



Newsletter

Dezember 2016

Liebe Leserin, lieber Leser,

mit einer Pressekonferenz, Trilog-Verhandlungen, mehreren wichtigen Abstimmungen - u.a. zu Hafendienstleistungen und dem Eisenbahnpaket - und einer Besuchergruppe aus Norddeutschland hatte es diese letzte Plenarwoche des Jahres für mich wirklich in sich. Auch die Debatte zur deutschen PKW-Maut ist wieder mit voller Wucht entbrannt und wird mich auch nächstes Jahr weiter begleiten, genau wie die Diskussionen zum Emissionshandel. Vor allem die Abstimmungen zu den Hafendienstleistungen (nach 15 Jahren Verhandlungen) sowie zur Tiefseefischerei können - mit einigen Einschränkungen - als Erfolg eingeordnet werden.

Der diesjährige Sacharow-Preis ging an die beiden Jesidinnen Nadia Murad und Lamija Adschi Baschar aus dem Nordirak, wo sie beide 2014 im Alter von 21 bzw. 16 Jahren vom sogenannten Islamischen Staat (IS) entführt und versklavt wurden. Mit dem andauernden Krieg in Syrien, dem Flüchtlingsdrama, dem Brexit-Referendum und zunehmendem Populismus in Europa war 2016 ein schwieriges Jahr. Hoffen wir, dass es 2017 Lösungen gibt, die uns voranbringen.

Ich wünsche Ihnen eine gesegnete Weihnachtszeit und einen guten Start ins neue Jahr.

Ihre

Inhalt

I. Aktuelle Plenarbeschlüsse und Diskussionen

Organisation von Hafendienstleistungen (Schattenberichterstatterin)	Seite 3
4. Eisenbahnpaket (politischer Pfeiler)	Seite 3
Blockade bei der Verordnung zur Tiefseefischerei überwunden	Seite 3
Digitale Kultur statt kulturelle Abschottung	Seite 4
Sacharow Preis 2016	Seite 4
Bilanz der slowakischen EU-Ratspräsidentschaft	Seite 5
Martin Schulz verlässt das EU Parlament	Seite 5

II. Aktuelles: Ausschussarbeit und Veranstaltungen in Brüssel und Straßburg

Neue Ausbildungsvorschriften in der Binnenschifffahrt (Berichterstatterin)	Seite 6
Abstimmung über Emissionshandel: Paradox - Effizienteste Anlagen werden doppelt belastet	Seite 6
Mal wieder: die deutsche PKW-Maut	Seite 6
Saubere Energie	Seite 7
Kommission leitet Vertragsverletzungsverfahren gegen Dtl. und 6 weitere Mitgliedstaaten ein	Seite 7
Young Visitors Programme 2016	Seite 8
Aktuelle Gesetzgebung	Seite 8

III. Termine im Wahlkreis und in "aller Welt"

ALDE-Kongress in Warschau	Seite 9
"Gewalt dulden wir nicht!" - MiMi-Tagung in Berlin	Seite 9
Häfen der Zukunft: Maritim 4.0	Seite 10
ADAC in Landsberg: Von Dummies, Crashtests und Manipulationen	Seite 10
Bunt gemischte Besuchergruppe aus Norddeutschland	Seite 10

IV. Europa unter der Lupe

Was ist eigentlich der Europäische Binnenmarkt?	Seite 11
---	----------

V. Terminvorschau

1. Aktuelle Plenarbeschlüsse und Diskussionen

Organisation von Hafendienstleistungen (Schattenberichterstatterin)

15 Jahre hat es gedauert, bis man sich auf einen europäischen Rahmen für die Organisation von Hafendienstleistungen (z.B. Lotsen, Schleppen, Festmachen, Entladen) einigen konnte. Nach den gescheiterten Vorgängergesetzen - Hafepakete I und II - ist die dritte Auflage dieser Woche in Straßburg angenommen worden. Man muss allerdings zugeben, dass es sich am Ende nur noch um ein „Hafepaketchen“ handelt. Umschlags-, Passagierdienste und Lotsen wurden von der Verordnung ausgenommen, für Schlepper und Festmacher gibt es Sonderklauseln. Statt weitgehender Marktöffnung für diese Dienste wurde ein Regelwerk entwickelt, das die heutige Praxis in den verschiedenen europäischen Häfen widerspiegelt. Die Häfen können also weiterhin nur einen Anbieter zulassen oder die Dienstleistungen selber durchführen. Aber das kann nicht mehr willkürlich geschehen, sondern nach den Regeln der neuen Verordnung. Nach einer mehrjährigen Hängepartie gibt es damit endlich Planungssicherheit im maritimen Sektor.

Gut ist allerdings der zweite Teil der Verordnung. Die finanzielle Transparenz zwingt Häfen in Zukunft offenzulegen, wenn und wofür sie öffentliche Gelder bekommen. Damit soll mehr Wettbewerbsgleichheit zwischen den europäischen Häfen geschaffen werden. Denn Häfen sind in Europa völlig unterschiedlich organisiert: Häfen, die von Kommunen oder Regionen unterhalten werden oder völlig private Häfen. Jetzt bleibt nur zu hoffen, dass die Generaldirektion Wettbewerb in Kürze klare Regeln veröffentlicht, welche staatlichen Subventionen für Häfen erlaubt sind und welche man eigens genehmigen lassen muss.

4. Eisenbahnpaket (politischer Pfeiler)

Auch mit der Annahme des sogenannten politischen Pfeilers des Eisenbahnpakets konnte nach 4 Jahren ein langwieriges Gesetzgebungsverfahren abgeschlossen werden. Hier ist meine Bilanz durchmischt. Als Liberale haben wir wie schon im Verkehrsausschuss gegen die neue Richtlinie zur Governance, also der Organisation des Eisenbahnmarktes, gestimmt. Statt einer klareren Trennung zwischen Netz und Betreiber werden mehr Grauzonen geschaffen und nationale Monopole gestärkt. Aber gerade die Finanzströme müssen innerhalb eines integrierten Bahnunternehmens (Netz- und Bahnbetrieb unter einem Dach) strikt getrennt werden. Nationale Bahnen wie Deutsche Bahn und französische SNCF verteidigen weiterhin lieber ihre Monopolstellung als sich auf mehr Wettbewerb einzulassen. Wie soll sich die Eisenbahn erfolgreich gegen andere Verkehrsträger durchsetzen, wenn sie nicht mal bereit ist, Wettbewerb im eigenen Sektor stärker zuzulassen? Auch der verpflichtende Aufbau eines integrierten Ticketsystems für Bahnreisen wurde gestrichen. Kunden werden weiterhin im Internet nur für wenige Strecken ein durchgängiges Ticket für grenzüberschreitende Bahnfahrten buchen können.

Etwas besser fällt aus unserer Sicht das Ergebnis zur Verordnung über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge aus, also Bahnverkehre, die im Rahmen des öffentlichen Nahverkehrs von Kommunen oder Regionen bezahlt oder bezuschusst werden. Eigentlich sollte für diese Verkehre eine öffentliche Ausschreibung stattfinden, damit alle Bahnunternehmen, auch neue Anbieter, eine faire Chance haben, den Auftrag zu bekommen. Tatsächlich ist eine direkte Vergabe an ein bestimmtes Unternehmen aber weiterhin möglich, in der Regel das Unternehmen, das den Dienst schon seit Jahrzehnten durchführt. Diese Direktvergaben sollen erst mit langen Übergangsfristen auslaufen. Aber dank einer review clause, die die Liberalen in letzter Minute durchsetzen konnten, könnte die Kommission ab 2020 mit neuen Gesetzesvorschlägen eingreifen.

Blockade bei der Verordnung zur Tiefseefischerei überwunden

Die Tiefseefischerei gibt es noch nicht allzu lange. Erst seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts gibt es überhaupt die technischen Möglichkeiten in einer Tiefe von mehreren hundert Metern auf Fischfang zu gehen. Die Tiefsee ist das größte Habitat der Welt und ein sensibles Ökosystem. Arten leben meist

sehr lange, haben dafür aber weniger Nachkommen. Logisch daher, dass Bestände sich langsamer regenerieren. Leider gibt es bislang wenige verbindliche Regeln, um den Fischfang zu managen. Eine Lücke, die dringend geschlossen werden muss, um die Tiefsee als Ressource und Ökosystem zu schützen. Die Verabschiedung der Verordnung zur Tiefseefischerei in EU-Gewässern des Nordost-Atlantiks ist ein Fortschritt beim Schutz der Fischbestände.

Durch das jetzt verabschiedete Gesetz wird die Schleppnetzfischerei unter 800 Metern verboten und Schutzzonen werden eingerichtet. Das ist ein Riesenfortschritt, denn vor allem die Schleppnetzfischerei führt zu Überfischung und schädigt den Meeresgrund durch die gewaltigen Netze nachhaltig. Dieser Punkt hilft, um den Schädigungen der Tiefsee Einhalt zu bieten. Arten, nach denen nicht gezielt gefischt wurde, müssen an Land gebracht werden, um das tatsächliche Ausmaß der Fischerei festzustellen und Überfischung zu vermeiden. Es ist bedauerlich, dass die Regeln nicht auch in internationalen Gewässern angewendet werden - das war unser eigentliches Ziel und muss es auch in Zukunft bleiben. Hoffentlich kann die EU mit gutem Beispiel vorangehen und andere Länder überzeugen, dass gehandelt werden muss.

Drei Jahre lang wurde die Verordnung von Frankreich, Spanien und dem Vereinigten Königreich im Rat verhindert. Das Europaparlament hat seine Position bereits 2013 verabschiedet, stets gedrängt die Blockade zu überwinden und sich als konstruktive Kraft gezeigt. Die Verabschiedung ist ein wichtiger Schritt zur Umsetzung der Gemeinsamen Fischereipolitik und ein Erfolg, den sich das Parlament auf die Fahnen schreiben darf.

Digitale Kultur statt kulturelle Abschottung

Die fortschreitende Digitalisierung unserer Gesellschaft hat dazu geführt, dass auch die Kultur- und Kreativwirtschaft in den letzten Jahren tiefgreifende Veränderungen erlebt hat. Diese Branche spielt nicht nur eine entscheidende Rolle für den Schutz und die Förderung der 3 000 Jahre alten kulturellen Vielfalt Europas, sondern sie ist auch ein Schlüsselement unserer europäischen Identität, unseres Zugehörigkeitsgefühls und unseres sozialen Zusammenhalts. Darüber hinaus leistet die Branche einen sehr wichtigen Beitrag zur Wirtschaft hinsichtlich Beschäftigung, Investition, Wachstum und Innovation. Die Branche schafft 12 Millionen Vollzeit Arbeitsplätze, was 7,5% der Gesamtbeschäftigung in der EU bedeutet - das ist 2,5 Mal mehr als die Automobilindustrie, und 5 Mal mehr als die Chemieindustrie.

In diesem Sinne war es mir sehr wichtig, dass am Dienstag im Plenum über den Initiativbericht des Europäischen Parlaments zu einer kohärenten Politik der EU für die Kultur- und Kreativwirtschaft abgestimmt wurde. Dieser Bericht, der zusammen vom Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie und vom Ausschuss für Kultur und Bildung verfasst wurde, fordert die Kommission auf, einen umfassenden politischen Rahmen und angemessene Finanzierungsmöglichkeiten für die kulturellen und kreativen Industrien in Europa zu schaffen. Auch in diesem Bereich müssen wir unseren legislativen Rahmen den neuen Realitäten anpassen, um die Wettbewerbsfähigkeit dieser Industrien anzukurbeln, und der Branche dabei zu helfen, ihre Wachstums- und Beschäftigungspotentiale im Digitalen Zeitalter zu entwickeln. Ich bin der Auffassung, dass dies ein entscheidender Schritt zur Anregung der Reindustrialisierung Europas sein kann.

Sacharow Preis 2016

Dieses Jahr im Dezember ist wieder der Sacharow Preis für geistige Freiheit verliehen worden. Der Preis ist nach dem russischen Dissidenten Andrei Sacharow benannt und wird seit 1988 jedes Jahr vom Europäischen Parlament an Menschen verliehen, die sich für Menschenrechte und Meinungsfreiheit einsetzen.

Der diesjährige Preis ging an die beiden Jesidinnen Nadia Murad und Lamija Adschi Baschar. Die jungen Frauen kommen aus dem kleinen Dorf Kocho im Nordirak, wo sie beide 2014 im Alter von 21 bzw. 16 Jahren vom sogenannten Islamischen Staat (IS) entführt wurden. Über Monate wurden sie vom IS als Sex-Sklavinnen missbraucht und gefoltert. Unter atemberaubenden Umständen gelang ihnen mit Hilfe Dritter die Flucht, während welcher Lamija Adschi Baschar schwer von einer Landmine verletzt wurde.

Nach der schwierigen Flucht schaffte sie es über ein Visum nach Deutschland, wo sie heute mit ihren Schwestern zusammen lebt. Auch ihre schweren Verletzungen durch die Landmine werden in einem deutschen Krankenhaus behandelt. Nadia Murad kam nach ihrer Flucht in ein Flüchtlingslager, wo sie von einem Programm für traumatisierte Flüchtlinge in Baden-Württemberg hörte. Auch sie gelangte also nach Deutschland. Heute reist sie als UN-Sonderbotschafterin für die Würde der Opfer von Menschenhandel durch die Welt und setzt sich für deren Rechte ein.

Bilanz der slowakischen EU-Ratspräsidentschaft

Mit dem Abschluss des Jahres geht auch die derzeitige slowakische Ratspräsidentschaft zu Ende. Im Rat der Europäischen Union besteht ein halbjähriges Rotationsprinzip zwischen den Mitgliedstaaten. In der zweiten Jahreshälfte war es die Aufgabe der Slowakei, den Vorsitz im Rat einzunehmen, bevor ab Januar der Staffelstab an Malta übergeben wird. Das de-facto Oberhaus der europäischen Legislative ist zusammen mit dem Parlament für die Rechtssetzung der Europäischen Union zuständig.

Die slowakische Ratspräsidentschaft hat in der zweiten Jahreshälfte von 2016 einige wichtige Aspekte auf den Weg gebracht. In der Aussprache zwischen Parlament, Rat und Kommission, an welcher der slowakische Premierminister Robert Fico und EU Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker teilnahmen, wurde diesen Monat Bilanz gezogen.

Besondere Aufmerksamkeit wurde in der Bilanz auf die Erweiterung des europäischen Grenzschutzes Frontex, das wachstumsorientierte Budget für 2017, die erfolgreiche Unterzeichnung des Freihandelsabkommens CETA, sowie die Modernisierung der EU Handelsschutzinstrumente gelegt. Premierminister Fico mahnte außerdem zu Besonnenheit, was die Kompetenzverteilung zwischen der EU und den Mitgliedsstaaten angeht, und warnte vor einem Auseinanderdriften. Kommissionspräsident Juncker lobte die Arbeit unter der slowakischen Präsidentschaft bezüglich der Terrorismusbekämpfung und bezüglich Frontex. Nichtsdestotrotz war es während der slowakischen Ratspräsidentschaft nicht zu übersehen, dass die gemeinsame europäische Politik allzu oft von nationalen Interessen bestimmt wurde. Man hätte hier stärker auf eine europäische Linie drängen müssen, anstatt sich im 'Klein-Klein' der Nationalstaaten zu verstricken, so Pavel Telicka von der liberalen ALDE-Fraktion.

Martin Schulz verlässt das EU Parlament

Am 14. Dezember 2016 leitete Martin Schulz zum letzten Mal eine Sitzung des Europäischen Parlaments, da er ab dem nächsten Jahr in die deutsche Bundespolitik wechseln wird. Seit Januar 2012 war Schulz der Präsident des Europaparlaments, nachdem er aber schon seit 1994 Abgeordneter im Europäischen Parlament war. In seiner Abschiedsrede bezeichnete Martin Schulz seine letzte Sitzung als einen bewegenden Moment. Er habe es sich vor fünf Jahren zum Ziel gemacht, das Europäische Parlament sichtbarer, hörbarer und einflussreicher zu machen. Dies ist ihm innerhalb seiner Amtszeit zusammen mit den Europaabgeordneten definitiv gelungen. Schulz war ein engagierter Parlamentspräsident und ist ein leidenschaftlicher Europäer. Jetzt sind wir gespannt, wer seine Nachfolge übernimmt: Ein Italiener wie Antonio Tajani oder Gianni Pitella, unser belgischer Fraktionsvorsitzender Guy Verhofstadt oder treten eventuell noch weitere Kandidaten an? Im Januar wissen wir mehr.

II. Aktuelles: Ausschussarbeit und Veranstaltungen in Brüssel und Straßburg

Neue Ausbildungsvorschriften in der Binnenschifffahrt (Berichterstatlerin)

Mein Bericht über die zukünftigen Ausbildungsvorschriften für Binnenschiffer hat nach der Abstimmung im Verkehrsausschuss Mitte November gehörig an Fahrt aufgenommen. Wir haben uns seitdem jede Woche mit der slowakischen Präsidentschaft getroffen, um an einem gemeinsamen Gesetzestext zu arbeiten. Bei einigen Punkten, wo Rat und Parlament eine ähnliche Position haben, ging es schnell voran. Bei anderen Punkten konnten wir uns auf Kompromisse einigen (z.B. Streckenkenntnisprüfung bei erhöhtem Unfallrisiko) und eine Reihe von Punkten ist weiterhin offen. Nach wie vor ist der Knackpunkt der Anwendungsbereich der Richtlinie. Sollen Mitgliedsländer, die keine Binnenschifffahrt haben, die neuen Regeln in ihre Gesetzgebung übernehmen müssen oder nicht oder nur teilweise? Allein weil man keinen befahrbaren Fluss hat (z.B. 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 tatsächlich auf einem richtigen Schiff gesammelt werden muss. Anfang des Jahres wird Malta die Ratspräsidentschaft übernehmen und wir werden mit neuen Gesichtern weiter verhandeln. Aber ich bin zuversichtlich, dass wir bald zu einer Einigung kommen.

Abstimmung über Emissionshandel: Paradox - Effizienteste Anlagen werden doppelt belastet

Am Donnerstag hat der Umweltausschuss Regelungen zur Verhinderung von Doppelbelastungen im Rahmen des Europäischen Emissionshandels abgelehnt. Sogenannte indirekte CO₂-Kosten, die durch den Einkauf von Strom entstehen, sollen künftig nicht mehr voll kompensiert werden können und sukzessive weiter eingeschränkt werden. Diese Forderungen führen folglich zu einer Doppelbelastung für Teile der Europäischen Industrie, vor allem im Bereich der energieintensiven Anlagen. In Deutschland stehen die klima-effizientesten Anlagen weltweit. Wenn diese künstlich weiter belastet werden, laufen wir Gefahr, dass sie im globalen Wettbewerb nicht standhalten können. Wir riskieren Jobs und schaden dem Klima, wenn die entsprechende Produktion künftig in Regionen stattfindet, wo Umweltschutzstandards bislang laxer sind. Die Forderung des Umweltausschusses sieht vor, dass die Strompreiskompensation auf 20 Prozent der Auktionserlöse gedeckelt und degressiv ausgestaltet werden soll. Das hat zur Folge, dass sogar die effizientesten Anlagen nicht voll kompensiert werden können und das Risiko für Carbon Leakage, also die Verlagerung der Produktion in Drittstaaten, steigt.

Der Entwurf umfasst weiterhin die Option, das Budget der kostenfreien Zertifikate um 5 Prozent zu erhöhen, um somit den sogenannten „sektorübergreifenden Korrekturfaktor“, also eine Kürzung aller Zertifikate, zu verhindern. Auch die abgestufte Zuteilung freier Zertifikate („Tiering“) konnte verhindert werden. Das sind positive Entwicklungen. Wir können nicht riskieren, dass Industrieanlagen in Europa geschlossen werden, weil sie gegen Billigimporte aus Drittstaaten verlieren. Das hilft dem Klima nicht, sondern schadet, da dort weniger strenge Klimaschutz-Auflagen existieren.

Der Berichtsentwurf muss vom Plenum des Europäischen Parlaments verabschiedet werden, bevor die Verhandlungen mit dem Rat aufgenommen werden. Die Abstimmung ist voraussichtlich für Februar vorgesehen.

Mal wieder: die deutsche PKW-Maut

Nachdem wir alle glaubten, vor der Bundestagswahl würde sich bei diesem Thema nichts mehr bewegen, kam Anfang November die überraschende Nachricht, Verkehrsminister Dobrindt und EU-Kommission stünden vor einer Einigung über die Modalitäten der deutschen PKW-Maut. Die Verkehrskommissarin Violeta Bulc hatte die Bundesregierung erst Ende September vor dem europäischen Gerichtshof verklagt, weil die PKW-Maut einseitig ausländische Fahrzeuge belastet und somit nicht mit Europarecht vereinbar wäre. Während des letzten Verkehrsministerrates am 1. Dezember

stellten Dobrindt und Bulc dann gemeinsam die Lösung vor. Die Entlastung der deutschen Autofahrer bei der Kfz-Steuer richtet sich nicht mehr nach den Mautkosten, sondern wird nach der Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs gestaffelt. Die unmittelbare Kompensation der Mautkosten durch die Kfz-Steuer ist 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.

Man muss kein Verkehrsexperte sein, um zu sehen, dass das reine Augenwischerei ist. Dobrindt hat mit der 'Ausländer-Maut' Wahlkampf gemacht und erklärt auch heute noch großspurig, kein Deutscher würde durch 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. Und widerspricht zudem noch dem Ziel von Verkehrskommissarin Bulc, die streckenabhängige Maut in der EU durchzusetzen: keine jährlichen Pauschalpreise für Vignetten, sondern jeder gefahrene Kilometer soll abgerechnet werden. Umso verwerflicher, dass Kommissionspräsident Juncker diesen faulen Maut-Deal wohl direkt mit der Bundesregierung eingefädelt hat. Das Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wurde auf jeden Fall vorerst auf Eis gelegt. Als nächstes muss der überarbeitete Maut-Entwurf durch den Bundestag, danach wird nochmals europarechtlich überprüft. Österreich und die Niederlande haben schon angekündigt, gegen die Mautpläne klagen zu wollen.

Saubere Energie

Am 30. November hat die Kommission ihr „Winterpaket“ vorgestellt. Inhalt war eine Anzahl von Gesetzesvorschlägen und -Überarbeitungen, die das Ziel verfolgen, einen Übergang zu „sauberer“ Energie zu schaffen. So soll der Treibhausgas-Ausstoß reduziert werden oder Energie-Effizienz gesteigert werden. Diese Vorschläge wurden am Dienstagvormittag im Plenum diskutiert.

Um unabhängiger von Importen zu werden ist es wichtig, dass wir einen gestärkten EU-Strombinnenmarkt haben. Dazu muss allerdings der Netzausbau vorangetrieben werden. Generell ist der Vorschlag zu begrüßen. Einerseits wollen wir einen funktionierenden Energie-Binnenmarkt, andererseits auch saubere Energie. Nur muss man darauf achten, inwieweit sich neue Ziele auf bestehende auswirken. Zielkonflikte sollen verhindert werden. Bekanntermaßen stehen Energieeffizienz und CO₂-Ausstoß nicht immer im Einklang. Ein verbindliches Energieeffizienz-Ziel von 30% halte ich für einen Fehler, da nicht klar ist, in wieweit sich ein solches Ziel auf den Emissionshandel auswirkt.

Außerdem ist ein genereller „Energie-Spar-Zwang“ auch nicht der richtige Ansatz. Die Fehler, die wir bei der Ökodesign-Richtlinie gemacht haben, dürfen sich nicht wiederholen. Viele wollen die Elektromobilität vorantreiben, auf den Straßen soll es mehr Elektro-Autos geben, weshalb wir einen höheren Strombedarf haben werden. Der soll wünschenswerterweise aus erneuerbaren Energiequellen kommen. Allerdings muss die Versorgung sichergestellt bleiben, weswegen wir Kohlekraftwerken kein grundsätzliches ‚Nein‘ erteilen sollten. Emissionsbenchmarks sollten deshalb so gestaltet sein, dass sie unter Einsatz bestverfügbarer Technologien erreichbar bleiben und für die Nutzung erneuerbarer Energien brauchen wir dringend eine Infrastruktur, um den Wind aus dem Norden und die Sonne aus dem Süden für den Verbrauch zugänglich zu machen.

Kritisch hingegen sehe ich den Vorschlag, dass die Kommission Hausbauern vorschreiben will, verpflichtende Ladestationen für Elektroautos in ihre Garagen zu bauen. Der Vorschlag ist zwar inzwischen auf Häuser mit mindestens zehn Wohneinheiten beschränkt, aber dennoch halte ich für eine gefährliche Tendenz. Diese Art der Bevormundung lehne ich ab.

Kommission leitet Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland und sechs weitere Mitgliedsstaaten ein

Die Kommission hat Ihre Ankündigung nun wahrgemacht und offizielle Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland und sechs weitere Mitgliedsstaaten eingeleitet. Grund dafür sind die PKW-Emissionen. Es ist gut, dass die Kommission endlich aufwacht. Ein Verfahren zu eröffnen, ist nur

folgerichtig, das hätte schon früher stattfinden sollen. Schließlich haben wir im EMIS-Untersuchungsausschuss erhebliche Versäumnisse bei den Mitgliedstaaten, aber auch bei der Kommission bei der Durchsetzung der europäischen Abgasvorgaben festgestellt. Wir brauchen lückenlose Aufklärung, ob durch ein Vertragsverletzungsverfahren neue Elemente bekannt werden, bleibt allerdings abzuwarten.

Young Visitors Programme 2016

In der letzten Novemberwoche habe ich im Rahmen des Young Visitors Programme der liberalen ALDE-Fraktion im Europaparlament zwei engagierte politikinteressierte Besucher aus meinem Wahlkreis begrüßen können. Lars und Lena kommen aus Hamburg und waren diese Woche das erste Mal in Brüssel. Eine ganze Woche lang hatten die beiden die Chance sich die Europäische Union einmal ganz direkt bei uns im Parlament anzuschauen.

Innerhalb dieser Woche voller verschiedener Programmpunkte machten die beiden erste praktische Erfahrungen mit der EU-Politik. Angefangen bei Länderpräsentationen mit den 18 jungen Teilnehmer aus den anderen zehn vertretenen Mitgliedsstaaten der EU, über Team-Building im interkulturell europäischen Kontext, bis hin zu Arbeits- und Fragerunden mit Europaabgeordneten war alles dabei.

Das Young Visitors Programme ist eine Initiative, um politikinteressierten Schülern und Auszubildenden die Politik der EU näher zu bringen. Für mich ist es immer etwas ganz Besonderes gerade junge Menschen hier zu begrüßen. Diese früh für die europäische Idee zu begeistern und ihr Interesse an gesellschaftlicher Gestaltungskraft zu wecken, ist schließlich etwas enorm wichtiges. Dies tue ich innerhalb des Young Visitors Programmes immer wieder gerne. Ich hoffe ihr hattet ganz viel Spaß, Lars & Lena!

Aktuelle Gesetzgebung in meinen Ausschüssen in Kurzform:

- Im Trilog: Berufsausbildung für Binnenschiffer
- Demnächst im Trilog: Tierarzneimittel/Antibiotikaresistenz, Quecksilberrichtlinie, EASA
- Im Ausschuss: Emissionshandel, Kreislaufwirtschaft, Sicherheit von Passagierschiffen

III. Termine im Wahlkreis und in "aller Welt"

ALDE-Kongress in Warschau

Das diesjährige Treffen der liberalen Familie fand Anfang Dezember mit dem ersten Schnee in Warschau statt. Los ging die offizielle Eröffnung mit der Rede des Präsidenten Hans van Baalen gefolgt von den Kommissarinnen Cecilia Malmström, Violeta Bulc und Margrethe Vestager. Mit Polen als Gastgeberland gab es anschließend die Ansprache vom Gründer der polnischen liberalen Partei „Modern“ sowie unserem Kollegen Ryszard Petru, gefolgt von Taavi Roivas, dem früheren Estländischen Ministerpräsidenten und Parteivorsitzenden der Reformpartei. Besonders beeindruckend fand ich die Rede von Kommissarin Vestager. Guy Verhofstadt, unser Fraktionsvorsitzender und der flammendste Redner im Europaparlament, beschloss die Eröffnungsveranstaltung mit einem leidenschaftlichen Appell für Europa, in Freiheit und wertorientiert.

In unserer Arbeitsgruppe haben wir uns mit verschiedenen Entschließungsanträgen befasst, unter anderem zur Antibiotikaresistenz, Kreislaufwirtschaft oder meiner eigenen Entschließung zum Thema Meeressmüll, welche zu meiner großen Freude ohne weitreichende Änderungen angenommen wurde.

Heftig diskutiert wurde auch am darauffolgenden Tag auf einer Podiumsdiskussion zum Thema „Connected Living“, in welcher die Wichtigkeit von Datenverbindungen für verschiedene Lebensbereiche, wie zum Beispiel Verkehr, Medizin oder bei der Kartographierung von Ozeanen im Mittelpunkt standen.

Es waren zwei volle, aber interessante Tage in der polnischen Hauptstadt.

"Gewalt dulden wir nicht!" - MiMi-Tagung in Berlin

Moderiert von den bekannten Journalistinnen Dunja Hayali und Christiane Meier, mitfinanziert vom Bundeskanzleramt, aufgelockert mit hochkarätigen kulturellen Beiträgen von Flüchtlingen und Migrantinnen und parallelen Workshops und mit einer Eröffnungsrede von Staatsministerin Özüğuz fand in Berlin ein sehr gut besuchter Kongress zur Gewaltprävention bei Migrantinnen statt. Ich habe als Vertreterin des Europaparlaments über europäische Programme und Finanzierungsmöglichkeiten berichtet, ein Landtagsabgeordneter aus Hessen über landespolitische Maßnahmen, eine Vertreterin der Bundesagentur für Arbeit über Integration in den Arbeitsmarkt, Forscherinnen und Psychotherapeuten über ihre Erfahrungen mit Problemen und Traumatisierung von Migrantinnen. Im Mittelpunkt standen aber die Frauen selber und das Leid, das sie erfahren mussten. In Europa sterben jedes Jahr 2500 Frauen in Folge sexualisierter Gewalt, laut Statistik hat jede dritte Frau Gewalterfahrung. Migrantinnen sind besonders gefährdet durch Zwangsverheiratung und "Ehrenmord", auch bei uns in Europa. Unsägliches erleiden Jesidinnen im Norden Iraks durch den IS: zwei Frauen berichteten davon, wie ihre männlichen Angehörigen erschossen und sie selbst mit ihren Schwestern - manche noch Kinder - als Sexsklavin mehrfach verkauft, misshandelt und gefangen gehalten wurden. Beiden gelang mit Helfern die Flucht nach Deutschland, wo sie medizinisch und psychologisch versorgt wurden. Eine der beiden wurde Profiboxerin und bietet jetzt Selbstverteidigungskurse an, die andere hat ein Buch geschrieben, um auf die Gräueltaten hinzuweisen. Ähnlich verfährt Nadia Murad, die als UN-Sonderbotschafterin versucht, die Situation ihrer Leidensgenossinnen zu verbessern und vom Europaparlament für ihren Einsatz diese Woche den Sakharov-Preis für Menschenrechte verliehen bekam (vgl. entsprechender Bericht).

Das Ethnomedizinische Zentrum (EMZ) in Hannover betreibt unter Leitung von Ramazan Salman nicht nur seit Jahren erfolgreich Gesundheitsbildung von Migrantinnen mit Migrantinnen (MiMi-Projekte), sondern kümmert sich jetzt auch mit Programmen in Deutschland und Österreich um Gewaltprävention bei Migrantinnen. Neben Betreuung der Frauen und Aufklärung der Bevölkerung gehören dazu Selbstverteidigungskurse, Selbstbewusstseinstaining, Sensibilisierung männlicher Migrantinnen und umfangreiche Vernetzung mit Verbänden und Politik. Diese Tagung war ein wertvoller weiterer Baustein.

Häfen der Zukunft: Maritim 4.0

"Digitalisierung - Chancen und Herausforderungen für die Maritime Wirtschaft" war das Motto des Branchenforums in Berlin, zu dem die Bundesministerien für Wirtschaft und für Verkehr gemeinsam mit der Stadt Hamburg eingeladen hatten. Eingestimmt wurde dabei bereits auf die Nationale Maritime Konferenz in Hamburg im April 2017. Maritim 4.0 wird die Häfen entscheidend verändern: wenn zum "single window" (elektronischen Frachtpapieren im Hafen selbst) später mit eCMR alle Frachtpapiere entlang der Logistikkette digital erstellt werden und auch noch "intelligente Container" dazukommen, bringt das erheblich mehr Effizienz in den gesamten Warenverkehr. Aber auch Schiffswartung, Koordinierung der Arbeitsabläufe, Einteilung der Lotsendienste, Verkehrsströme, Energieverbrauch, Emissionsbelastung und vieles mehr können optimiert werden. Die maritime Wirtschaft hat mit Offshore-, Tide- und Wellenenergie und steigendem Frachtaufkommen erhebliches Wachstumspotential. Und Deutschland kann beim Schritt in die digitale Zukunft eine entscheidende Rolle spielen.

ADAC in Landsberg: Von Dummies, Crashtests und Manipulationen

Mit dem Technikzentrum in Landsberg am Lech verfügt der ADAC über einen einmaligen Standort. Mit hochspezialisierten Dummies - das Stück bis zu 350.000 € - werden jährlich 60 Crashtests an Autos aus der ganzen Welt durchgeführt, Kindersitze geprüft und damit entscheidende Erkenntnisse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gesammelt und weitergegeben. Bei meinem dreistündigen Besuch konnte ich aber noch viele weitere Details für meine Arbeit im Europaparlament erfahren. So werden von dort aus auf Testfahrten reale Abgaswerte mit der neuen RDE-Ausstattung (RDE = Real Driving Emissions) ermittelt, auf Landstraßen und auf Autobahnen mit bis zu 160 km/h und die Ergebnisse im ADAC-Ecotest veröffentlicht. Dass es technische Möglichkeiten gibt, den Kilometerstand beim Tacho zu manipulieren, hatten wir schon in Brüssel diskutiert - wie und mit welchen Geräten das funktioniert und was schon bei der Produktion für Mehrkosten von nur 1 € präventiv getan werden kann, weiß ich seit heute. Und dass mit im Internet leicht zugänglichen Apparaten schlüssellose ("keyless") Autos mühelos zu knacken sind, aber auch dort die Automobilhersteller vorbeugen können, wurde mir anschaulich demonstriert. Fazit: der Besuch hat sich mehr als gelohnt, ich bin jetzt für die kommenden Gesetze im "Road-Package" bestens vorbereitet und werde bestimmt mit den Landsbergern in Kontakt bleiben.

Bunt gemischte Besuchergruppe aus Norddeutschland

Wie jedes Jahr hat es mich besonders gefreut, eine bunt gemischte Besuchergruppe aus Niedersachsen, Bremen und Hamburg, FDP-Mitglieder und allgemein Interessierte, in Straßburg begrüßen zu dürfen. Der Dezember bietet sich besonders gut an, da es immer mit einem Rundgang auf dem schönen Weihnachtsmarkt in der Innenstadt verbunden werden kann. Bei einem gemeinsamen Abendessen - es gab Quiche und Entenkeule - konnte ich alle Fragen über die Arbeit in Brüssel und das Leben einer Abgeordneten in kleiner Runde beantworten. Am nächsten Tag stand eine Führung durch das Europaparlament, verbunden mit einem Besuch auf der Besuchertribüne im Plenarsaal, auf dem Programm. Es war gutes Timing, denn die Debatte drehte sich um die großen Themen, die die EU gerade beschäftigen, und alle Fraktionsvorsitzenden kamen zu Wort. Anhand der Fragen und Reaktionen hatte ich den Eindruck, dass es allen Beteiligten gefallen hat. Falls sie ebenfalls an einer solchen Reise teilnehmen möchten, wenden Sie sich bitte an mein Wahlkreisbüro, die Anschrift finden Sie auf Seite 13.

IV. Europa unter der Lupe

Was ist eigentlich der europäische Binnenmarkt?

Kern der Europäischen Union ist der Europäische Binnenmarkt, der auf dem freien Verkehr von Gütern, Kapital, Dienstleistungen und Personen innerhalb der Grenzen der Europäischen Union basiert. Er überträgt, in anderen Worten, die Prinzipien des Nationalstaates auf die gesamte Europäische Union. Zusätzlich zu den 28 EU-Staaten sind noch Norwegen, Island und Liechtenstein im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR), und die Schweiz durch bilaterale Verträge, der Europäischen Union verbunden. In dieser Hinsicht ist er der größte gemeinsame Markt der Welt. Obwohl einem die Europäische Union heute ohne die vier Grundfreiheiten, auf denen der Binnenmarkt basiert, fast unvorstellbar erscheint, existiert er in seiner jetzigen Form erst seit 1993 durch die Einheitliche Europäische Akte.

Durch die Harmonisierung der Wirtschaftsregulationen zwischen den Mitgliedstaaten fördert der Binnenmarkt gesunden Wettbewerb und EU-weite Marktintegration und bietet Verbrauchern, Unternehmern und Bürgern viele Vorteile.

Der freie Warenverkehr bedeutet, dass der Handel zwischen den Mitgliedsstaaten ohne Beschränkungen oder Diskriminierung, d.h. Zölle oder staatliche Maßnahmen, stattfinden kann. So kann zum Beispiel ein spanisches Unternehmen seine Produkte in Deutschland verkaufen, ohne sich Gedanken über Zölle und Abgaben an den EU-Binnengrenzen zu machen. Umgekehrt bedeutet das auch, dass Verbraucher in Deutschland die spanischen Produkte erwerben können, ohne dabei andere Bedingungen als in ihrem eigenen Land akzeptieren zu müssen. Ähnliches gilt für die Dienstleistungsfreiheit: jeder hat die Möglichkeit, Dienstleistungen innerhalb der EU anzubieten und dafür Geld zu fordern, aber auch sich europaweit das beste Angebot herauszusuchen. Diese Freiheit hat auch durch das Internet und die starke Digitalisierung der Wirtschaft neuen Schwung erhalten, und hat nationale bürokratische Hindernisse zum Teil noch mehr verringert.

Personenfreizügigkeit bedeutet die Freiheit, überall in der EU zu reisen, zu leben, zu lernen und zu arbeiten. Das heißt zum Beispiel, dass ein deutscher Staatsbürger nach Österreich ziehen kann, und sich dort eine Arbeit suchen darf, ohne jede Art von Aufenthalts- oder Arbeitsgenehmigung beantragen zu müssen. Freier Kapitalverkehr erlaubt Transaktionen von Geld und Wertpapieren in unbegrenzter Höhe innerhalb der EU. Das kann uns auch dabei helfen, Steuerhinterziehung und Geldwäsche gemeinsam besser zu bekämpfen. Die Einführung des Euro war ein großer Schritt auf dem Weg zur Verwirklichung dieser Freiheit.

Trotz dieser vielen Errungenschaften besteht weiterhin in vielen Bereichen wie zum Beispiel Energie und Digitalisierung ein Bedarf für stärkere Harmonisierung, bevor wir einen voll funktionsfähigen EU-Binnenmarkt erreichen. Andererseits sollten wir auch unsere Fortschritte anerkennen und schätzen. Jenseits des materiellen Wohlstandes und der kulturellen Bereicherung haben uns diese vier Freiheiten ermöglicht, über unsere nationalen Grenzen hinaus zu denken und eine greifbare europäische Identität zu entwickeln.

V. Terminvorschau

20.12.	Berlin	Empfang 80 Jahre Klaus Kinkel
9.1.	Goldenstedt	Rede Neujahrsempfang
10.-12.1.	Brüssel	Fraktion, Ausschüsse
16.-19.1.	Straßburg	Plenum, Fraktion
20.1.	Berlin	Programmkommission
20./21.1.	Berlin	Bundesvorstand Liberale Frauen

Absprachen für Termine in Deutschland und Interesse an Besucherreisen bitte über Kirsten Zander in meinem Wahlkreisbüro.

Kontakt: info@gesine-meissner.de; Tel.: 05103-706637.

16. Dezember 2016