



Newsletter

Juli 2015

Liebe Leserin, lieber Leser,

bei tropischer Hitze im Elsass versammelten sich die europäischen Abgeordneten zur letzten Plenarsitzung vor der Sommerpause. Unter anderem wurde über das Freihandelsabkommen mit den USA und die Panoramafreiheit abgestimmt. Zudem diskutierten wir über die Kreislaufwirtschaft und zogen Bilanz zur lettischen Ratspräsidentschaft. Das Programm war dementsprechend eng getaktet und wurde obendrein durch den spontanen Besuch des griechischen Ministerpräsidenten Alexis Tsipras, der zur aktuellen Lage in Griechenland sprach, durcheinandergewürfelt.

Dass das Parlament sich mehrheitlich für ein Handelsabkommen ausgesprochen hat, ist äußerst erfreulich. Damit wurde eine Hängepartie beendet und das Parlament hat sein Handlungsvermögen bewiesen. Neben meinen Brüsseler und Straßburger Tätigkeiten war ich im Juni auch in Kroatien unterwegs, um mich als Präsidentin der Meeresgruppe über die dortige maritime Wirtschaft und den Meerestourismus zu informieren. Genauere Informationen finden Sie wie gewohnt in diesem Newsletter.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen und einen erholsamen Sommer!

Ihre Gesine Meißner

Inhalt

I. Aktuelle Plenarbeschlüsse und Diskussionen

Parlament stimmt für TTIP	<i>Seite 3</i>
Tsipras stellt sich dem EU-Parlament	<i>Seite 3</i>
Panoramafreiheit gewahrt!	<i>Seite 4</i>
Luxemburg übernimmt Staffelstab von Lettland	<i>Seite 4</i>
Ressourceneffizienz ja, aber keine Planwirtschaft	<i>Seite 5</i>
Per Mausclick quer durch Europa	<i>Seite 5</i>
Der Juncker-Plan für Strategische Investitionen	<i>Seite 6</i>

II. Aktuelles: Ausschussarbeit und Veranstaltungen in Brüssel und Straßburg

Halbzeitbilanz zum Weißbuch Verkehr	<i>Seite 7</i>
Klimaverhandlungen in Paris	<i>Seite 7</i>
Verwendung von genetisch veränderten Lebens- und Futtermitteln	<i>Seite 7</i>
Meeresdaten-Veranstaltung	<i>Seite 8</i>
Maritime Runde bei Karmenu Vella	<i>Seite 8</i>
Ausblick auf das Trio Niederlande-Slowakei-Malta	<i>Seite 8</i>

III. Termine im Wahlkreis und in "aller Welt"

Frisches EU-Geld für Verkehrsinfrastruktur in Norddeutschland	<i>Seite 9</i>
Nach EuGH-Urteil: Vertiefung der Weser bleibt möglich	<i>Seite 9</i>
ALDE - Sommerfest	<i>Seite 10</i>
Inselkonferenz in Zadar	<i>Seite 10</i>
Mit Scandlines von Puttgarden nach Rødby	<i>Seite 10</i>
Blick aufs Schloss: IHK-Gespräch in Schwerin	<i>Seite 11</i>

I. Aktuelle Plenarbeschlüsse und Diskussionen

Parlament stimmt für TTIP

Wieder löste das Freihandelsabkommen mit den USA im Plenum Turbulenzen aus. Nachdem Präsident Martin Schulz im Juni aufgrund interner Streitigkeiten der Sozialisten entschieden hatte, Debatte und Abstimmung zum Thema zu verschieben, war zunächst nicht ersichtlich, wann überhaupt eine erneute Abstimmung stattfinden würde. Diese kam jedoch schneller als erwartet bereits diesen Monat. Diesmal waren es die Grünen, die versuchten den Entscheidungsprozess zu verzögern. Kurz vor der Abstimmung wurde mit Verweis auf die Geschäftsordnung versucht, einige Änderungsanträge kurzfristig einzureichen. Das war nicht konstruktiv, sondern eine reine Verwirrungstaktik, die zum Glück nicht von Erfolg gekrönt war. Folgerichtig hat das Parlament eine Entschließung mit Empfehlungen an die Europäische Kommission zu den Verhandlungen mit den USA verabschiedet.

Bei der unter den Abgeordneten umstrittenen Einbeziehung von Schiedsgerichten in TTIP haben sich die Abgeordneten auf einen Kompromiss geeinigt. Sie fordern nun, dass Investor-Staat-Streitbeilegungsverfahren durch ein neues Verfahren für die Beilegung von Streitigkeiten zwischen Investoren und Staaten ersetzt werden. Das neue Verfahren soll transparent sein, strikt demokratischen Grundsätzen entsprechen und einer demokratischen Kontrolle unterliegen. Zudem sind öffentlich bestellte und unabhängige Berufsrichter sowie eine Berufungsinstanz vorgesehen. Ferner soll die Kohärenz richterlicher Urteile geachtet und sichergestellt werden, sodass die Ziele des Gemeinwohls nicht durch private Interessen untergraben werden können.

Die 10. Verhandlungsrunde zu TTIP findet derzeit in Brüssel statt. Die Verhandlungen mit den USA zum Thema Streitbeilegungsmechanismen sollen jedoch erst bei der darauf folgenden Verhandlungsrunde wieder aufgenommen werden. Ich werde nicht müde zu betonen, dass dieses Abkommen eine große Chance darstellt, der europäischen Wirtschaft wichtige Impulse zu verleihen, ohne dass Milliarden für irgendwelche Konjunkturprogramme ausgegeben werden müssen. Gerade für kleine und mittlere Unternehmen wäre es von Vorteil, Produkte nicht doppelt – nach EU- und US-Standards – zertifizieren lassen zu müssen, was ja jedes Mal Zeit und Geld kostet. Zudem ist es eine gewaltige Chance Standards des internationalen Handels in unserem Interesse zu beeinflussen, was in einer globalisierten Welt von enormer Bedeutung ist. Diese Chance sollten wir nicht ungenutzt verstreichen lassen.

Tsipras stellt sich dem EU-Parlament

Die Berichterstattung der europäischen Medienlandschaft wurde in den letzten Wochen vom Schuldendrama in Griechenland dominiert. Daher haben Sie sicher mitbekommen, dass sich der griechische Ministerpräsident Alexis Tsipras den europäischen Abgeordneten in Straßburg gestellt hat. Das war meiner Meinung nach auch allerhöchste Zeit, schließlich handelt es sich um ein gesamteuropäisches Problem. Darauf wies auch unser Fraktionsvorsitzender Guy Verhofstadt am Anfang seiner furiosen Rede hin. Er sagte, dass Alexis Tsipras den Volksvertretern und Staaten Europas jetzt endlich konkrete Reformziele mit Zeitvorgabe liefern müsse. Tsipras hingegen bezog sich vorwiegend auf die Situation in Griechenland. Er betonte, dass das Sparprogramm seit über fünf Jahren kein Wachstum geschaffen habe und das griechische Volk an die Grenzen seiner Belastbarkeit gestoßen sei.

Natürlich hat er Recht, dass es so nicht weiter gehen kann. Die permanenten Krisensitzungen und Probleme sind weder im Interesse Griechenlands noch der EU. Allerdings ist der Populismus der Syriza-Regierung keine Lösung. Das Sparprogramm soll keine Bestrafung des griechischen Volkes sein, sondern ist der Versuch die Staatsmaschinerie zu reformieren und Jahrzehnte der Korruption und des Missmanagements zu korrigieren. Steuern müssen endlich effektiv eingetrieben, Korruption eingedämmt und das Rentensystem reformiert werden. Der Verweis auf das griechische Referendum als "Triumph der Demokratie" hinkt, da sich die Regierungen und Bevölkerungen der anderen Geberländer geschlossen gegen die griechische Regierung positionieren und die Unterstützung in den Bevölkerungen der anderen Euroländer immer weiter sinkt.

Angesichts des vergifteten Klimas war auch die anschließende Debatte hitzig. Die Meinungen reichten von einem angeblichen Ende des Euros und der EU bis hin zu einem Hilfsprogramm ohne weitere Konditionen. Ungeachtet parteilicher Voreingenommenheit kann ich sagen, dass Guy Verhofstadt die meist beachtete Rede gehalten hat. Er appellierte an Tsipras, zu überlegen, ob er in die Geschichte als Totengräber der EU oder als großer Reformator eingehen möchte. Es lässt sich statistisch belegen, dass sich Verhofstadts Rede wie ein Lauffeuer verbreitet hat. Auf Facebook wurde das Video der Rede schon kurz nach Ende der Debatte über fünf Millionen Mal angeklickt und über 4 Millionen Mal geteilt. Das unterstreicht, dass die liberalen Lösungsansätze gut ankommen. Konkret legen die Liberalen Wert auf eine neue Strategie zum Umbau des öffentlichen Dienstes und der öffentlichen Banken. Der Zugang zu vormals geschlossenen Berufen soll erleichtert werden, während der Klientelismus der griechischen Elite beendet werden muss. All dies kann nur auf Basis konkreter legislativer Vorschläge mit klaren Zeitvorgaben geschehen. Ob auf Grundlage der Debatte im Parlament oder nicht: Alexis Tsipras hat einem Reformprogramm zugestimmt und versucht es nun gegen Widerstände in den eigenen Reihen durch das Parlament zu boxen und umzusetzen. Der Bundestag hat ja bereits den Verhandlungen über ein neues Rettungsprogramm zugestimmt. Christian Lindner hat sich klar positioniert: er hält das für falsch, Grexit wäre der logischere Schritt gewesen, die FDP hätte im Bundestag nicht zugestimmt.

Panoramafreiheit gewahrt!

Kaum eine Streitigkeit hat in den letzten Wochen so hohe Wellen geschlagen wie der Antrag zur Panoramafreiheit. Erkennen konnte man dies an den zahlreichen persönlichen Emails, die bei mir eingegangen sind, um gegen eine europaweite Verschärfung des Urheberrechts an Bildern von öffentlichen Gebäuden zu protestieren. Der umstrittene Antrag sah vor, dass jedes Mal Genehmigungen eingeholt werden müssen, bevor man öffentliche Gebäude fotografieren darf. Die FDP hat daraufhin die erfolgreiche "MeinPanoramaMeineFreiheit"-Kampagne ins Leben gerufen, die in den sozialen Netzwerken sehr viel Aufmerksamkeit bekommen hat.

Das Parlament hat sich in der Abstimmung jedenfalls mit großer Mehrheit gegen solche Vorschriften ausgesprochen. Somit können auch in Zukunft getrost Bilder vor dem Eiffelturm, dem Hamburger Hafen oder Schloss Neuschwanstein gemacht werden. Es ist allerdings schade, dass dieser Punkt eine durchaus wichtige Debatte etwas überdeckt hat. In dem eigentlichen Bericht geht es nämlich um allgemeine Reformen des europäischen Urheberrechts. Ziel ist es, die derzeitigen Regeln zu harmonisieren und an das digitale Zeitalter anzupassen. Das ist besonders aus europäischer Sicht notwendig, da der Sektor mit sieben Millionen Angestellten der drittgrößte Beschäftigungszweig ist. Ein modernisierter Datenschutz muss die Arbeit der Kreativen und Künstler über Grenzen hinaus schützen, ohne dass neue bürokratische Hürden aufgebaut werden.

Luxemburg übernimmt Staffeln von Lettland

Die Plenarsitzung zur lettischen Ratspräsidentschaft rückte angesichts der Griechenlandproblematik etwas in den Hintergrund, denn viele Redner bezogen sich in ihren Beiträgen auf die Eurokrise und nicht auf Lettland. Das ist schade, denn die Letten haben einen wirklich beispielhaften Auftritt hingelegt. Trotz des vergleichsweise kleinen Verwaltungsapparats und der geringen Erfahrung - es war Lettlands erste EU-Ratspräsidentschaft - hat das Land viele wichtige Projekte vorangetrieben und sogar abgeschlossen. Eines der herausragenden Ergebnisse betrifft die Einigung zur Richtlinie über Maßnahmen zur Gewährleistung einer hohen gemeinsamen Netz- und Informationssicherheit, sodass beispielsweise elektronische Zahlungen sicherer werden. Zudem werden ab 2017 die Gebühren für das Roaming in der EU endgültig auch mit Zustimmung der Mitgliedstaaten – das stand bislang noch aus - abgeschafft. Damit sind die Letten ihrem Motto eines "wettbewerbsfähigen, digitalen und engagierten" Europa gerecht geworden. Auch in "meinem" Politikfeld, dem Transportbereich, haben die Letten einiges vollbracht. So wurde eine Einigung zwischen Rat und Parlament zum sogenannten Juncker-Plan in Rekordzeit erreicht. Beim Eisenbahnpaket, das uns auch schon seit einiger Zeit beschäftigt, wurde eine Einigung zur Harmonisierung der technischen Standards erzielt. Diese Bilanz ist aller Ehren wert und daher auch von meiner Seite einen herzlichen Glückwunsch!

Noch ein kurzer Hinweis: Vor ein paar Jahren befand sich Lettland in einer wirtschaftlich ähnlich katastrophalen Lage wie jetzt Griechenland, hat sich aber mit Reformen wieder nach oben gearbeitet.

Gefolgt wird Lettland von einem noch kleineren Land - nämlich Luxemburg. Der luxemburgische Premierminister Xavier Bettel betonte, dass Luxemburg eine soziale Agenda verfolgen und Wert auf Chancengleichheit legen wird. Besonders gefallen hat mir, dass explizit die Gleichberechtigung zwischen Männern und Frauen als Ziel betont wurde. Zudem zeigte er sich konstruktiv gegenüber dem Freihandelsabkommen mit den USA, was ich natürlich unterstütze. Was den Verkehrsbereich angeht, möchte auch Luxemburg seinen Fokus auf den Schienenverkehr legen und das Eisenbahnpaket mit dem noch fehlenden „politischen“ Teil vorantreiben. Zudem will man sich auf den Ausbau der Wasserwege konzentrieren, was ich ausdrücklich begrüße, denn dort ist eine Alternative zur Straße mit wesentlich weniger Finanzeinsatz möglich als bei der Schiene. Ein weiterer Schwerpunkt der Luxemburger wird auf der nachhaltigen Verkehrsentwicklung liegen, sowohl was Arbeitsbedingungen als auch Planung angeht. Das Parlament ist auf jeden Fall bereit, die Arbeit der Luxemburger konstruktiv zu unterstützen.

Ressourceneffizienz ja, aber keine Planwirtschaft

Produkte jeglicher Art sollen künftig mit einem "Produkt-Pass" versehen werden, der angibt, wie ressourceneffizient das Produkt hergestellt wurde. Weiterhin soll der Anwendungsbereich der sogenannten Ökodesign-Richtlinie stark erweitert werden, um Ziele der Ressourceneffizienz zu verwirklichen. Diese Forderungen hat das Parlament vorletzte Woche vor dem Hintergrund der Debatte um einen erwarteten Vorschlag der Kommission zur Kreislaufwirtschaft („Circular Economy“) mit großer Mehrheit verabschiedet. Diese Vorschläge lehnen wir Liberalen entschieden ab. Sie folgen der gleichen Logik wie das Glühbirnenverbot und die Duschkopf-Regulierung. Weder Kommission noch Mitgliedstaaten dürften sich solchen Maximalforderungen anschließen.

Das Parlament begrüßt zwar immer wieder die Absicht der Kommission, bessere Rechtsetzung anzustreben, wirft diese Grundsätze nun aber bei erster Gelegenheit über den Haufen. Der Forderungskatalog des Europäischen Parlamentes enthält auch Vorschriften zur Produktpolitik. Herstellern eine Mindestquote von recyceltem Material in deren Produkten vorzuschreiben geht aber zu weit. Das ist Planwirtschaft. Rohstoffe sind teuer, Hersteller haben ein wirtschaftliches Interesse, effizient zu produzieren. Mit starren Vorschriften in deren Produktion einzugreifen erreicht das Gegenteil von Effizienz und würgt Innovation ab. Die Kommission unter Präsident Barroso hatte bereits einen Vorschlag zur Kreislaufwirtschaft vorgelegt, diesen aber unter Präsident Juncker zur Überarbeitung zurückgezogen. Die neue Fassung wird gegen Ende des Jahres erwartet. Der Bericht des Parlaments ist rechtlich nicht bindend, gibt aber die Prioritäten der Abgeordneten wieder, die für die legislative Lesung relevant sein könnten.

Per Mausclick quer durch Europa

Während des letzten Plenums vor der Sommerpause hat das Europäische Parlament die Vollendung eines "multimodalen integrierten Fahr- und Flugscheinsystems" gefordert. Hinter dem komplizierten Namen verbirgt sich ein einfaches Konzept. Heute kann man im Netz oft nicht mal ein grenzüberschreitendes Bahnticket kaufen, weil jedes Bahnunternehmen nur seine eigenen Tickets vermarktet. Das Fernziel wäre aber eine Onlineplattform, wo man sich über Bus-, Bahn-, Fähr- und Flugverbindungen informieren und im Anschluss ein durchgängiges Ticket für die ganze Reise kaufen kann - egal, ob mehrere Verkehrsmittel beteiligt sind oder die Reise ins Nachbarland geht. Es kann allen Bürgern helfen, ihre Reisen einfacher im Internet zu planen. Ticket-Buchungen in Europa würden damit einfacher, schneller und billiger.

Damit eine solche Plattform aufgebaut werden kann, soll die Kommission die Verkehrsunternehmen dazu verpflichten, einen Mindestsatz an Informationen zu ihren Fahrplänen und Ticketpreisen offenzulegen. Gleichzeitig haben wir den zahlreichen Initiativen von Internetplattformen und Verkehrsunternehmen, die heute schon an solch einem integrierten Auskunfts- und Fahrscheinsystem arbeiten, ein Ultimatum gesetzt. Wenn bis 2020 keine maßgeblichen Fortschritte erfolgt sind, soll die Kommission gesetzlich nachhelfen. Die Forderung, die vorletzte Woche von den Abgeordneten verabschiedet wurde, ist gesetzlich nicht bindend, macht allerdings Druck auf die Kommission, in diesem Bereich Fortschritte zu erzielen.

Der Juncker-Plan für Strategische Investitionen

Schon Ende Juni wurde bei unserer Plenarsitzung in Brüssel der „Europäische Fonds für Strategische Investitionen“ (EFSI) angenommen. Damit sind die Grundlagen für diesen neuen Fonds wie geplant in einer Rekordzeit von 6 Monaten geschaffen worden. Erst Anfang des Jahres hatte Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker seinen Plan vorgestellt. Damit will er die Investitionsbremse in Europa lösen. Viele Mitgliedstaaten ächzen unter der hohen Staatsverschuldung. Investitionen beispielsweise in moderne Infrastruktur (Straßen, Brücken, Netze für Internet und Energie) werden seit Jahren aufgeschoben. Innerhalb der nächsten drei Jahre sollen mit Hilfe des Fonds nun 315 Milliarden Euro mobilisiert werden. Es geht vor allem darum, private Investoren anzulocken, die bei den derzeit niedrigen Zinsen nach rentablen Anlageprojekten suchen. Der neue Fonds wird mit 21 Milliarden Euro aus dem EU-Haushalt und der Europäischen Investitionsbank ausgestattet.

Da die Mitgliedstaaten kein frisches Geld für den EFSI zur Verfügung stellen wollten, gab es viel Streit darüber, aus welchen bestehenden EU-Töpfen das Geld abgezogen werden soll. Wir als Verkehrspolitiker haben uns dagegen gewehrt, dass einige Milliarden aus der Connecting Europe Facility (CEF) abfließt. Die CEF ist erst letztes Jahr nach jahrelangen Diskussionen eingeführt worden, um den Ausbau der Transeuropäischen Verkehrskorridore (TEN-T) zu finanzieren. Das Geld ist in erster Linie für Projekte gedacht, die für private Investoren wenig attraktiv sein dürften: grenzüberschreitende Lückenschlüsse für Schienenverbindungen, Renovierung von Schleusen und Umrüstung von Güterzügen mit Flüsterbremsen. Vor allem umweltfreundliche Verkehrsträger sollen gefördert werden. Der Juncker-Plan hat ganz andere Prioritäten. Am Ende konnten wir die Kürzungen aus dem CEF-Topf und dem Programm für Forschung und Innovation etwas abmildern, aber es werden doch insgesamt 5 Milliarden Euro abgezogen. Mitte September soll der neue Fonds dann starten.

II. Aktuelles: Ausschussarbeit und Veranstaltungen in Brüssel und Straßburg

Halbzeitbilanz zum Weißbuch Verkehr (Berichterstatterin der liberalen Fraktion)

Diese Woche haben wir im Verkehrsausschuss eine Halbzeitbilanz zum Weißbuch Verkehr angenommen. Die über 600 Änderungsanträge wurden größtenteils in Kompromissen zusammengefasst, die alle Aspekte der europäischen Verkehrspolitik behandeln, von intelligenten Verkehrssystemen über Forschung und Entwicklung, Emissionen oder die Probleme von Bahn, Luftverkehr und Schifffahrt. Wir wollten bewerten, inwieweit die verschiedenen Ziele des Weißbuch Verkehr von 2011 erreicht wurden, in welchen Bereichen große, wo kaum Fortschritte gemacht wurden. Das Weißbuch ist eine ehrgeizige Strategie für den europäischen Verkehrssektor bis 2030 oder gar 2050.

Das angenommene Dokument des Verkehrsausschuss muss im September noch im Plenum bestätigt werden. Danach soll es in die Überlegungen der Kommission einfließen, die ebenfalls an einer Halbzeitbilanz des Weißbuchs arbeitet. Damit kann man auch sehen, welche Gesetze im kommenden Mandat noch auf den Weg gebracht werden müssen.

Klimaverhandlungen in Paris (Berichterstatterin der liberalen Fraktion im Verkehrsausschuss)

Im November dieses Jahres findet in Paris die Klimakonferenz COP 21 statt. Ziel ist es, ein Nachfolgeabkommen des Kyoto-Protokolls zu finden, in dem sich die CO₂-Emitentenländer der Welt auf ein internationales neues Ziel zur Senkung des CO₂-Ausstoßes verpflichten sollen. In den vergangenen Jahren war dies gescheitert. Hierzu wird das Parlament eine Empfehlung abgeben. Die dazugehörige Stellungnahme des Verkehrsausschusses habe ich im Namen der Liberalen mitverhandelt. Hier ist es uns gelungen, uns auf einen ausgewogenen Kompromisstext zu einigen, bei dem die Rolle des Verkehrssektors in den Vordergrund gestellt wird.

Gleichzeitig habe ich mich dafür eingesetzt, die Rolle internationaler Organisationen wie ICAO (Internationale Zivilluftfahrts-Organisation) sowie IMO (Internationale Schifffahrtsorganisation) in den Vordergrund zu stellen. Klimaabkommen machen nur auf internationaler Ebene Sinn, da europäische Alleingänge dem Klima nichts nützen und der europäischen Wettbewerbsfähigkeit schaden können. Deshalb war es mir wichtig, einerseits den Fortschritt bei den Verhandlungen innerhalb dieser Organisationen anzuerkennen. Andererseits ist es aber auch wichtig, die Wettbewerbsfähigkeit der EU nicht zu gefährden. Einen dazugehörigen Änderungsantrag habe ich durchgesetzt.

Verwendung von genetisch veränderten Lebens- und Futtermitteln (Berichterstatterin der liberalen Fraktion im Umweltausschuss)

Mitgliedsstaaten sollen demnächst die Möglichkeit bekommen, die Verwendung von gentechnisch veränderten Lebens- und Futtermitteln einzuschränken oder zu verbieten. So sieht es ein Vorschlag der Kommission vor, der diese Woche im Umweltausschuss diskutiert wurde. Derzeit müssen Hersteller gentechnisch veränderter Lebens- und Futtermittel diese bei der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) genehmigen lassen. Dieser Genehmigungsprozess ist oftmals langwierig. Nun sollen die Mitgliedsstaaten trotz erteilter Genehmigung zusätzlich die Möglichkeit erhalten, nachträglich und auf Grundlage recht ungeeigneter und schwammiger Begründungen und Faktoren den Gebrauch einzuschränken.

Der Gebrauch von Lebensmitteln in Europa muss stets sicher und unbedenklich für den Verbraucher sein. Der Anbau von gentechnisch veränderten Organismen ist bereits europäisch geregelt. Nationale Einzelregelungen für Lebens- oder Futtermittel, die aus reiner Angst, populistischen oder emotionalen Überlegungen heraus resultieren, führen jedoch zur Zersplitterung des Europäischen Binnenmarkts. Wir haben in Europa keine Grenzkontrollen. Ein Flickenteppich von unterschiedlichen Zulassungen in den

Mitgliedstaaten könnte diese am Ende notwendig machen, und das kann niemand wollen. Im Ausschuss für Umweltfragen und öffentliche Gesundheit wird deshalb erwogen, den Vorschlag an die Kommission zurückzuweisen.

Meeresdaten-Veranstaltung

Als Präsidentin der Intergroup Seas, Rivers, Islands and Coastal Areas habe ich am 2. Juli eine Konferenz zu Meeresdaten ausgerichtet. Die eigentlich für einen kleinen Kreis angedachte Veranstaltung stieß auf so großes Interesse, dass die Registrierung bereits mehr als eine Woche vorher geschlossen werden musste. Vor rund 50 Teilnehmern sprachen Wissenschaftler, Vertreter der nationalen hydrographischen Institute und der Europäischen Kommission über die Bedeutung von Daten und der Kartierung des Meeresbodens für die zukünftige Entwicklung der maritimen Wirtschaft. Prof. Martin Visbeck vom Geomar Institut in Kiel stellte als Beispiel das von der EU geförderte AtlanOS Programm vor, das die Vernetzung im Atlantikraum vorantreiben soll. Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie für eine maritime Raumordnung kommt dem Austausch von Wissenschaft und Ministerien eine entscheidende Bedeutung zu, um in allen Mitgliedstaaten Raumpläne zu entwickeln. Deutschland hat bereits einen solchen Plan und kann daher als Beispiel für andere Länder dienen, wie Dr. Mathias Jonas vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie ausführte.

Maritime Runde bei Karmenu Vella

Ebenfalls am 2. Juli traf sich das European Network of Maritime Clusters (ENMC) zum Austausch mit dem maltesischen Meereskommissar Karmenu Vella in der Kommission. Das ENMC ist ein Zusammenschluss von Akteuren aus der maritimen Wirtschaft aller europäischen Küstenstaaten und Luxemburg (denn Luxemburg hat zwar keine Küste, aber Zulieferbetriebe für Schiffbau und Offshoreanlagen). Die Vertreter der nationalen maritimen Cluster stellten ihre Ziele und Pläne für das "Blaue Wachstum" mit Aktivitäten auf See und an der Küste vor. Da das Blaue Wachstum - bei gleichzeitigem Schutz der Meeres-Biodiversität - nicht nur eine besondere Priorität von Kommissar Vella ist, sondern auch für unsere Meeres-Intergroup im Focus steht, war ich als Präsidentin zu diesem vielversprechenden Austausch eingeladen.

Ausblick auf das Trio Niederlande-Slowakei-Malta

Bei den halbjährlich wechselnden Ratspräsidentschaften bilden jeweils 3 aufeinanderfolgende Mitgliedsstaaten ein Trio, in dem besonders eng zusammengearbeitet wird. Nach dem derzeitigen Luxemburger Ratsvorsitz beginnt Anfang 2016 die Zeit des Trios Niederlande-Slowakei-Malta. Erstmals seit ich 2009 ins Europaparlament gekommen bin, hatten die Verkehrsminister eines Trios die Experten der einzelnen Fraktionen im Vorfeld zu einem Austausch über die voraussichtlichen Arbeitsschwerpunkte gebeten. Nach Luftverkehr und Gütertransport auf der Straße 2016 wird das unter Maltas Vorsitz insbesondere der Schiffsverkehr im Rahmen einer übergeordneten Ozean-Strategie sein - wiederum passend zum Blauen Wachstum.

III. Termine im Wahlkreis und in "aller Welt"

Frisches EU-Geld für Verkehrsinfrastruktur in Norddeutschland

Vorletzte Woche wurde ein 13,1 € Milliarden Investitionspaket für die Verkehrsinfrastruktur in Europa auf den Weg gebracht. Das Geld kommt aus dem neuen Connecting Europe Facility (CEF) Instrument, das letztes Jahr eingerichtet wurde, um die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) auszubauen. Ich sprach schon am Anfang des Newsletters davon, dass dieser EU-Topf für die Einrichtung des Juncker Investitionsfonds etwas gekürzt werden musste. Sechs der neun TEN-T-Hauptkorridore, die die Wirtschaftszentren in der EU miteinander verbinden, gehen durch Deutschland. Dementsprechend werden auch Verkehrsprojekte in Norddeutschland von dem EU-Zuschuss profitieren. Es sollen in erster Linie nachhaltige Transportmittel wie Bahn und Wasserstraße gefördert werden.

Es wurden zum Beispiel fast 7 Millionen für den Ausbau des Mittelland-Kanals bewilligt sowie 35 Millionen für die Ertüchtigung der Zugstrecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven als Hinterlandanbindung für den Jade-Weser-Port. Es werden 13 Millionen für verschiedene LNG-Projekte an Nord- und Ostsee ausgegeben - davon wird beispielsweise auch die Stadt Bremen profitieren. Schiffe mit LNG-Gasantrieb sind die Zukunft, denn sie stoßen weit weniger Emissionen aus als Schiffe, die mit Schweröl fahren. Der Hamburger Hafen bekommt fast 9 Millionen für den Neubau der Kattwyk-Eisenbahn-Brücke. Auch andere norddeutsche Regionen bekommen Geld. Mecklenburg-Vorpommern hat Zusagen für ein Projekt von Scandlines für die Strecke Gedser-Rostock über sechs Millionen Euro bekommen. Ein Projekt von FinnLines zwischen Rostock, Lübeck, Turku und Kotka wird ebenfalls finanziell unterstützt. Schleswig-Holstein erhält EU-Finanzierung vor allem in Zusammenhang mit dem Fehmarnbelttunnel. Die EU-Gelder sollen im Herbst 2015 bereitgestellt werden.

Nach EuGH-Urteil: Vertiefung von Weser und Elbe bleibt möglich

Am 1. Juli hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) in Luxemburg ein Urteil bezüglich der Weservertiefung gefällt. Die Ausbaggerung der Weser wäre nötig, um größeren Containerschiffen die Zufahrt zu den Häfen Bremerhaven, Brake und Bremen zu ermöglichen. Der Bund für Umwelt und Naturschutz hatte dagegen geklagt, weil es den Fluss negativ verändern würde: z.B. höherer Salzgehalt in der Unterweser, stärkere Verschlickung des Flussbetts außerhalb der Fahrrinne. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hatte daraufhin den EuGH angerufen, um zu prüfen, ob die geplante Vertiefung der Weser mit der europäischen Wasserrahmenrichtlinie vereinbar ist. Diese Richtlinie verbietet nämlich, dass ein Wasserkörper sich verschlechtert.

In seinem Urteil legt der EuGH die Wasserrahmenrichtlinie sehr streng aus. Eine Maßnahme, die den Zustand eines Gewässers verschlechtert, darf nicht genehmigt werden. Dennoch sollte die Vertiefung der Weser für größere Containerschiffe weiter möglich sein. Der EuGH hat nämlich bestätigt, dass Ausnahmen möglich sind, sofern ein öffentliches Interesse besteht und Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden. Das trifft bei Infrastrukturprojekten für Schifffahrt und Häfen durchaus zu, wenn man bedenkt, dass die lokale Wirtschaft davon abhängt. Ich gehe davon aus, dass das Bundesverwaltungsgericht die Weservertiefung auf dieser Grundlage genehmigen wird. Dieselbe Argumentation könnte das Gericht auch für die umstrittene Vertiefung der Elbe anwenden, gegen die Umweltverbände ebenfalls geklagt haben.

Schwierigkeiten sehe ich nach dem Urteil allerdings auf die vielen Industriebetriebe zukommen, die an Flussläufen liegen. Schon die Einleitung von Kühlwasser verändert die Wasserqualität unter Umständen so sehr, dass es nicht mehr mit der Wasserrahmenrichtlinie vereinbar ist. In diesen Fällen greift die neue strenge Auslegung der Richtlinie voll durch, denn es lässt sich bei privaten Unternehmen voraussichtlich kein öffentliches Interesse feststellen. Massive Schließungen von flussnahen Unternehmen können aber nicht unser Ziel sein! Deswegen sollten wir dringend darüber nachdenken, die Wasserrahmenrichtlinie zu überarbeiten. Nach dem heutigen Urteil ist sie ziemlich realitätsfern.

ALDE - Sommerfest

Am Tag seiner vielbeachteten Rede im Europäischen Parlament richtete Guy Verhofstadt im Rahmen des ALDE-Sommerfests einige Worte an die liberale Fraktion. Er wies zu Recht mit Stolz darauf hin, dass die Liberalen im Europäischen Parlament in den meisten Fällen das Zünglein an der Waage bei politischen Entscheidungen sind. Obwohl die Liberalen nur die viergrößte Fraktion im Parlament stellen, haben sie statistisch gesehen die meisten Abstimmungen gewonnen. Verhofstadt unterstrich angesichts der schwierigen Lage der EU, dass die pragmatische und pro-europäische Einstellung der Liberalen in den kommenden Monaten von enormer Bedeutung sein wird. Nach diesen ernsten Worten ging es bei der alljährlich stattfindenden Veranstaltung jedoch sehr locker zu. Bei schönem Sommerwetter wurde gemeinsam gegrillt und später auch getanz. Die deutsche FDP-Delegation war komplett vertreten und auch eine EU-Kommissarin - in Person der Schwedin Celia Malmström - gab sich die Ehre. Es war ein rundum gelungener Abend, der für nette Abwechslung während einer stressigen Plenarwoche sorgte.

Inselkonferenz in Zadar

Auf Einladung meines kroatischen Vizepräsidenten Tonino Picula aus der Meeres-Intergroup nahm ich als Referentin an einer Inselkonferenz teil und besuchte Fischerei-Kooperativen und die Inselwelt des Kornati-Nationalparks. Wie bei vielen anderen Inseln Europas stellen auch in Kroatien schlechte Erreichbarkeit und mangelnde Infrastruktur (auch bei medizinischer Versorgung und Schulen) die Inselbewohner vor besondere Herausforderungen. Das führte bereits zur Abwanderung der jungen Generation und zu wirtschaftlichen Einbrüchen, trotz für Touristen sehr reizvoller Landschaften. Bei Gesprächen mit Bewohnern des Kornati-Nationalparks fiel mir auf, dass Naturschutz und Information von Besuchern dort viel laxer gehandhabt werden als zum Beispiel im in vielerlei Hinsicht vorbildlichen Nationalpark Wattenmeer. Ein europaweiter Erfahrungsaustausch bietet sich hier an.

Mit Scandlines von Puttgarden nach Rødby

Die Strecke Puttgarden/Fehmarn - Rødby/Lolland über den Fehmarn-Belt gehört bei den europäischen Verkehrskorridoren zum Kernnetz und stellt eine wichtige Verbindung von Deutschland nach Skandinavien dar. Ab etwa 2025 soll es hier einen Tunnel für Straße und Schiene geben, die sogenannte "feste Fehmarn-Belt-Querung", für die gerade europäische Finanzmittel bewilligt wurden. Bislang erfolgt die Verbindung per Fähre mit hocheffizienter Logistik: Ent- und Beladung von Autos, LKW, Zug und Passagieren ist in den jeweiligen Häfen in der Rekordzeit von 15 Minuten erledigt. Da die Ostsee zur SECA-Zone mit besonders strengen Umweltauflagen gehört, betreibt Scandlines die Linie mittlerweile ausschließlich mit Hybridfähren, zusätzlich ausgestattet mit Scrubbern, die schädliche Luftpartikel binden - auch hier ist die Fährverbindung also vorbildlich und richtungsweisend für andere Regionen insbesondere im Süden Europas. Bei einem Rundgang wurden mir von Geschäftsführung, Chefkapitän und Technikern Ausstattung und Funktionsweise im Maschinenbau und auf der Brücke erläutert.

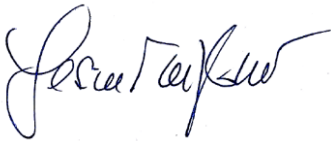
Natürlich ist den Betreibern der geplante Tunnel ein Dorn im Auge. Da auch bei fester Querung die Häfen auf beiden Seiten in Zukunft gebraucht werden - evtl. mit neuen zusätzlichen Nutzungsvarianten -, muss der Zugang per Straße gesichert bleiben. Die Verkehrswegeplanung ist aber für die Zukunft einseitig auf den Tunnel fokussiert. Ein weiteres Problem, das von den Regierenden in Berlin und Kiel bislang weitgehend ignoriert wird, ist die Fehmarn-Sund-Brücke vom Festland zur Insel Fehmarn. Mit zwei Spuren und einem Gleis umfasst die Brücke nur die Hälfte der künftigen Tunnelkapazität und wird zum Nadelöhr, wenn die Planungen so bleiben. Aus europäischer Sicht ist es wichtig, die Verbindung nach Skandinavien schneller und effizienter zu machen - daher der deutsch-dänische Staatsvertrag für den Tunnel -, aber auch Verbindungen per Schiff in Zukunft flexibel zu ermöglichen.

Blick aufs Schloss: IHK-Gespräch in Schwerin

Mecklenburg-Vorpommern ist mit 28 Millionen Übernachtungen deutsches Tourismusland Nr. 1, noch vor Bayern, und Europas größte Holzpelletproduktion findet man in Wismar - das sind nur 2 Wirtschaftsdaten, die mir bei der Gesprächsrunde um Präsident Thon in der IHK Schwerin mit bester Aussicht aufs Schloss (Sitz des Landtags) unterbreitet wurden. Es gab viele Berührungspunkte zu meiner Arbeit in den Ausschüssen: Chancen für europäische Verkehrsunternehmen durch das Freihandelsabkommen mit den USA, umweltfreundliche Schifffahrt auf der Ostsee, führende Rolle des Nordens im Bereich regenerative Energien, Investitionen in Infrastruktur durch Junckerplan und CEF (s. oberen Artikel), Möglichkeiten des "Blauen Wachstums" in einem Küstenland wie Mecklenburg-Vorpommern. Aber auch Auswirkungen der Russland-Sanktionen auf mittelständische Betriebe und gewachsene Wirtschaftsbeziehungen der Region zu Russland und die Notwendigkeit, sich weiter um politische Lösungen zu bemühen, spielten eine Rolle. Gespannt sein darf ich jetzt auf angebotene Vorschläge der IHK für Besichtigungstermine in Wismar: dort findet nämlich im Herbst meine nächste Teamklausur statt.

Herzliche Grüße.

Ihre



20. Juli 2015