästhetische Medizinprodukte im Anwendungsbereich der Verordnung. Diese waren bislang nicht geregelt. Bei der Zulassung gibt es Prüfverfahren für

„ Patienten werden künftig besser geschützt, ohne dabei Innovation oder Wettbewerbsfähigkeit zu behindern.“

Gesine Meißner zur Medizinprodukte-Verordnung
Weser-Kurier | 28. Mai 2016

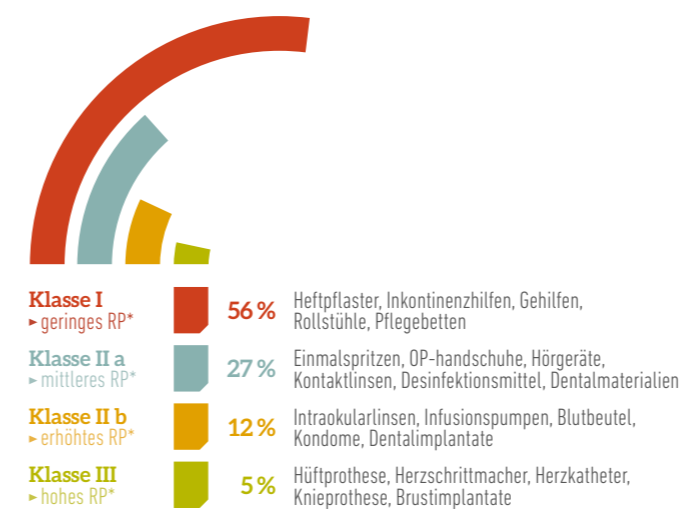
hohe Risikoklassen: Künftig müssen Medizinprodukte der hohen Risikoklasse III oder implantierbare Produkte der Klasse II b ein besonderes Verfahren ('Scrutiny Procedure') durchlaufen. Die benannten Stellen, die die Zulassung erteilen, in Deutschland TÜV oder DEKRA, müssen in diesen Fällen ein Expertenkomitee, unter Aufsicht der Kommission, hinzuziehen.

Eines der Themen, die am kontroversesten diskutiert wurden, ist die Wiederaufbereitung von Einmalprodukten: Die Mitgliedstaaten können die Wiederaufbereitung von Einmalprodukten erlauben. Die von Parlament und Rat geforderte 'Negativliste' – also eine Liste mit Produkten, die nicht für die Wiederaufbereitung geeignet sind, musste wegen Androhung der Kommission, im Nachhinein ein Veto einzulegen, fallen gelassen werden. Laut Kommission wäre es nicht logisch, eine Liste von nicht geeigneten Produkten zu erstellen.

Lang diskutiert wurde die Frage der Haftbarkeit für Produkte. Das Parlament forderte eine zwingende Haftpflichtversicherung für Hersteller. Wir Liberale lehnten dies ab, da kein Versicherer pauschal einen Hersteller für jedes denkbare Risiko versichern kann. Im Fall der Brustimplantate hätte eine Haftpflichtversicherung auch nicht gegriffen, da Patienten vorsätzlich betrogen wurden. Hersteller müssen jetzt gemäß der neuen Richtlinie über genügend finanzielle Mittel verfügen, um im Schadensfall den Patienten zu entschädigen. Entscheidend für die Höhe der Sicherheit ist dabei die Risikostufe. Eine Zwangsversicherung ist vom Tisch.

Risikoklassen bei Medizinprodukten

Stand: Februar 2014



*RP = Risikopotenzial
Quelle: BV Med – Bundesverband Medizintechnologie

In-Vitro-Medizinprodukte

In-Vitro-Medizinprodukte sind Medizinprodukte, die zur Untersuchung von Proben aus dem menschlichen Körper benutzt werden. Typischerweise findet dies in Labors statt, etwa beim Untersuchen von Blutproben, HIV-Tests oder Schwangerschaftstests. Es ist uns Liberalen zu verdanken, dass eine Verschreibungspflicht für Schwangerschaftstests oder ein verbindlicher Beratungstermin für Gentests



Besuch bei Johnson & Johnson | 17. November 2014

Im OP-Trainingslabor des Europäischen Chirurgie-Instituts von Johnson & Johnson in Norderstedt (Schleswig-Holstein) hatte ich nicht nur die Gelegenheit, eine Vielzahl von Medizinprodukten zu sehen, sondern auch einen minimal-invasiven chirurgischen Eingriff am Modell, einem Schweinedarm, zu simulieren. Der Eingriff wurde von mir mit einer Ultraschall-Schere ausgeführt, die gleichzeitig schneidet und koaguliert, also Blut zum Gerinnen bringt. Johnson & Johnson ist ein Hersteller für Medizinprodukte und stellt beispielsweise die beschriebenen Scheren oder Gewebenetze her. Im Chirurgischen Institut in Norderstedt werden Ärzte für die Anwendung dieser Medizinprodukte ausgebildet.

verhindert werden konnte. Dieses wurde nämlich vom CDU-Berichterstatter beharrlich gefordert. Solche Tests sind aber derzeit frei verfügbar und so soll es auch bleiben, ein zusätzlicher Arztbesuch erschwert für viele Menschen den Zugang zu diesen Tests. Außerdem ging es bei diesem Gesetz um Patientensicherheit, nicht um Moralfragen. Auch hier war ich federführend für die liberale Fraktion an den Gesetzesverhandlungen beteiligt.



Podiumsdiskussion beim BAH in Berlin | 29. September 2016

Der Bundesverband der Arzneimittelhersteller (B.A.H.) lud mich zu seiner Jahrestagung auf eine Podiumsdiskussion ein, die am 29. September 2016 in Berlin stattfand. Ich bin der Einladung sehr gern gefolgt, da mir die Interessen der vielen kleinen und mittleren Unternehmen der Branche bei den Verhandlungen zu Medizinprodukten sehr wichtig waren. Um genau diese ging es auf dem Podium. Als federführende und einzige an diesem Dossier beteiligte deutsche Abgeordnete hat mich der B.A.H. gebeten, die Ergebnisse zu referieren sowie eine Vorausschau der nächsten Schritte zu geben. Besonders interessiert zeigten sich die fast 500 Mitglieder an der Regulierung der sogenannten 'stofflichen Medizinprodukte'. Das sind Produkte, die viele Menschen eher als Medikamente einordnen würden und nicht als Medizinprodukt. Beispiele hierfür wären Nasensprays, Sonnencremes oder Mittel gegen Blähungen, die keine pharmakologische, sondern eine physikalische Wirkung haben. Die Kommission wollte, dass diese Produkte in die höchste Risikoklasse III, also auf gleicher Linie wie Herzschrittmacher oder Hüftgelenke, eingeordnet werden. Dies ist nicht nur aus meiner Sicht völlig überzogen und würde ungleich komplexere und langwierigere Genehmigungs- und Zulassungsverfahren erfordern. Dabei hat es in diesem Bereich bislang keine sicherheitsrelevanten Bedenken gegeben. In dem vor ein paar Monaten abgeschlossenen Trilog ist es uns erfreulicherweise gelungen, diese Produkte niedriger einzustufen.

Human- und Tierarzneimittel

Die Zulassung und Verschreibung von Human- und Tierarzneimitteln ist gegenwärtig in einem Gesetz geregelt. Da sich aber sowohl der Markt als auch die Infrastruktur der Ärzte für beide Anwendergruppen stark unterscheiden, ist es an der Zeit, die Tierarzneimittel separat zu regeln.

Eines der Kernthemen ist die Eindämmung von Antibiotika-resistenten Keimen. Als Hauptursache für resistente Keime wird die 'gedankenlose' vorbeugende Vergabe von Antibiotika in der Tierzucht genannt. Tierschützer fordern sogar ein Kompletterverbot von Antibiotika in der Tierzucht. Auf die Vergabe zur Prävention kann allerdings nicht ganz verzichtet werden, zum Beispiel damit einzelne erkrankte Tiere nicht den gesamten Bestand anstecken. Hier muss ein ausgewogener Kompromiss gefunden werden. So ist im derzeitigen Parlamentsbeschluss die Vergabe zur Therapie weiterhin erlaubt, allerdings verschreibungspflichtig. Für die Prävention im Vorfeld einer Operation etwa soll die Vergabe reduziert werden. Weiter eingeschränkt werden soll die metaphylaktische Vergabe, also die Nachbehandlung. Kompletter verboten werden soll der Einsatz allerdings nicht.

Für den Bericht zur Humanarzneimittelzulassung bin ich Berichterstatterin der Liberalen, wobei es maßgeblich um die Aktualisierung der Befugnisübertragung (also was darf die Kommission weitergehend bestimmen) sowie die mit der Zulassung verbundenen Gebühren geht. Derzeit arbeitet der Rat an einer Position, weshalb nicht davon auszugehen ist, dass vor 2017 mit den interinstitutionellen Verhandlungen begonnen werden wird.

Endokrine Disruptoren

Vor Sommerbeginn 2016 hatte die Kommission die Kriterien zur Feststellung von endokrin-schädlichen Eigenschaften, also das Hormonsystem beeinflussenden Substanzen, vorgestellt. Erfreulich ist, dass die Kriterien auf einem wissenschafts- und gefahrenbasierten Ansatz beruhen. Grüne, Sozialdemokraten und Linke fordern bei jeder Gelegenheit ein Sofortverbot von Substanzen, selbst wenn eine endokrine Wirkung nicht nachgewiesen ist. Solche Totalverbote ziehen aber auch Probleme nach sich, da ein Ersatz nicht ohne weiteres möglich ist. Dies gilt zum Beispiel

auch für bei Säuglingen eingesetzte Katheter, in denen Weichmacher (Phtalate) für mehr Flexibilität sorgen. Kriterien wie Dauer der Anwendung, Aussetzungsrisiko und Nachweis der endokrinen Eigenschaften müssen ständig geprüft werden.

Quecksilber

Dass Quecksilber gefährlich ist, ist allgemein bekannt. Die Kommission will daher mit ihrem Vorschlag den Gehalt von Quecksilber in der Umwelt reduzieren, ein Anliegen, das zunächst positiv ist. Allerdings verbietet der Verordnungsvorschlag ab 2021 den Export von Quecksilber und Quecksilberverbindungen. Diese werden aber als Ausgangsstoff für die Herstellung von homöopathischen und antroposophischen Arzneimitteln verwendet. Ein Exportverbot könnte so deren Verfügbarkeit in Staaten außerhalb, aber auch innerhalb der EU beschränken.

In der Homöopathie sind quecksilberhaltige Arzneimittel aber ein wichtiger Bestandteil vieler Therapien. Darüber hinaus ist deren Sicherheit durch nationale Arzneimittelgesetzgebung geregelt. Außerdem wären auch Hersteller bestimmter Impfstoffe, von Dentalamalgam und Stoffen zur Allergietestung betroffen. Der Einsatz von Quecksilber in der Medizin ist sicher und hat sich bewährt, sowohl innerhalb als auch außerhalb der EU. Ich habe entsprechende Änderungsanträge eingereicht, um gemeinsam mit anderen Abgeordneten sicherzustellen, dass Arzneimittel auch in Zukunft umfangreich zur Verfügung stehen. Die Verhandlungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen, ein Ergebnis ist für 2017 zu erwarten.



Verbraucherschutz

Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Wir alle wünschen uns sauberes Wasser, gesunde und sichere Lebensmittel und ehrliche Angaben auf Lebensmittelverpackungen. Möchten wir aber auch in einer Welt leben, in der wir ständig von Verboten, Warnungen und Einschränkungen umgeben sind? Mit den Schockbildern auf Zigarettenpackungen wurde bereits ein Beispiel gesetzt.

Als Liberale bin ich davon überzeugt, dass wir bestimmte Anforderungen und Grundregeln im Bereich des Verbraucherschutzes benötigen. Allerdings dürfen wir nicht vergessen, dass Bürger für sich selbst Verantwortung tragen. Erziehung und Schulbildung müssen Menschen in die Lage versetzen, im Leben die richtigen Entscheidungen zu treffen. Das schließt Kauf- und Konsumententscheidungen mit ein.

Verbraucherschutzpolitik heißt für mich, die Bürger nicht zu bevormunden, sondern sie mit den erforderlichen Informationen in die Lage zu versetzen, bewusste Entscheidungen zu treffen.

Herkunftskennzeichnung

Mehrfach wurde in dieser Legislaturperiode bereits darüber diskutiert, ob gesetzlich verbindlich vorgeschrieben werden soll, dass die Herkunft von Fleisch oder Milch in verarbeiteten Lebensmitteln angegeben werden muss. Diese Forderung mag sich gut anhören, ist aber leider unrealistisch. Jeder, der einen Molkereibetrieb von innen kennt, weiß, dass dort Milch unterschiedlicher Herkunft verarbeitet wird und dass sich die Mischung ständig ändert. Gerade in grenznahen

Regionen ist es nahezu unmöglich, die Herkunft der Milch von einzelnen Milchbauern auf fertigen Produkten auszuweisen. Bei Fleischprodukten verhält es sich ähnlich. Hier gingen mancherlei Forderungen ins Absurde: eine verlangte zum Beispiel die verpflichtende Kennzeichnung der Geburts-, Aufzucht- und Schlachtungsorte. Das ist nicht nur eine schwierig bis gar nicht zu bewältigende Herausforderung für die Hersteller. Es müsste ständig in verschiedensten Varianten umetikettiert werden, ohne dass dies dem Verbraucher einen Mehrwert bringen würde, denn Regeln für

Hygiene und Schlachtung gelten EU-weit. Wer sich dadurch einen Wettbewerbsvorteil verspricht, kann die Herkunft freiwillig angeben – und das wird durchaus schon gemacht. Die Regionalität von Produkten kann so hervorgehoben werden – nur bitte nicht verbindlich.

Verwenden von gentechnisch veränderten Lebens- und Futtermitteln

Im Jahr 2015 hat die Kommission vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten darüber entscheiden sollen, ob sie die Verwendung von gentechnisch veränderten Lebens- und Futtermitteln zulassen oder verbieten wollen. Diesen Vorschlag hat das Parlament im Oktober 2015 mit großer Mehrheit zurückgewiesen, da er nicht praktikabel ist. Zunächst ist unklar, was genau die 'Verwendung' bedeutet. Weiterhin hätte eine solche Regelung dazu geführt, dass es unterschiedliche nationale Regelungen innerhalb der EU gibt. Anders als beim Anbau, wo es sich um ein abgrenzbares Territorium handelt, ist die 'Verwendung' schlecht den

einzelnen Mitgliedstaaten zuzuordnen, schließlich haben wir innerhalb der EU einen freien Warenverkehr. Der Vorschlag wäre also kaum anwendbar gewesen, es sei denn, man hätte Grenzkontrollen wiedereingeführt, die wir in der EU doch gerade zugunsten des EU-Binnenmarkts abgeschafft haben. Das eigentliche Problem liegt beim 'ständigen

„
Es wird viel zu wenig daran gedacht, dass jemand, der Landwirtschaft gelernt hat, sehr wohl weiß, wie er vernünftig mit der Natur umgehen muss.

Gesine Meißner anlässlich des Besuches des Bauernhofs von Rainer Fabel in Uelzen | az-online | 5. August 2016

Ausschuss' der Kommission, in dem es bei Abstimmungen zu Gentechnik regelmäßig zum Patt kommt. Solange das Abstimmungsprozedere nicht überarbeitet wird ändert sich nichts.



Veranstaltung zu Lebensmittelverschwendung 24. Februar 2015

In der EU landen jährlich rund 90 Millionen Tonnen Lebensmittel im Müll. In Deutschland werden rund die Hälfte aller produzierten Lebensmittel in die Tonne geworfen. In privaten Haushalten werden europaweit 42 % entsorgt. Nicht nur Politiker oder Hilfsorganisationen, sondern auch der Handel und die Industrie arbeiten an Lösungen, den maßlosen Umgang mit Lebensmitteln in den Griff zu bekommen. Am 24. Februar 2015 habe ich mit der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit auf Initiative des Bundesverbandes der Obst- Gemüse- und Kartoffelverarbeitenden Industrie (BOGK) nach Brüssel eingeladen. Gemeinsam mit Vertretern der Industrie, des Einzelhandels, meinem niedersächsischen Landtagskollegen Herman Grube, Vorsitzender des Ausschusses für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, erörterten wir, wie jeder Akteur der Lieferkette dazu beitragen kann, Lebensmittelverschwendung zu reduzieren. Der Handel wird oft für ein 'Überangebot' kritisiert. Allerdings wollen Verbraucher volle Regale sehen. Wären am Samstag die Regale im Supermarkt nur halbvoll, würde dies kritisiert. Ein Umdenken ist also auch bei unserem Konsumverhalten notwendig. Wir müssen wieder anfangen, Lebensmittel zu schätzen, indem wir beispielsweise nicht jeden Apfel mit einem kleinen Schönheitsfehler gleich entsorgen.

Anbau gentechnisch veränderter Organismen

Im Januar 2015 verabschiedete das Parlament ein Gesetz zum Anbau gentechnisch veränderter Organismen. Der Kompromiss, der mit den Mitgliedstaaten gefunden wurde, erlaubt diesen, den Anbau gentechnisch veränderter Organismen zu verbieten – auch ohne vorherige obligatorische Absprache mit dem Hersteller. Anders als bei der Verwendung ist das hier möglich, da der Anbau auf einem festgelegten Territorium erfolgt. Als Kompromiss ist das auch akzeptabel. Allerdings ist ein Flickenteppich nationaler Regelungen zu erwarten, was nicht sehr binnenmarktfreundlich ist. Ich hätte mir vielmehr gewünscht, dass wir europaweit von der Europäischen Lebensmittelsicherheitsagentur (EFSA) in Parma geprüfte GVO anbauen dürfen. Leider ist dieser Wunsch angesichts der breiten Skepsis gegenüber Wissenschaft und Forschung in der Öffentlichkeit nicht zu verwirklichen gewesen. Ein EU-weites Anbauverbot, wie von den Grünen gefordert, konnte immerhin verhindert werden.



Besuch des Bauernhofs von Rainer Fabel in Uelzen am 4. August 2016. Einen Trecker zu fahren gehörte früher auf dem Hof meiner Eltern häufig zu meinen Aufgaben. Heute komme ich nur noch bei Terminen wie diesem mit landwirtschaftlichem Gerät in Berührung.

Glyphosat

Über das Unkrautbekämpfungsmittel Glyphosat wurde viel diskutiert – sowohl in den Medien als auch im Europäischen Parlament. Die Kommission hatte aufgrund des Gutachtens der Europäischen Lebensmittelsicherheitsagentur (EFSA) dessen Zulassung auf weitere 15 Jahre gewährt. Es handelte sich um ein Gutachten einer anerkannten unabhängigen wissenschaftlichen Institution, die genau zu diesem Zweck geschaffen wurde. Jedoch meldeten Verbraucherschützer starke Bedenken an.

Es ist schade, dass aufgrund von Angst- und Panikmache die Mehrheit der Abgeordneten gegen die erneute Zulassung ein Veto eingelegt hat. Dabei ist der wissenschaftliche Kenntnisstand eindeutig. Es wurde auch nicht berücksichtigt, ob es Alternativen gibt und wieviel diese kosten. Ich habe mich auch in dieser Debatte dafür eingesetzt, dass wir unsere politischen Entscheidungen aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse treffen und nicht aufgrund von Panikmache und Gängelei. Leider hat hier die Unvernunft gesiegt. Inzwischen wurde die Zulassung um weitere 18 Monate bis Ende 2017 verlängert, was aber nur ein Aufschub ist. Sollte es zu einem Verbot kommen, hätte zum Beispiel die Bahn ein Problem: Wenn die Gleisbettvegetationspflege nicht sachgerecht erfolgt, kann es zu Beeinträchtigungen der Sicherheit im Bahnverkehr durch Streuströme kommen.

Alkoholstrategie

Zur Bekämpfung von Alkoholmissbrauch verabschiedete das Europäische Parlament im April 2016 eine Alkoholstrategie. Es ist erwiesen, dass Alkoholkonsum bei Kindern und Jugendlichen Schäden verursachen kann, die verhindert werden sollen. Die Frage ist, wie man dieses Ziel am besten erreicht. Ein willkürlich gesetztes europaweites Mindestalter konnten wir verhindern, denn das ist nicht der richtige Weg. Das Wichtigste ist die Aufklärung der Jugendlichen und deren Eltern. Die kulturellen Hintergründe und Traditionen der Mitgliedstaaten sind viel zu unterschiedlich und damit auch die Probleme, die beim Alkoholkonsum auftreten. Maßvoller Konsum sowie der verantwortungsvolle Umgang mit Alkohol sind sinnvoller als Totalverbote. Entsprechend habe ich als Schirmherrin eine Aufklärungskampagne in Schulen begleitet.

»
Maßvoller Konsum und der verantwortungsvolle Umgang mit Alkohol sind sinnvoller als Totalverbote

Gesine Meißner zur Alkoholstrategie | Weser-Kurier | 30. April 2015



Besuch des EDEKA-Centers in der Rindermarkthalle in Hamburg
28. November 2014



Besuch des TÜV Nord Hannover
13. Februar 2015



Besuch der Hofschlachtere Muhs in Krummbek
27. Oktober 2014



Besuch des Bauernhofes der Familie Venema in Jemgum
27. März 2014



Stand von Continental im Rahmen der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover
2. Oktober 2014



Delegationsreise des Umweltausschusses zur EFSA (Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit) in Parma (Italien) | 24. September 2015



Industrie & Forschung

Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

Seit dem Sommer 2016 bin ich stellvertretendes Mitglied im Industrieausschuss des Europaparlaments. Die Arbeit ergänzt sich gut mit meinen Aufgaben im Verkehrs- und Umweltausschuss, denn bei Themen wie der Raumfahrt-, Energie- und Forschungspolitik können thematische Brücken hergestellt werden. In allen Bereichen müssen wir in Europa Rahmenbedingungen für erfolgreiches Unternehmertum schaffen und dafür sorgen, dass neue Produkte hergestellt werden können. In der Forschung müssen die Förderung besser koordiniert und neue Partnerschaften aufgebaut werden. Zudem kann ich bei anderen Themen wie den Roaming-Gebühren liberale Interessen vertreten und mich dafür einsetzen, dass Digitalisierung und schnelleres Internet auch den ländlichen Raum erreichen.

Europäische Raumfahrtspolitik

Die europäische Raumfahrtspolitik ist ein europäischer Wirtschaftszweig mit hohem Wachstumspotenzial. Die Satellitenindustrie hat einen weltweiten Marktanteil von 33%. In den nächsten Jahren werden viele weitere Satelliten im Orbit kreisen. Darauf gilt es aufzubauen. Daher darf die EU aber wichtige Infrastrukturentwicklungen – zum Beispiel den Mobilfunkstandard 5G – nicht verschlafen. Es ist auch wichtig, neue Geschäftsfelder mit den zur Verfügung stehenden Daten zu erschließen, zum Beispiel im maritimen Bereich, bei der Überwachung von Fischströmen, der Fischereikontrolle und dem Kampf gegen illegale Fischerei oder Umweltsünden wie Verklappung.

Gleiches gilt für den Transportbereich, wie ich im Verlauf einer Delegationsreise nach Tschechien feststellen konnte. Der Besuch bei der europäischen Satelliten-Agentur GNSS in Prag gab sehr interessante Ausblicke auf künftige Entwicklungen von Galileo und andere europäische Projekte. Mein Wahlkreis Norddeutschland ist Raumfahrtstandort, nicht nur mit Airbus, sondern auch Zulieferern wie EIS-Electronics, einem Kabelhersteller mit Hauptstandort Bremerhaven und Außenstellen in Achim/Niedersachsen und Indien. 70 meist weibliche Mitarbeiter fertigen am Hauptstandort in Handarbeit hochspezialisierte Kabelbäume für Flugzeuge, Ariane-Raketen und Satelliten – zum Teil nach Vorgaben der Auftraggeber, zum Teil aber auch mit selbstentwickelten 3D-Entwürfen und passender Software.

Abschaffung von Roaming ist wichtig für den digitalen Binnenmarkt

Ab 15. Juni 2017 ist Schluss mit Roaming. Rat und Parlament haben sich am Jahresanfang darauf geeinigt, die Gebühren für Telefonate, Kurznachrichten und Datenübertragung im Ausland abzuschaffen. Sogenannte Roaming-Gebühren werden dabei entfallen – endlich! Das ist ein toller Erfolg der EU und für die FDP, die sich schon lange für die Abschaffung der Roaming-Gebühren ausspricht. Der erste Gesetzestext hatte eine Preisdeckelung für den Datenhandel mit Endverbrauchern festgelegt. Damit wurde das Pferd von hinten aufgezäumt, denn nationale Anbieter müssen für die Nutzung der Netze ausländischer Anbieter bezahlen. Das hätte Innovationsfähigkeit und Infrastrukturausbau geschadet und kleine Anbieter vom Markt ausgegrenzt.

Nach langatmigen und zähen Verhandlungen konnten die Verhandlungspartner sich jetzt auf eine Begrenzung der Großhandelspreise für Datenübertragungen einigen. Diese gelten für Kosten, die sich Anbieter von Datendiensten gegenseitig für die Nutzung der jeweiligen Netze berechnen. Durch die Kostenregulierung können Anbieter jetzt klar kalkulieren, Investitionen in Infrastruktur werden nicht gefährdet und kleinere Anbieter bleiben geschützt. Nach formeller Bestätigung des Berichts durch das Europäische Parlament und den Rat im Frühjahr sollte die Vereinbarung rechtzeitig zu den Sommerferien in Kraft treten.

Forschung und Innovation fördern und nicht behindern

Finanzielle Förderung für Forschung und Entwicklung wird auf europäischer Ebene über das Programm Horizon 2020 geregelt. 2014 bis 2020 stehen 80 Milliarden Euro zur Verfügung. Durch Verknüpfung mit anderen EU-Förderprogrammen werden Gelder jetzt besser koordiniert, und durch Kooperation mit privaten Investoren steht mehr Kapital zur Verfügung, ohne den Haushalt stärker zu belasten.

Ohne Forschung gäbe es Vieles nicht, was den Menschen hilft. Daher beunruhigt mich die zunehmende Skepsis gegenüber Forschung. Ein Beispiel: das Bürgerbegehren 'Stop Vivisection' von zwei Millionen Menschen in der EU will Tierversuche ganz verbieten. Viele Abgeordnete haben dieses Anliegen in der Plenardebatte unterstützt. Natürlich ist Tierschutz wichtig, und soweit irgend möglich nutzt die Wissenschaft mittlerweile auch alternative Verfahren. Aber für Fortschritte beim Kampf gegen Krankheiten wie Krebs und Aids sind Tierversuche – weit überwiegend an Mäusen oder Ratten – noch unverzichtbar. Solange dies so ist, sollten wir nicht durch Verbote Forscherinnen und Forscher an ihrer Arbeit zum Wohle der Menschen hindern.



Besuch des Transportausschusses bei der europäischen Satellitenagentur in Prag | 22. September 2016

Die Satellitenagentur baut zum Beispiel das europäische Navigationssystem Galileo auf. Dafür werden unter anderem 22 Satelliten der Bremer Firma OHB ins All geschossen. Europa verringert damit seine Abhängigkeit vom amerikanischen GPS-System.



Fischerei

Beobachtung des Ausschusses für Fischerei

An der Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP) war ich in der vergangenen Legislaturperiode intensiv beteiligt. Erklärtes Ziel der GFP ist es, Fischbestände in unseren Gewässern zu erhalten, die Meeresumwelt zu schützen, die Rentabilität der europäischen Flotten zu gewährleisten und die Verbraucher mit hochwertigen Nahrungsmitteln zu versorgen.

Seit Beginn meiner zweiten Legislaturperiode bin ich zwar nicht mehr im Fischereiausschuss, setze mich aber sehr dafür ein, dass die getroffenen Abmachungen umgesetzt werden. Als Niedersächsin liegen mir dabei besonders die Interessen der Fischer und der Angler – zum Beispiel beim Thema ausgewogene Fangquoten – am Herzen, damit die Natur für den und nicht vor dem Menschen geschützt wird.

Fischerei und Aquakultur sind außerdem Thema in meiner Meeresgruppe 'Searica' (Seite 48).

Umsetzung der Gemeinsamen Fischereipolitik

Die Gemeinsame Fischereipolitik (GFP) legt grundlegende Ziele, Strategien und Maßnahmen für die Fischerei fest. Wichtig ist, dass Gesetzesreformen jetzt erfolgreich in den Mitgliedstaaten umgesetzt werden. Die Überfischung ist ein ernstes Problem: Existenzbedrohend für viele Fischer und mit schlimmen Auswirkungen auf ganze Küstenregionen. Zum Beispiel waren im Jahr 2013 80 % der Mittelmeerbestände und 47 % der Atlantikbestände wegen Flottenüberkapazitäten, zu großzügigen Fangmöglichkeiten und mangelhaften Kontrollen überfischt. Deshalb haben wir

Abgeordneten des Europaparlaments neue Grundsätze für die europäische Fischereipolitik erarbeitet.

Mehrjährige Bewirtschaftungspläne für Regionen wie die Nord- und Ostsee sollen auf regionale Eigenheiten Rücksicht nehmen und maßgeschneiderte Lösungen bieten – und damit dem sogenannten Regionalisierungsprinzip folgen. Die Wissenschaft soll bei Kontrollsystemen eine einflussreichere Rolle spielen. Das gilt besonders für die Festlegung des höchstmöglichen Dauerertrags – also der maximalen Fangmenge, die langfristige Erträge beim Fischen einer Art sichert. Die Pflicht zur Anlandung verhindert, dass Fische,

die nicht gebraucht werden, direkt zurück in die Gewässer geworfen werden. Wichtig bei der Umsetzung in Deutschland ist, dass weitere Verwendungen für unerwünschten Beifang wie kleine Heringe oder Makrelen berücksichtigt werden müssen. Andernfalls könnten Fischereibetriebe mit kleineren Booten wirtschaftlichen Schaden nehmen.

»

MedFish4Ever ist eine tolle Initiative. Maßnahmen müssen unbedingt jetzt getroffen werden, um die Fischerei in Zukunft zu schützen.

Gesine Meißner beim Start der MedFish4Ever-Kampagne auf dem Messegelände Brüssel | 27. April 2016

Beim Bewirtschaftungsplan für Dorsch, Hering und Sprotte in der Ostsee wurde dem Europaparlament erstmals Mitspracherecht bei den Verhandlungen eingeräumt. Für deutsche Fischer war es eigentlich eine gute Nachricht, auch wenn manche skeptisch reagiert haben: Zwar darf zunächst weniger gefangen werden, aber langfristig können sich die Fischbestände erholen, damit die Zukunft der Ostsee-Fischerei gesichert bleibt. Wichtige Pläne – zum Beispiel für das Mittelmeer – werden bald folgen. Im Mittelmeer sind sowohl Überfischung als auch die Widerstände am größten, zum Beispiel gegen Verbote von großmaschigen, langen Schleppnetzen, in denen Delfine verenden. Initiativen wie die MedFish4Ever Kampagne der Europäischen Kommission, die ich unterstütze, sind notwendig, um diese Widerstände zu überwinden.

Kluge Regulierung bei Fangquoten notwendig

Fangmengen müssen in enger Absprache mit Wissenschaftlern festgelegt werden. Gleichzeitig müssen Politiker bedenken, wie die Quoten umgesetzt werden und wer davon betroffen ist. Ein gutes Beispiel: Während meiner Wahlkampftour in Mecklenburg-Vorpommern besuchte ich zusammen mit Cécile Bonnet-Weidhofer, Spitzenkandidatin der FDP in Mecklenburg-Vorpommern, und Daniel Bohl, Mitglied des FDP-Landesvorstandes und agrarpolitischer Sprecher, die Geschäftsstelle des Landesanglerverbands Mecklenburg-Vorpommern. Thematisiert wurde die Einschränkung der Angelfischerei. Mögliche Einschränkungen sollten zwingend

die wirtschaftlichen und ökologischen Aspekte gleichermaßen betrachten. Schließlich ist die Freizeitsportfischerei mit 6,5 Milliarden Euro Umsatz in Deutschland und zudem 50.000 Arbeitsplätzen ein wichtiger Faktor.



20. Juli 2016: Wahlkampftour in Mecklenburg-Vorpommern, Austausch mit dem Landesanglerverband Mecklenburg-Vorpommern am Lankower See

Eine kluge Regulierung ist notwendig. Ein gutes Beispiel liefert die Kormoranplage: Der Kormoran fängt erheblich mehr Fische als die Fischer, muss aber, im Gegensatz zu den Fischern, denen er die Arbeitsgrundlage 'klaut', keine Pacht zahlen. Daher muss die Schonzeit für den Kormoran verkürzt werden. Kritisiert habe ich auch die Fangquote für Dorsche in der Ostsee: Fischereiminister der EU-Staaten hatten beschlossen, Angler in die Fangquote für Dorsche einzubeziehen. In der Laichschonzeit soll die Tagesfangmenge auf drei Dorsche, sonst auf fünf Dorsche Tagesfangmenge begrenzt werden. Der richtige Ansatz wäre aber gewesen, analog zu Berufsfischern auf Dorschangeln in der Laichschonzeit und in Laichschongebieten zu verzichten.

Meeresschutz durch technische Maßnahmen

Die Verordnung zu technischen Maßnahmen in der Fischerei ist das wichtigste Thema der europäischen Fischereipolitik in dieser Legislaturperiode und aufgrund der Komplexität eine Herausforderung. Vereinfacht dargestellt: Es wird geregelt, wer wann wo und wie fischen darf. Der Vorschlag der Kommission liegt vor und nach Austausch mit betroffenen Stellen habe ich bereits einige Änderungsvorschläge

formuliert. Mit einem Entwurf der Parlamentsposition ist aber erst Anfang 2017 zu rechnen.

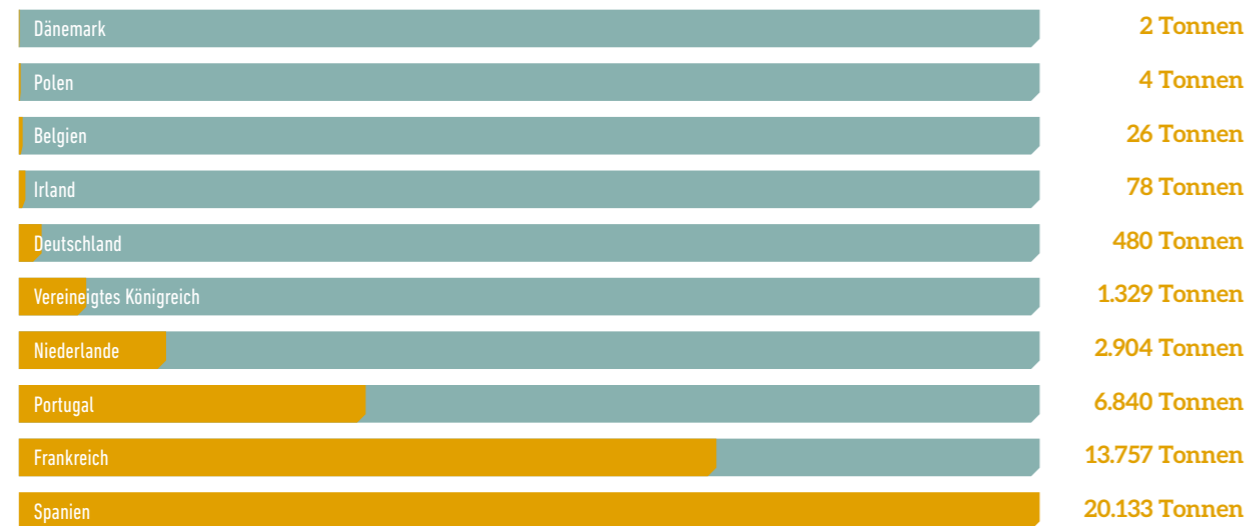
Ich möchte, dass die Verhandlungen schnell vorankommen, denn die Verordnung hat großes Potenzial, das bisherige Regelwerk zu verbessern. Fischer und Behörden kritisieren den alten Gesetzestext als zu kompliziert. Ob die Ziele einer Entbürokratisierung, Vereinfachung und Flexibilisierung erreicht werden, hängt nach meiner Einschätzung von drei Aspekten ab: Existierende Lücken und Unklarheiten müssen beseitigt werden. Gleichzeitig dürfen neue Rechtsakte nicht zu einer Reihe neuer Verordnungen führen, die zur Unübersichtlichkeit beitragen. Entscheidungsprozesse regionaler Organisationen sollten transparenter und nachvollziehbarer werden. Eine echte Verbesserung ist machbar, sollten diese Aspekte umgesetzt werden.

Fischerei in der Tiefsee

In Meerestiefen zwischen 200 bis 2.000 Metern wird erst seit rund vier Jahrzehnten gefischt. Die Tiefsee ist das größte Habitat der Welt und obendrein eines der sensibelsten. Fischarten sind hier besonders anfällig, da sie lange leben und sich nur langsam fortpflanzen. Gefischt wurde trotzdem lange Zeit ohne große Einschränkungen und Kontrollen.

Fang von Tiefseespezien 2010

Die EU ist für den Großteil der Tiefseefischerei im Nordost-Atlantik verantwortlich.



Quelle: PEW-Report | Out of the Abyss | Januar 2012

Die EU hat sich des Problems für die Region des Nordost-Atlantiks angenommen. Es ist wichtig, mit gutem Beispiel voranzugehen und die richtigen Rahmenbedingungen für eine langfristige Bewirtschaftung zu schaffen.

Zusammen mit anderen Liberalen habe ich mich für ein Verbot der Schleppnetzfisherei unterhalb einer festgelegten Grenze eingesetzt – ein Kompromiss wurde schließlich bei 800 Metern gefunden. Tiefseearten, nach denen nicht gezielt gefischt, die aber trotzdem an Bord geholt wurden, müssen an Land gebracht werden, um die Entwicklung der Bestände im Auge zu behalten. Zudem sollen die Wissenschaft stärker eingebunden werden und mehr maritime Schutzzonen entstehen. Mit Erfolg: Im Dezember 2016 wurde die Verordnung zur Tiefseefischerei im Europaparlament verabschiedet, nachdem das Gesetz drei Jahre lang von Frankreich, Spanien und dem Vereinigten Königreich im Rat geblockt wurde. Das Parlament hatte seine Position bereits 2013 bestimmt, stets gedrängt die Blockade zu überwinden und sich als konstruktive Kraft erwiesen.

Stärkung des Fischereitourismus

Auch abseits des Wassers bietet die Fischerei Einnahmequellen. Ein gutes Beispiel ist der

Fischereitourismus, der sich steigender Beliebtheit erfreut. Neue Konzepte sind wichtig, um Familienbetriebe zu unterstützen, ihre Geschäfte breiter aufzustellen. Derzeit ist es zu kompliziert, Gelder zu beantragen oder Erlaubnisse für notwendige Investitionen zu erhalten. So war ich in Mecklenburg-Vorpommern in einem Familienbetrieb, der seit Generationen von Fischfang und Räucherei lebt, jetzt wegen der Kormoranplage Tourismus als zweites Standbein aufbauen möchte, aber wegen Auflagen für Ausbau im Außenbereich nicht vom Fleck kommt.

Im Europaparlament habe ich mich in einer Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und Tourismus dafür eingesetzt, dass Fischereibetriebe besser informiert werden, eine zentrale Anlaufstelle bei regionalen Behörden bekommen und der Bürokratieaufwand zurückgeschraubt wird. Zudem habe ich mich dafür ausgesprochen, dass einheitliche Definitionen festgelegt und Investments in die Infrastruktur vorgenommen werden.

»
Drei Jahre lang wurde die Verordnung im Rat verhindert. Das Europaparlament hat seine Position bereits 2013 verabschiedet und stets gedrängt die Blockade zu überwinden. Die Verabschiedung ist ein Erfolg, den sich das Parlament auf die Fahnen schreiben kann.

Gesine Meißner zur Tiefseefischerei | 13. Dezember 2016



Runder Tisch beim mit dem Landesanglerverband M-V | 20. Juli 2016

Während meiner Küstentour besuchte ich den Landesanglerverband Mecklenburg-Vorpommern (LAV M-V). Mit 603 Mitgliedsvereinen und 43.499 Einzelmitgliedern gehört er zu den größten Verbänden Mecklenburg-Vorpommerns. Am runden Tisch konnten bestehende Herausforderungen eingehend diskutiert werden. Es herrschte Einigkeit: Bei der Einbeziehung von Anglern in Fangquoten muss mit Augenmaß vorgegangen werden. Die Natur muss für den und nicht vor dem Menschen geschützt werden. Daher bin ich auch sehr dafür, dass es einen regelmäßigen Austausch zwischen Berufsfischern, Ministerien und Anglern gibt, damit alle Seiten Gehör finden.



International Seafood Global | 27. April 2016

Die internationale Meeresfrüchte-Messe in Brüssel ist die weltweit größte Veranstaltung ihrer Art. In der Nähe des Atomiums kommen jedes Jahr Branchenvertreter aus über 140 Ländern zusammen. Die Einladung als Rednerin bei der Eröffnungsveranstaltung nutzte ich, um für die Umsetzung der Gemeinsamen Fischereipolitik zu werben. Angesichts des internationalen Publikums habe ich besonders die Bedeutung des Bewirtschaftungsplans für das Mittelmeer unterstrichen. Die massive Überfischung dort gefährdet die Existenz vieler Fischereibetriebe in Südeuropa und Nordafrika. Aus diesem Grund halte ich auch die MedFish4Ever-Kampagne der Europäischen Kommission für notwendig, um auf die Konsequenzen der Überfischung hinzuweisen.

Meerespolitik

Präsidentin der fraktionsübergreifenden Arbeitsgruppe 'Searica'

Seitdem ich 2009 erstmals nach Brüssel gekommen bin, lässt mich die Meerespolitik als Thema nicht mehr los. In meinem ersten Initiativbericht befasste ich mich mit der Integrierten Meerespolitik (IMP), in meinem ersten legislativen Bericht mit der Richtlinie zur Schaffung eines Rahmens für eine maritime Raumordnung in der EU.

In dieser Legislaturperiode bin ich in diesem Bereich vorwiegend als Präsidentin der interfraktionellen Arbeitsgruppe Seas, Rivers, Islands and Coastal Areas (Searica) aktiv. Nach einer erfolgreichen Kampagne zur Einrichtung einer maritimen Arbeitsgruppe, 'Intergroup' im Fachjargon genannt, wurde Searica im Januar 2015 formell in Straßburg gegründet.

Intergroup 'Seas, Rivers, Islands and Coastal Areas' (Searica)

Schnell übertraf das große Interesse an unserer Arbeit alle Erwartungen. Die Intergroup Searica zählt insgesamt knapp 90 Mitglieder aus sieben verschiedenen Fraktionen und von fast allen Küsten Europas von Schweden bis zu den portugiesischen Azoren, von Irland bis nach Kroatien. Damit ist jeder achte Europaabgeordnete Mitglied von Searica.

Bis Ende 2016 haben wir 17 Konferenzen im Europäischen Parlament in Brüssel und Straßburg organisiert. Abgesehen von mehr als 30 verschiedenen Abgeordneten nahmen über 120 Redner und rund 1200 Teilnehmer an den

Veranstaltungen teil. Zu den Rednern zählten die Kommissare Karmenu Vella für Maritimes und Umwelt, sowie Violeta Bulc für Verkehr, Vertreter der UN, der Mitgliedstaaten, der Regionen, NGOs, der Wissenschaft und der Industrie.

Die Themen der Veranstaltungen waren ähnlich breit gefächert, wie es der Name der Intergroup erwarten lässt. Es ging um maritime Strategien in der Ostsee und dem Atlantik, das Potenzial maritimer Industrien, die Auswirkungen von Klimawandel, Plastikmüll, und besonders stark um den Beitrag von Forschung zu verschiedenen meerespolitischen Themen wie dem Schutz der Biodiversität der Ozeane, dem Abbau von Rohstoffen in der Tiefsee und internationalen Verhandlungen.



Fast jeden Monat findet eine Veranstaltung der Searica-Intergroup im Europäischen Parlament statt. Das Format variiert dabei von Konferenzen mit 150 Teilnehmern bis zu internen Gesprächen zwischen Kommissaren der Europäischen Kommission und Europaabgeordneten. Bei den Veranstaltungen werden Gesetzesvorhaben diskutiert, interessante Forschungsprojekte präsentiert sowie umweltpolitische Herausforderungen und Chancen der maritimen Industrie in Europa besprochen.

Integrierte Meerespolitik

Als Searica-Intergroup setzen wir das Kernanliegen der integrierten Meerespolitik um. Ziel dieses 2007 begründeten Ansatz ist es, alle Aktivitäten maritimer Forschung und Wirtschaftstätigkeit zu koordinieren und eine nachhaltige Entwicklung der Potenziale von Meeren und Ozeanen zu erreichen. Beim 'Blauen Wachstum' geht es um vielversprechende Zukunftsbereiche wie Meeresenergie aus Wind, Wellen und Tide, Aquakultur, Meeresforschung, blaue

Biotechnologie, Meeresbergbau und maritimen Tourismus, aber auch den zunehmenden Warentransport per Schiff. Wichtiges Mittel für eine koordinierte maritime Entwicklung ist die Maritime Raumordnung, die ich als Berichterstatlerin 2013/14 mitgestaltet habe und die jetzt in den einzelnen Mitgliedstaaten umgesetzt werden muss. Regionalen Besonderheiten wird entsprochen in Meeresbeckenstrategien für Nord- oder Ostsee, Atlantik oder Mittelmeer. Förderung für grenzübergreifende Kooperation gibt es aus dem Europäischen Meeres- und Fischereifonds EMFF.



Konferenz der Searica-Intergroup | 12. Mai 2015

Die erste Konferenz der Searica-Intergroup fand im Mai 2015 in Anwesenheit von Karmenu Vella (rechts) statt, dem Europäische Kommissar für Umwelt, Maritime Angelegenheiten und Fischerei. Die Intergroup arbeitet eng mit der Konferenz der peripheren Küstenregionen in Europa (KPKR) zusammen, der auch die fünf norddeutschen Küstenländer angehören. Hier der griechische KPKR-Vize-Präsidenten George Alexakis (links).



Tag der Meere | 18. Mai 2016

2008 wurde der Europäische Tag der Meere eingerichtet. Die Veranstaltung ist das größte europaweite Treffen der maritimen Gemeinschaft und richtet sich an Vertreter der Industrie, Forschung und NGOs sowie regionaler, nationaler und europäischer Institutionen. Seit 2010 nehme ich teil. 2016 kam mir als Präsidentin der Searica-Intergroup die Ehre zuteil, die Konferenz zu eröffnen und in einer Abschlussdiskussion gemeinsam mit dem Generaldirektor für Maritime Angelegenheiten der EU Kommission, Joao Machado, dem Vize-Generaldirektor für Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU, Antti Peltomäki, sowie dem Beauftragten der niederländischen Regierung für integrierte Meerespolitik, Donné Slangen, Bilanz zu ziehen.

Maritime Wirtschaft am Beispiel Schiffsbau

Der maritime Sektor hat enormes wirtschaftliches Potenzial. In Europa arbeiten 5,4 Millionen Menschen in der 'blauen' Wirtschaft und setzen rund 500 Milliarden Euro um. Die Tourismusbranche kommt allein auf 3,2 Millionen Arbeitsplätze, immer mehr im Wachstumssektor der Kreuzfahrten.

Im Schiffsbau ist für meine norddeutsche Region beispielsweise die Meyer-Werft ein bedeutender Arbeitgeber. Am Stammsitz Papenburg in Niedersachsen werden – genau wie am Standort im finnischen Turku – große Kreuzfahrtschiffe hergestellt. Die Neptunwerft in

Warnemünde, mittlerweile auch Teil der 'Meyer-Familie', hat sich 2002 auf den Bau von Flusskreuzfahrtschiffen spezialisiert. Alle drei Standorte konnte ich in den letzten zwei Jahren besuchen und dabei auch umweltfreundlichere Schiffsantriebe in der Anwendung sehen.

Maritime Raumordnung

Für die Koordinierung der intensiven Nutzung der Meere bei gleichzeitiger Sicherstellung ökologischer Nachhaltigkeit ist sie ein Instrument von größter Bedeutung: Die maritime Raumordnung. Als Berichterstatterin für das Europäische Parlament musste ich 2014 sehr darum kämpfen, dass die europäische Richtlinie noch vor der anstehenden Europawahl verabschiedet werden konnte. Einige Mitgliedstaaten hatten erhebliche Bedenken, dass bewährte Planungsverfahren geändert und neu durchgeführt werden müssten. Letztlich konnten in intensiven Verhandlungen diese Bedenken zerstreut werden und heute sind alle Mitgliedstaaten verpflichtet, bis 2021 einen Raumordnungsplan für ihre Hoheitsgewässer zu erarbeiten. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Nutzungsrechte nicht mehr ad hoc vergeben werden, sondern die zuständigen Behörden langfristige Perspektiven für alle Aktivitäten verfolgen.

»

Die maritime Wirtschaft ist unser größter Wachstumsbereich.

Gesine Meißner zur Maritimen Wirtschaft
Wilhelmshavener Zeitung | JadeWeserPort | 30. Oktober 2010



Konferenz der Searica-Intergroup | 20. Januar 2016

Selbst die beste Planung wird nicht alle Gefahren ausräumen können. Als Reaktion auf die Havarie der MSC Flaminia, der anschließend die Einfahrt in einen europäischen Hafen verwehrt wurde, hat die EU-Kommission zusammen mit den relevanten Interessensvertretern neue Mechanismen für einen derartigen Krisenfall erarbeitet. Diese wurden von der EU-Kommissarin für Verkehr, Violeta Bulc, offiziell im Januar 2016 im Rahmen einer Konferenz der Searica-Intergroup vorgestellt.



Besuch bei GEOMAR | 14. Februar 2016

Im Rahmen unserer Teamklausur besuchten wir das GEOMAR-Helmholtz-Zentrum in Kiel unter der Leitung von Prof. Dr. Herzig (im Bild rechts). Nach verschiedenen Vorträgen hatten wir Gelegenheit zur Diskussion mit einigen Wissenschaftlern. Wir haben viel über den Ozean und die Ozeanforschung erfahren und konnten verschiedene Geräte und speziell angefertigte U-Boote, die der Forschung dienen, besichtigen.

Maritime Forschung

Als norddeutsche Abgeordnete liegt mir gerade die maritime Forschung am Herzen. Schließlich gibt es hier viele exzellente Forschungseinrichtungen wie das Geomar in Kiel, das Alfred Wegener Institut in Geesthacht oder weltweit anerkannte Institute an den Universitäten in Rostock, Oldenburg und Bremen.

Obwohl Wasser 70 % unseres Planeten bedeckt, sind uns noch immer viele Teile der marinen Biodiversität unbekannt. Wichtig ist, dass eine gute Balance zwischen angewandter und Grundlagenforschung gefunden wird. Wir wissen viel mehr über den Weltraum als über die Tiefsee, aber Ozeane sind wichtiger für unsere Zukunft. Der Fokus darf dabei nicht nur auf der angewandten Wissenschaft liegen, die schnellere Rendite verspricht, denn ohne Grundlagenforschung wird es schwierig, neue Forschungsfelder zu erschließen. Im Sinne der europäischen Integration trägt die EU dazu bei, Forscher länderübergreifend besser zu vernetzen und die verschiedenen Ergebnisse besser verfügbar zu machen. In den letzten Jahren sind viele Daten gesammelt worden, die jetzt noch besser ausgewertet werden können.

Meeresmüll

Eines der großen Probleme, dem sich Forscher, Politik und Öffentlichkeit zunehmend widmen, ist die enorme Menge an Müll, die sich in unseren Weltmeeren angesammelt hat. Neben herrenlosen Fischernetzen und 'verlorenen' Containern ist das größte Problem dabei die lange Haltbarkeit von Plastik, das sich in einigen Strudeln der Ozeane zu einer Art siebtem Kontinent ansammelt.

Dementsprechend erfreut war ich, dass letztes Jahr Sarah Wollring, Studentin der International Business and Management Studies an der Avans University Breda, als Praktikantin in meinem Büro ihre Bachelorarbeit zum Thema Meeresmüll geschrieben hat. Dabei ging es um die Einführung eines Labels für Fischer, die sich an der Müllbeseitigung beteiligen. Aus dieser Arbeit ist auch eine Konferenz im September 2016 entstanden, bei der insgesamt 15 Redner verschiedene Projekte zur Beseitigung und Nutzung von Meeresmüll diskutierten. Schon heute enthält weltweit jeder vierte Fisch Plastikpartikel und Schätzungen

gehen sogar davon aus, dass 2050 mehr Plastik im Meer schwimmt als Fische. Damit auch kommende Generationen noch von der Schönheit und dem Reichtum unserer Ozeane profitieren können, setze ich mich dafür ein, dass Europa bei der Bekämpfung von Meeresmüll eine Führungsrolle einnimmt.



Aufruf für die Ozeane und das Klima | 28. Oktober 2015

Auf seinem Weg zur UN-Klimakonferenz in Paris legte im Oktober 2015 das Forschungs- und Medienschiff Aldebaran am Europäischen Parlament in Straßburg an. Die Searica-Intergroup, vertreten durch die Vize-Präsidenten Ricardo Serrao Santos (links), Sofia Ribeiro (3. v. l.), Ulrike Rodust (3. v. r.), Tonino Picula (rechts) und mich, gab dem Initiator der Fahrt, Frank Schweikert (2. v. l.), einen 'Aufruf für die Ozeane und das Klima' mit nach Paris. Dort wurde er in Anwesenheit von Prinz Albert von Monaco der französischen Umweltministerin Ségolène Royal übergeben.

»

Die Meere bergen noch viele Geheimnisse. Man weiß über die Ozeane weniger als über den Weltraum.

Gesine Meißner über Meerespolitik
Reutlinger Generalanzeiger | 28. November 2015



Sonstige politische Arbeit

Weitere Themen & Delegationsarbeit

Neben meiner Ausschussarbeit verfolgte ich schon immer auch andere Themen, die mir am Herzen liegen, zum Beispiel weil sie den ländlichen Raum betreffen. In dieser Legislaturperiode ist das besonders wichtig: Wir sind nur drei FDP-Europaabgeordnete, sitzen in 7 von 22 Ausschüssen und müssen möglichst auch Themen in anderen Ausschüssen verfolgen, in meinem Fall zum Beispiel das europäische Waffenrecht im Binnenmarktausschuss. Neben der Arbeit an konkreten Dossiers reisen wir im Rahmen von Delegationsreisen in 'diplomatischer Mission' auch in Drittstaaten – in meinem Fall meist Lateinamerika –, um weltweit die Beziehungen zur EU zu vertiefen.

Illegalen Waffenhandel bekämpfen – nicht unbescholtene Jäger und Schützen

Die Anschläge von Paris im November 2015 veranlassten die Kommission zu einer Änderung des Waffenrechts. Das überstürzt vorgelegte Gesetz enthielt viele überzogene Forderungen, zu denen ich Änderungsanträge eingereicht habe: Bewährte Genehmigungen sollten – zum Beispiel durch zusätzliche medizinische Tests – verkompliziert werden.

Es ist aber falsch, funktionierende Systeme wie in Deutschland zu verändern. Diese sollten eher Vorbild sein für Länder ohne Mindeststandards. Legal erworbene Waffen dürfen nicht durch eine Neu-Kategorisierung in die Illegalität rutschen. Ein weiteres Problem bei der Re-Kategorisierung:

Die Kommission wollte, dass halbautomatische Waffen, die wie vollautomatische aussehen, verboten werden. Stattdessen sollten besser klare technische Kriterien ausschlaggebend sein.

Aufgrund der geplanten einschneidenden Änderungen habe ich, wann immer möglich, selbst an Diskussionsveranstaltungen teilgenommen oder mich sonst durch mein Team vertreten lassen. Dass das Gesetz nicht im Eilverfahren und zum Nachteil vieler Jäger, Sportschützen, Museen und Sammler verabschiedet wurde, ist zum großen Anteil den europäischen Liberalen zuzuschreiben. Einer Einschränkung der sachgerechten Durchführung des Schießsports werde ich bei der Endabstimmung keinesfalls zustimmen.

Delegationsarbeit

Seit 2009 gehöre ich den Delegationen in der Parlamentarischen Versammlung Europa-Lateinamerika (EUROLAT) und im Gemischten Parlamentarischen Ausschuss EU-Mexiko an. In der EUROLAT-Delegation engagiere ich mich schwerpunktmäßig für Menschenrechte. Im EU-Mexiko Ausschuss stehen neben Menschenrechtsverletzungen der Kampf gegen Drogenkriminalität und Korruption, aber auch Umweltschutz und Klima auf der Tagesordnung.

Im Februar 2015 reiste der Ausschuss nach Mexiko-Stadt, um sich mit dem Innenminister, dem Ausschuss für Menschenrechte, Menschenrechtsorganisationen, Studenten, und dem Staatssekretar für Auswärtige Angelegenheiten auszutauschen. In Iguala hatte es im September 2014 eine Massenentführung von 43 Studenten gegeben, die wahrscheinlich später ermordet wurden. Daher trafen wir uns sowohl mit den Familienangehörigen dieser Studenten als auch u.a. mit dem Senator, der für die Untersuchung des Vorfalles zuständig war.

Meine Reise nach Panama City im November 2014 war auch ein denkwürdiges Erlebnis. Auf Einladung der Friedrich-Naumann-Stiftung nahm ich an der Jubiläumstagung '100 Jahre Panama-Kanal, 25 Jahre Mauerfall und 10 Jahre Relial' teil, wo nahezu alle lateinamerikanischen Länder vertreten waren. Dort hielt ich eine Rede über die Beziehungen zwischen der EU und Lateinamerika aus Sicht des Europaparlaments.

Relial, das ist ein Netzwerk der liberalen Think Tanks und Parteien in Lateinamerika. Im August 2015 nahm ich an einem Kongress von Relial in Buenos Aires teil. Kurz vorher waren erhebliche Unregelmäßigkeiten bei einer Regionalwahl in Cordoba aufgetreten mit gestohlenen Wahlurnen, gefälschten Wahlzetteln und weiteren dubiosen Vorkommnissen. Es gab Befürchtungen, dass bei der anstehenden Nationalwahl in Argentinien sich so etwas wiederholen könnte. Relial hat mit Protesten und Aktionen maßgeblich dazu beigetragen, dass die Regionalwahl für ungültig erklärt wurde.



Reise des EU-Mexiko Ausschusses nach Mexiko-Stadt | Februar 2015

Als Mitglied des EU-Mexiko Ausschusses reiste ich im Februar 2015 nach Mexiko. Dort verhandelte ich hauptverantwortlich die Entschließung 'Auf dem Weg nach Paris – das Klima-Abkommen 2015'. Im Juli 2016 besuchten uns mexikanische Abgeordnete in Straßburg. Traditionsgemäß wurde nach den Treffen eine gemeinsame Resolution zu Themen wie Wirtschaftsbeziehungen, Sicherheit und Klimaschutz unterzeichnet.



Veranstaltung in Potsdam: Verschärfung des Waffenrechts – was bedeutet der EU-Vorstoß? | 30. April 2016

Normalerweise muss die Kommission vorab prüfen, wie sich EU-Gesetze auf die Menschen auswirken. Im Fall des Waffenrechts ist dies nicht erfolgt. Erst das Europaparlament hat dieses Versäumnis durch Anhörungen mit allen betroffenen Gruppen korrigiert. Auch ich habe mich mit Betroffenen ausgetauscht, u.a. während einer Veranstaltung am 30. April 2016 in Brandenburg mit Gregor Beyer (Geschäftsführer des Forum Natur Brandenburg), Axel Graf Bülow (Landesvorsitzender FDP Brandenburg), Jaqueline Krüger (FDP und aktive Sportschützin) und Philipp Cachée (Sachverständiger für Waffen).



Der ganz normale Wahnsinn

Eine Sitzungswoche aus Sicht eines beliebigen Mitarbeiters im Büro Meißner

Montag

09:00

Vorbereitung einer Sitzungswoche. Alles muss schnell gehen. Die Chefin hat bereits vom Flughafen in Hannover angerufen, Flug mal wieder mit einer Stunde Verspätung angesagt. Fahrdienst verständigt?

12:30

Fahrdienst steht im Stau nach Brüssel. Schnell noch was essen. Ist die Wochenmappe vorbereitet? Steht der Terminkalender? Liegen alle Unterlagen bereit? Wenn die Chefin auftaucht, ist's vorbei mit der Ruhe.

13:00

Ah, Gesines schnelle Schritte und das Geräusch des Rollkoffers sind vom anderen Ende des Flurs zu hören. Wenn sie's eilig hat, kommt keiner von uns hinterher: „Wir haben noch 25 Minuten für die Wochenbesprechung, bevor Du in den Ausschuss musst“. „Nein, die Kalenderblätter in Deinem Büro kann nachher der Praktikant umdrehen“.

Foto oben Sophie Trampf, Christiane Junker, Lars Ritter, Gesine Meißner, Klaas de Boer, Kirsten Zander, Benjamin Ledwon | v. l. n. r.

Dienstag

16:00

Ausschusssitzung. Assistent sitzt wie immer im hinteren Ende des Saals. Gesine hat es mal wieder geschafft, der Diskussion zu folgen und gleichzeitig unsere kleinen Briefings und Sprechpunkte zu lesen, die wir ihr zu verschiedenen Themen aufgeschrieben haben. Oh, da steuert mein Kollege auf sie zu, der dringend die Freigabe für einen Artikel von ihr braucht. Halt! Stopp! Jetzt lieber nicht, denn gleich hat sie Redezeit und da sollte man sie nicht stören.

16:25

Nachricht vom Kollegen: Sollten wir diesen Termin noch diese Woche vereinbaren? Nein, das kann warten. Über diesen Gesetzesvorschlag stimmen wir doch erst in 2 Monaten ab. Ich kann mich nächste Woche mit denen treffen und mir die Positionen anhören.

18:30

Die Besuchergruppe wartet im Restaurant, Gesine spricht noch aufgeregt mit einem Kollegen. Anruf: Die Besuchergruppe wartet, wo steckt ihr? Dauert alles noch. Ich versuche Gesine ein Zeichen zu geben, erfolglos. Ah, endlich, sie packt zusammen. Sehr gut, ab zum Fahrdienst.

19:00

Wie der lächelnde Morgen begrüßt Gesine die Besucher. Auch ich wirke ganz entspannt. Der Tag lief gut. Jetzt hat man wenigstens mal Zeit zum Essen. Nur die Chefin steht mal wieder vorne und redet. Aber da fällt mein Name. Ja ganz richtig, wir haben 20 Ausschüsse im Parlament und die Assistenten sind so wichtig und müssen im Gegensatz zu den Abgeordneten ganz viele Sprachen sprechen.

22:13

Jetzt noch ein Gang über den Grand Place. Vor 23:00 werde ich nicht nach Hause kommen. Und mein Fahrrad steht leider im Parlament. Morgen wird die nette Besuchergruppe wieder um 9 Uhr vor dem Parlament stehen. Ich verabrede mich mit ihnen, um sie zu einem weiteren vollen Sitzungstag im Parlament begrüßen zu dürfen.

Mittwoch

08:15

Kaffee, Emails lesen (seit gestern ca. 100 neue), schneller Check des Programms der Besuchergruppe, Update der Räume, Zugangsausweise abgeholt, Namensliste dabei?

08:25

Anruf. Besuchergruppe schon da. Nein, ich kann sie leider noch nicht reinlassen, Kollegen von der Sicherheit erlauben das frühestens 15 Minuten vorher.

09:00

Besucher sind vollzählig, im richtigen Raum, alle waren noch einmal auf Toilette, haben zum Raum zurückgefunden, der Referent ist auch da und erzählt schon – läuft alles gut.

17:30

Schattenberichterstattertreffen zur Vorbereitung für die Verhandlungen zwischen den EU-Institutionen (Trilogie). Lange Diskussionen mit einer Grünen, ob man den Agenturen der Kommission vorwerfen soll, dass sie nicht unabhängig seien.

21:30

Trilogsitzung mit Rat und Kommission. Gesine folgt konzentriert den Verhandlungen. Ich denke, dass ich die Tüte M&Ms nicht gleich zu Beginn hätte aufessen sollen und versuche mich wieder auf die Verhandlungen zu konzentrieren – schließlich

muss ich immer damit rechnen, dass ich nach einem Detail gefragt werde: Was stand im Änderungsantrag des Parlaments, über den diskutiert wird? Kann das Parlament einem Implementierungsakt in dieser Frage zustimmen?

Donnerstag

11:45

Chaos. Eben hat sich der letzte Termin verabschiedet und Gesine bricht in 10 Minuten in Richtung Flughafen auf. Letzte Chance für uns eine Unterschrift abzugreifen, das OK für die Pressemitteilung zu bekommen oder schnell noch ein Briefing in die Hand zu drücken. Sonst sehe ich sie erst wieder übernächste Woche, da sie kommende Woche in Straßburg ist.

12:05

Der Stress fällt von uns allen ab. Gesine ist auf dem Weg nach Deutschland. Pressemitteilung hat sie dabei und gibt von unterwegs das OK. Meine Kommentare für die neuen Kompromissanträge liest sie sich dann im Flieger durch und gibt mir (hoffentlich noch heute) Rückmeldung (sonst bekomme ich Stress mit meiner Kollegin, da wir eine Deadline morgen Mittag haben, aber Gesine morgen den ganzen Tag nicht greifbar sein wird. Es steht schließlich ein Werksbesuch mit anschließender Diskussionsrunde auf dem Programm).

12:07

SMS „Pressemitteilung kann so raus, Danke!“ Super, ich kann die Mitteilung verschicken.

12:51

Anruf von Gesine vom Flughafen. Sie teilt meine Einschätzung zu den Kompromissanträgen, bis auf einen, da können wir nicht mit dem Vorschlag mitgehen. Sehr gut, ich kann allen gleich noch Rückmeldung geben.

14:00

Gesine sitzt im Flieger. Jetzt beginnt das große Abarbeiten aller Dinge, die in der Woche aufgelaufen sind: Anfragen, Emails, Lesen von Änderungsanträgen. Muss alles heute noch erledigt werden, da morgen Vormittag ein längeres Assistententreffen stattfindet, um eine Abstimmung eines wichtigen Dossiers zu besprechen und Fragen zu klären. Nicht zuletzt muss Freitagnachmittag auch noch die kommende Straßburgwoche vorbereitet werden.

Glossar

Quellenangaben auf Seite 58

ALDE-Fraktion (Allianz der Liberalen und Demokraten für Europa)

Die viertstärkste Fraktion im Parlament. Bei Redaktionsschluss am Beginn des Jahres 2017 gehörten der Fraktion 68 Abgeordnete aus 21 Ländern an.

Befugnisübertragung: Delegierte und Durchführungsrechtsakte

Delegierte Rechtsakte: Erlauben es der Europäischen Kommission bestimmte Elemente eines Gesetzgebungsakts zu ergänzen oder abzuändern, wenn diese vom Parlament und vom Rat als nicht wesentlich eingestuft werden. Diese Befugnisse sind strengen Regeln unterworfen. Durchführungsrechtsakte: Verantwortung für die Umsetzung von rechtlich bindenden EU-Rechtsakten liegt in erster Linie bei den EU-Ländern. Einige rechtlich bindende EU-Rechtsakte benötigen jedoch einheitliche Bedingungen für ihre Umsetzung. In diesen Fällen ist die Kommission bevollmächtigt diese zu verabschieden.

Berichterstatter und Schattenberichterstatter

Zu jedem Gesetzesvorschlag der Kommission kann das Parlament Änderungsvorschläge einbringen. Hierzu wird im zuständigen Ausschuss ein Bericht verfasst, auf dessen Grundlage später das Plenum entscheidet. Die Vergabe der Berichte innerhalb der Ausschüsse, das heißt zwischen den Fraktionen und den am Thema interessierten Abgeordneten, erfolgt mit Hilfe eines ausgeklügelten Punktesystems. Wer für das Parlament zum Berichterstatter ernannt wird, bereitet einen Berichtsentwurf vor, der die Grundlage für eine mehrheitsfähige Position bilden soll. Jeder Abgeordnete kann Änderungen vorschlagen, die im Ausschuss abgestimmt werden. Die anderen Fraktionen ernennen meist Schattenberichterstatter, die als Berichterstatter für die jeweilige Fraktion das Thema und die Entscheidungsfindung in der Fraktion intensiv begleiten.

Carbon Leakage

Gefahr der Abwanderung von Produktion aufgrund von Auflagen, die im Rahmen der Klimapolitik verhängt werden: Übersteigen die Kosten für die Umsetzung der EU-Regelung die Kosten für Fertigung außerhalb der Union sowie Transport- und Importkosten kann die Verlagerung der Produktion ökonomisch sinnvoll sein. Bei energieintensiven Industriezweigen ist das Risiko für 'Carbon Leakage' höher.

Delegation

Die Delegationen des Parlaments pflegen Beziehungen mit Drittländern, die keine Mitglieder der Europäischen Union sind, und tragen zum Informationsaustausch mit diesen bei. Darüber hinaus repräsentieren die Delegationen das Parlament nach Außen und tragen zur Stärkung des europäischen Einflusses außerhalb Europas bei. Die meisten Europaabgeordneten sind Vollmitglied einer ersten und stellvertretendes Mitglied einer zweiten Delegation.

eCMR Protokoll

Ergänzung des 1956 in Genf beschlossenen Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR). Betrifft die freiwillige Ausstellung des Frachtbriefs mittels Verfahren zur elektronischen Erfassung und Bearbeitung von Daten.

ELF (Europäisches Liberales Forum)

Der Dachverband liberaler Stiftungen in Europa, veranstaltet Seminare, Trainings- und Tagesveranstaltungen und unterstützt die Veröffentlichung von liberalen Publikationen.

Emissionshandel

Der Emissionshandel ist ein marktwirtschaftliches Klimaschutzinstrument, mit dem die Treibhausgasemissionen verringert werden sollen. Dazu wird eine Gesamtmenge an Treibhausgasen festgelegt, die insgesamt von den beteiligten Industrieanlagen in einem bestimmten Zeitraum ausgestoßen werden dürfen. Für jede ausgestoßene Tonne Treibhausgas müssen die Anlagenbetreiber Emissionszertifikate kaufen, deren Preis teilweise durch Marktmechanismen bestimmt wird. So sollen Anreize gesetzt werden, in emissionsmindernde Technologie zu investieren.

EMSA

Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) bietet technische Beratung und operative Unterstützung zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs, der Vorsorge und Bekämpfungsmaßnahmen bei Meeresverschmutzung und der Gefahrenabwehr auf See.

Europäische Agenturen

Agenturen wurden von der EU eingerichtet, um technische und wissenschaftliche Aufgaben zu erfüllen und die EU-Institutionen bei der Umsetzung von Strategien und der Entscheidungsfindung zu unterstützen. Die Agenturen sind über die gesamte EU verteilt.

Europäischer Gerichtshof

Der Gerichtshof der Europäischen Union legt das EU-Recht aus und gewährleistet damit, dass es in allen EU-Ländern auf die gleiche Weise angewendet wird. Außerdem entscheidet er in Rechtsstreitigkeiten zwischen nationalen Regierungen und EU-Institutionen.

Fangmenge/Fangquoten

Bei Gesamtfangmengen handelt es sich um in Tonnen oder Stückzahlen ausgedrückte Fangbeschränkungen für die meisten kommerziellen Fischbestände. Die zulässigen Gesamtfangmengen werden vom Rat der Fischereiminister für die meisten Bestände jährlich festgelegt; für Tiefseebestände alle zwei Jahre. Zwischen den EU-Ländern werden die Gesamtfangmengen in Form nationaler Fangquoten verteilt. Bei der Verteilung der nationalen Quoten müssen transparente, wissenschaftlich fundierte und objektive Kriterien angelegt werden

Frontex

Frontex ist eine EU-Agentur, welche die EU-Länder und assoziierte Schengen-Staaten bei der Verwaltung ihrer Außengrenzen unterstützt.

ICAO | Civil Aviation Organisation

Die internationale Luftfahrtorganisation (Sitz: Montreal) ist eine Agentur der Vereinten Nationen. Sie befasst sich mit Prinzipien, Technologiestandards und Rahmenbedingungen der internationalen Luftfahrt.

Intergroup

Interfraktionelle Arbeitsgruppe des Parlaments mit dem Ziel ein bestimmtes Anliegen in den Vordergrund zu rücken, zum Beispiel die Gruppe für Meere, Flüsse, Inseln und Küsten (Seas, Rivers, Islands & Coastal Areas – Searica).

Horizon2020

Ist ein EU-Förderprogramm für Forschung und Innovation, ausgeschrieben von der Europäischen Kommission, das von 2014 bis 2020 läuft und über einen Haushalt von 80 Milliarden Euro verfügt.

KMU (Kleine und mittlere Unternehmen)

Laut EU-Definition Unternehmen, die weniger als 250 Mitarbeiter haben und deren Umsatzsumme pro Jahr größer oder gleich 50 Millionen Euro oder deren Bilanzsumme pro Jahr größer oder gleich 43 Millionen Euro ist.

Kommissar

Die Europäische Kommission hat derzeit 28 Mitglieder aus den jeweiligen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die jeweils für einen Bereich europäischer Politik zuständig sind, vergleichbar etwa mit Ministern in Deutschland.

Koordinator, -In

Fraktionen haben das Recht in den Ausschüssen jeweils eines ihrer Mitglieder zum Koordinator zu ernennen. Der Koordinator bereitet im Auftrag der Fraktion und des Ausschusses Entscheidungen vor, zum Beispiel über die Vergabe von Berichten an Fraktionen und Mitglieder innerhalb der Fraktion. Manche Entscheidungen können an Koordinatoren delegiert werden, niemals aber Entscheidungen über die Verabschiedung von Berichten, Stellungnahmen oder Änderungsanträgen.

Legislaturperiode

Periode zwischen zwei Wahlen. Die Europa-Abgeordneten werden für eine Dauer von fünf Jahren gewählt.

Mindestlohngesetz

Nach dem Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns – Mindestlohngesetz (MiLoG) gilt in Deutschland seit dem 1. Januar 2015 ein flächendeckender allgemeiner gesetzlicher Mindestlohn für Arbeitnehmer.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge

Aufträge, die von öffentlichen Auftraggeber an die Privatwirtschaft vergeben werden.

Platooning

Unter Platooning versteht man ein in der Entwicklung befindliches System für den Straßenverkehr, bei dem mehrere oder sogar viele Fahrzeuge mit Hilfe eines technischen Steuerungssystems in sehr geringem Abstand hintereinander fahren können, ohne dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird.

Resolution (Entschliebung)

Der englische Begriff 'Resolution' wird häufig auch im Deutschen verwendet, obwohl hier die eigentliche Bezeichnung 'Entschliebung' ist. Rechtlich enthält die Entschliebung bloß Zielformulierungen. Im EP hat sie zumeist außenpolitische Inhalte. Hier wird die Position des EP zu einem Thema, zum Beispiel Menschenrechtsverletzungen in einer Region, zum Ausdruck gebracht. Das Parlament fordert in der Regel weitere Institutionen, wie den Europäischen Rat oder die Botschaften der Mitgliedsländer auf, die formulierte Position durch diplomatischen Druck zu unterstützen.

Richtlinien und Verordnungen

Die wichtigsten Instrumente der EU-Gesetzgebung. Verordnungen sind in allen Teilen verbindlich und gelten nach Verabschiedung unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Richtlinien werden an Mitgliedstaaten gerichtet und sind für diese hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich. Die innerstaatlichen Stellen wählen Form und Mittel der Umsetzung in nationale Gesetze, mit denen die Ziele innerhalb einer bestimmten Frist zu erreichen sind.

Roaming

Angebot für Kunden eines Telekommunikationsunternehmens in einem anderen Netzwerk als dem Heimnetzwerk Anrufe zu empfangen/zu tätigen, Daten zu übertragen oder auf andere Mobilfunknetzdienste zuzugreifen.

Stellungnahme

Während der Berichterstatter für das Parlament jeweils im für das jeweilige Thema relevanten (dem federführenden) Ausschuss tätig ist, wird sein Dossier auch in anderen Ausschüssen aktiv begleitet, die inhaltliche Berührungspunkte zum Thema haben. Diese 'beratenden Ausschüsse' geben eine Stellungnahme ab, die vom federführenden Ausschuss zur Kenntnis genommen und in besonderen Fällen auch einbezogen werden muss. Verfasst wird die Stellungnahme jeweils von einem Ausschussmitglied, das sich ähnlich wie ein Berichterstatter mit seinen Kollegen abstimmt.

Subsidiaritätsprinzip

Laut EU-Verträgen fallen bestimmte Kompetenzen bei der Gesetzgebung nicht in die Verantwortung der EU, sondern in die alleinige Verantwortung der Mitgliedstaaten. Demnach fällt alles, was die gesamte EU betrifft oder nur gemeinschaftlich geregelt werden kann in die Verantwortung der Europäischen Institutionen. Dies ist zum Beispiel bei der Luftqualität der Fall, denn Luftverschmutzung überschreitet Grenzen, betrifft damit immer mehrere Staaten und wird daher gemeinschaftlich geregelt. Anderes bleibt Sache der Mitgliedstaaten zum Beispiel Sozialsysteme.

TEN-V

Die Transeuropäischen Verkehrsnetze sollen die europäischen Hauptstädte und Wirtschaftszentren per Autobahn, Schiene und Wasserstraße miteinander verbinden.

Trilog

Verhandlungsrunden zwischen Parlament, Rat und Kommission über einen Gesetzesvorschlag. Ziel ist es, einen Kompromiss zu finden, der die Positionen von Parlament, Kommission und Rat vereint. Die Verhandlungen werden begleitend von den Institutionen beraten und abschließend formal bestätigt.

Vermittlungsausschuss

Im paritätisch besetzten Vermittlungsausschuss bemühen sich Vertreter von Parlament, Kommission und Ministerrat um einen Kompromiss, wenn im Rahmen von zwei Lesungen im Laufe des gemeinsamen Gesetzgebungsprozesses noch keine Einigung erzielt werden konnte (und die Kommission ihren ursprünglichen Vorschlag nicht wieder zurückgezogen hat).

Vertragsverletzungsverfahren

Stellt die Kommission einen Verstoß eines Mitgliedstaates gegen EU-Gesetzgebung fest, wird ein formales Verfahren gegen dieses Mitgliedsland eingeleitet.

Impressum

Kontakt

Europäisches Parlament
Gesine Meißner MdEP
ASP 08G310
60, rue Wiertz
1047 Brüssel
Belgien
Telefon: +32 2 28 45578
Fax: +32 2 28 49578
gesine.meissner@ep.europa.eu
www.gesine-meissner.de

Stand

Februar 2017

Layout & Produktion

RAUM ZWEI
Agentur für visuelle Kommunikation
Peterssteinweg 10
04107 Leipzig
www.raum-zwei.com

Redaktion

Gesine Meißner | V.i.S.d.P.
Lars Ritter
Benjamin Ledwon
Klaas de Boer
Sophie Trampf
Marie Alter
Benjamin Krieger

Bildnachweise

ALDE: Seiten 8, 11 (ALDE Gruppenfoto) | Association of European Vehicle Logistics: Seite 23 | Benjamin Ledwon: Seite 21 | Bundesverband der Arzneimittelhersteller (BAH) e.V.: Seite 36 | Daimler: Seiten 23, 30 | European Liberal Forum asbl (ELF): Seite 11 (Veranstaltung Rechtspopulismus) | Europäisches Parlament: Seite 10
Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit: Seite 39 | Hagen Wolf: Titel, Seite 5 | istock/Getty: Seiten 6, 7, 12, 16, 18, 22, 24, 28, 34, 38, 42, 44, 48, 52
Johnson & Johnson: Seite 36 | Klaas de Boer: Seiten 33, 47, 49 | Lars Ritter: Seite 25 | Privat: Seiten 9, 11, 17, 14, 20, 25, 33, 40, 41, 43, 45, 47, 50, 51, 53, 54

Quellennachweis Glossar

eCMR Protokoll: Internationale Verband der Tarifeure | <http://www.ivt-int.org/index.php?id=132&L=4>
EMSA: https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/ems_a_de
Europäische Agenturen: https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/decentralised-agencies_de
Europäischer Gerichtshof: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_de
Fangmenge/Fangquoten: European Commission | https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/fishing_rules/tacs_de
Horizon 2020: https://ec.europa.eu/germany/eu-funding/grants_de
Mindestlohngesetz: [https://de.m.wikipedia.org/wiki/Mindestlohngesetz_\(Deutschland\)](https://de.m.wikipedia.org/wiki/Mindestlohngesetz_(Deutschland))
Platooning: <https://de.m.wikipedia.org/wiki/Platooning>

 gesine-meissner.de

 [Gesine.Meissner.Europa](https://www.facebook.com/Gesine.Meissner.Europa)

 [gesine_meissner](https://twitter.com/gesine_meissner)

Gesine Meißner MdEP

Update der Halbzeitbilanz Mai 2018

Verkehrspolitik

Einheitliche Regeln für die Ausbildung von Binnenschiffern in Europa

In Zukunft kann ein Matrose, der seinen Beruf auf dem Rhein gelernt hat, ohne Probleme auch auf anderen europäischen Flüssen fahren. Als Berichterstatterin habe ich gemeinsame Ausbildungsstandards für Binnenschiffer in der EU erarbeitet.

Entsorgung von Schiffsmüll in europäischen Häfen

Ein Teil des Mülls, der im Meer schwimmt, wird von Schiffen abgeworfen. Als Berichterstatterin arbeite ich an einem System, das Schiffe zwingt, ihren Müll bei jedem Stopp an einem EU-Hafen ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Müllgebühren werden automatisch mit den Hafengebühren eingezogen, so dass man keinen Cent spart, wenn man nichts abgibt und den Müll über Bord wirft.

Lenk- und Ruhezeiten für LKW-Fahrer

Damit übermüdete LKW-Fahrer keine Gefahr für uns alle werden, gibt es EU-Vorgaben über maximale Fahrzeiten und die dazugehörigen Pausenzeiten. Zur Kontrolle zeichnet der Tachograph automatisch auf, wann und wo das Fahrzeug bewegt wurde. Als Schattenberichterstatterin bin ich an der Überarbeitung dieser Regeln beteiligt, wobei der große Streitpunkt ist, ob LKW-Fahrer längere Ruhezeiten weiterhin in ihrer Kabine verbringen können oder lieber im Hotel. Ich setze mich für mehr Flexibilität bei Busfahrern und im Straßenbau ein.

Lkw- und Pkw-Maut in Europa

Jedes Mitgliedsland kann selber entscheiden, ob es eine Maut erheben möchte und für welche Straßen und Fahrzeuge. Falls es das tut, müssen einige europäische Regeln eingehalten werden, die wir gerade aktualisieren. Ausländer dürfen z.B. nicht mehr bezahlen als Inländer, es gibt eine preisliche Orientierung, wieviel Gebühren für die Straßenbenutzung und wieviel für Umweltverschmutzung erhoben werden können.

Fahrgastrechte im Schienenverkehr

Die Passagierrechte für Bahnreisende wurden 2004 eingeführt und werden jetzt überarbeitet. Hier geht es zum Beispiel um Entschädigungszahlungen

bei Verspätungen oder Ausfall von Zügen. Ist das Bahnunternehmen auch verpflichtet zu bezahlen, wenn es die Verspätung nicht verschuldet hat, wie bei Sturm oder Unfall?

Klima, Umwelt & Energie

CO₂-Emissionsgrenzwerte für PKW und neue leichte Nutzfahrzeuge

Neu vorgeschlagene Grenzwerte für 2025 und 2030 werden derzeit im Parlament diskutiert. Unter Anderem kommt es mir auf Technologieneutralität zur Erreichung der Ziele an.

Monitoring von CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen

Die Kommission hat einen Vorschlag hierzu gemacht. Ich habe Änderungsanträge eingebracht, um zu verhindern, dass Herstellerdaten, die sensibel sind, der Öffentlichkeit zugänglich sind und damit Wettbewerbsnachteile mit sich bringen.

Trinkwasserqualitäts-Richtlinie

In dieser Richtlinie werden Grenzwerte für Schadstoffe im Trinkwasser geregelt. Unter Anderem stehen Rückstände von Arzneimitteln im Fokus, für die aber nicht ganz klar ist, in wieweit die vorhandenen Konzentrationen ein Risiko darstellen.

Emissionshandel im internationalen Flugverkehr oder die Grenzen der EU-Klimapolitik

Um eine globale Lösung beim Klimaschutz in der Luftfahrt zu schaffen wurde nun CORSIA ins Leben gerufen. Das globale System soll bis 2021 eingeführt werden und ich setze mich dafür ein, dass es den EU-Emissionshandel für den Flugverkehr ersetzt.

Energieeffizienzrichtlinie

Im Januar hat das Parlament ein verbindliches Einsparungsziel von 35 % und unverbindliche Einzelziele für die Mitgliedstaaten als wesentliche Elemente der überarbeiteten Energieeffizienzrichtlinie beschlossen. Kritisch aus meiner Sicht: dies steht im Konflikt mit dem Emissionshandel als eigentliches Instrument zur Emissionsreduktion.



Gesundheit & Verbraucherschutz

HTA: Gesetz zur Bewertung von Gesundheitstechnologien

Im März wurde ich zur liberalen Berichterstatterin für ein Gesetz ernannt, mit dem erreicht werden soll, dass Hersteller von Medikamenten und Medizinprodukten nur noch eine einmalige Nutzenbewertung für den Europäischen Markt durchführen müssen. An sich klingt das bei einem europäischen Binnenmarkt sinnvoll, jedoch dürfen unter der Vereinheitlichung keine Standards leiden und die Patienten müssen ihre Therapien und Behandlungen weiterhin erstattet bekommen.

Entschließung zur Impfskepsis in der EU

Die gemeinsame Entschließung soll Maßnahmen fordern, die die Impfskepsis reduzieren und Fehlinformationen gegenüber Impfungen ausräumen. Einige Krankheiten, wie Masern, traten in der Vergangenheit wieder vermehrt auf und können durch Impfungen vermieden werden.

Endokrine Disruptoren

Das Parlament lehnt im Oktober 2017 mit 13 Stimmen Mehrheit Kriterien zur Bestimmung von Endokrinen Disruptoren, also Stoffen, die sich schädigend auf das Hormonsystem auswirken, ab. Das ist schlecht für die Menschen in Europa, da der Vorschlag risikobasiertes Vorgehen vorsah und damit gesundheitsfördernd gewesen wäre, weshalb ich mich für die Kriterien eingesetzt habe.

PEST-Sonderausschuss/Glyphosat

Die Zulassung des Unkrautvernichters Glyphosat wurde für 5 Jahre verlängert. Sinnvoll, da Studien beweisen, dass dieser Wirkstoff bei sachgemäßer Anwendung nicht krebserregend und für viele Einsatzbereiche, auch das Bahnnetz, bis heute alternativlos ist. Wir sollten unseren Agenturen EFSA und ECHA vertrauen. Trotzdem wurde im EP ein Sonderausschuss zu Pestizidzulassungen eingerichtet, gegen das Votum der ALDE. Um Einfluss nehmen zu können, arbeite ich im PEST mit.

Industrie, Forschung, Digitalisierung & Automation

E-Dienstleistungskarte

Als ALDE-Berichterstatterin für die Stellungnahme des Ausschusses setzte ich mich dafür ein, bürokratische Verfahren, sowie grenzüberschreitende Unternehmensgründungen zu vereinfachen und niedrigere Preise für Verbraucher durch einen wettbewerbsfähigen Binnenmarkt zu schaffen. Leider konnte sich der Vorschlag nicht durchsetzen.

9. Forschungsrahmenprogramm

Die Diskussion dazu beginnt gerade. Kommissar Oettinger hat Streichungen im Haushalt angekündigt, nicht aber bei der Forschung. Gut für den Innovationsstandort Europa!

Fischerei

Umsetzung der Gemeinsamen Fischereipolitik

Immer wieder geht es um die Umsetzung der Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP), die seit 2014 in Kraft ist. Dabei geht es nicht nur um Fangquoten

und Anlandung, sondern auch um die Art und Weise wie gefischt wird. Ich setze mich weiterhin für ambitioniertere Ziele, strengere Vorgaben bei den Fangmethoden und einer nachhaltigen Fischerei ein.

Meerespolitik

Internationale Meerespolitik

Herausforderungen wie Überfischung, Meeresmüll und der Abbau von Rohstoffen in der Tiefsee lassen sich nur global regeln, schließlich umfassen die Weltmeere 70 % der Oberfläche unseres 'blauen' Planeten. Als Schattenberichterstatterin zur Ocean Governance im Verkehrs- und Umweltausschuss habe ich mich daher für eine ambitionierte internationale Meerespolitik der EU eingesetzt, die wirtschaftliche Nutzung der Ozeane mit Meeresschutz in Einklang bringt.

Meeresmüll

Als Vorsitzende der von mir gegründeten parlamentarischen Intergroup SEARICA, die sich mit der nachhaltigen Nutzung und dem Schutz der Meere

beschäftigt, arbeite ich derzeit vor allem an einer Lösung für die Verschmutzung durch Plastikmüll, die zunehmend die Biodiversität der Ozeane bedroht.

Maritime Forschung

Mir persönlich ist es sehr wichtig, Forschung für Politik, Industrie und Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Deswegen ist es richtig, die zukünftige Förderung auf europäischer Ebene in Form von Schwerpunktthemen zu organisieren. Insbesondere setze ich mich für eine 'Mission: Ocean' ein, von der gerade die exzellenten maritimen Forschungseinrichtungen in Deutschland profitieren können.

Gesine Meißner MdEP
Europäisches Parlament | ASP 08G310
60, rue Wiertz | 1047 Brüssel
+32 2 28 45578 | gesine.meissner@ep.europa.eu

 [gesine-meissner.de](https://www.gesine-meissner.de)

 [Gesine.Meissner.Europa](https://www.facebook.com/Gesine.Meissner.Europa)

 [gesine_meissner](https://twitter.com/gesine_meissner)



Für Deutschland in Europa

fdp-in-europa.de

