



Newsletter

Juli 2017

Liebe Leserin, lieber Leser,

dieses Mal schreibe ich Ihnen nicht direkt nach der Plenarsitzung in Straßburg, sondern nehme die letzte Brüsseler Sitzungswoche vor unserer Sommerpause mit dazu.

Die Plenarwoche in Straßburg stand ganz im Zeichen der kürzlich verstorbenen Simone Veil - zu Recht: diese große Europäerin und Frauenrechtlerin hat die Entwicklung der EU entscheidend geprägt. Als Jüdin, die Auschwitz überlebt hat, setzte sie sich für Versöhnung auf Basis von Rechtsstaatlichkeit und Werten ein. Als französische Gesundheitsministerin stritt sie für die Entkriminalisierung der Abtreibung. Simone Veil war die erste Präsidentin des Europäischen Parlaments und später Vorsitzende der liberalen Fraktion - daher nahm auch unser Fraktionsvorsitzender Guy Verhofstadt die Ehrung in der Feierstunde des Parlaments vor.

Weitere wichtige Themen waren der G20-Gipfel und die Übergabe der Ratspräsidentschaft von Malta an Estland. Die in diesem Bereich vorbildlichen Esten setzen in den nächsten Monaten ganz auf Digitalisierung - wir dürfen gespannt sein!

Ich wünsche Ihnen schöne Sommerwochen und melde mich wieder nach unserer Parlamentspause.

Alles Gute!

Inhalt

I. Aktuelle Plenarbeschlüsse und Diskussionen

- Übergabe der Ratspräsidentschaft von Malta an Estland *Seite 3*
- Fischereitourismus als Alternative zum traditionellen Fischfang *Seite 3*

II. Aktuelles: Ausschussarbeit und Veranstaltungen in Brüssel und Straßburg

- Neue Ausbildungsvorschriften in der Binnenschifffahrt (Berichterstatlerin) *Seite 5*
- International Ocean Governance (ALDE-Berichterstatlerin) *Seite 5*
- Aussetzen, nicht draufsatteln: Emissionshandels für den Luftverkehr („Stop The Clock“) *Seite 6*
- Anhörung zu Auswirkungen des Brexit für die Luftfahrt *Seite 7*
- Gesetzespaket zum Straßenverkehr *Seite 7*
- Comic-Wettbewerb der Friedrich-Naumann-Stiftung *Seite 8*
- Gesundheit von geflüchteten Müttern und anderen schutzbedürftigen Frauen *Seite 8*
- E-Dienstleistungskarte (Alde-Berichterstatlerin) *Seite 8*
- Space SatCom Konferenz *Seite 9*
- My adopted Soldier / Mein adoptierter Soldat: irisch-deutsches Schülerprojekt *Seite 9*

III. Termine im Wahlkreis und in "aller Welt"

- Besuch des Combinant Terminal im Hafen Antwerpen *Seite 10*
- Insel mit großen Plänen: 1 x Samsø und zurück *Seite 10*
- Per Hybridfähre von Rostock nach Gedser *Seite 10*
- "Quartal liberal" in Herrenberg *Seite 11*
- Bleibasierte Batterien für Hybrid-Fahrzeuge: Werksbesuch bei Johnson Controls *Seite 11*

IV. Europa unter der Lupe

- Wie wird man eigentlich Assistent/in im Europaparlament?

V. Terminvorschau

I. Aktuelle Plenarbeschlüsse und Diskussionen

Übergabe der Ratspräsidentschaft von Malta an Estland

Das kleinste Land der EU beendet seine erste Ratspräsidentschaft und kann auf eine erfolgreiche Zeit zurückblicken. Aufgrund der eingeschränkten Handlungsmöglichkeiten durch die Größe des Landes ist das Erreichen bestimmter Ziele besonders wertzuschätzen.

Konfrontiert mit dem Brexit-Referendum schaffte es Malta, die 27 EU Staaten zusammen zu halten und die Ängste eines Auseinanderfallens zu relativieren. Auch die Unterschriften zur Abschaffung von Roaming-Kosten wurden innerhalb der letzten 6 Monate erreicht. Die Verhandlungen zum Thema öffentliches W-Lan und Copyright-Reformen wurden vorangebracht. Beim Thema Energie wurde ein Rahmen bis 2030 entworfen, der Energieeffizienz und Gebäudeenergieeffizienz umfasst. Gesundheit, Handel, Sicherheit und Gerechtigkeit, Migration und Landwirtschaft waren Bestandteile der Verhandlungen der letzten 6 Monate.

Ich persönlich möchte auch meinen Dank an die Malteser aussprechen, da ich auf mehreren Gebieten (Transport, Maritimes, Klima und Umwelt) eng mit ihnen zusammengearbeitet habe und wir erfreuliche Ergebnisse erzielen konnten. Hierbei beziehe ich mich erstens auf die interministerielle Konferenz auf Malta mit Kommissar Karmenu Vella. Die Themen waren „blaues Wachstum“ (nachhaltiges Wachstum im gesamten maritimen Sektor), die Weiterentwicklung der Wirtschaftskraft im Mittelmeerraum, sowie maritimer Tourismus.

Zweitens danke ich für die Unterstützung und den starken Einsatz von Präsidentin Marie-Louise Coleiro Preca, die sich dem Thema Muttergesundheit bei Flüchtlingsfrauen gezielt angenommen hat (s.S. 8). Auch im maritimen Bereich konnte ich immer auf maltesische Unterstützung bauen, wobei hier das Thema Berufsausbildung in der Binnenschifffahrt hervorzuheben ist, was Malta aufgrund fehlender Binnengewässer eigentlich nicht betrifft. Trotzdem konnte sich ihr Verhandlungsteam auch gegen kritisierende, größere Staaten durchsetzen und trug einen großen Teil dazu bei, dass die Arbeitnehmermobilität durch eine Angleichung von Zertifikaten eindeutig verbessert wurde.

Die Übergabe der Ratspräsidentschaft von Malta mit 430.000 Einwohnern an Estland mit 1,3 Mio. Einwohnern lief nicht so unspektakulär ab, wie erwartet. Durch die lautstarke Kritik von Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker über fehlenden Respekt der Mitglieder des Europaparlaments - aufgrund der Abwesenheit von vielen Abgeordneten - geriet die Veranstaltung in die Schlagzeilen. Die Kritik wurde von Parlamentspräsident Antonio Tajani zurückgewiesen, da parallel 77 weitere Besprechungen stattfanden, bei denen der Großteil der Abgeordneten anwesend sein musste.

Der Ministerpräsident Estlands, Jüri Ratas, verwies bereits auf den Schwerpunkt der estnischen Ratspräsidentschaft: „Das digitale Europa und der freie Datenverkehr“. Hierbei ist Estland einer der Vorreiter, denn fast alle Behördengänge können dort online erledigt werden. Weitere Ziele und Themen sind schnelleres Internet (5G), mehr Zusammenarbeit bei Sicherheit und Verteidigung, die Energieunion, sowie der Kampf gegen den Klimawandel.

Fischereitourismus als Alternative zum traditionellen Fischfang

Der Großteil des Fischereisektors hängt fast vollständig von traditionellen Arten des Fischfangs ab. Angesichts der Tatsache, dass sich die Situation der traditionellen Fischerei zunehmend verschlechtert, ist das problematisch. Das liegt zum Beispiel daran, dass sich Fischereigründe verlagern, nicht besonders ergiebig sind und der Fischerberuf an Attraktivität verliert. Deshalb können sich immer mehr vom Fischfang lebende Gemeinden nicht mehr auf die klassische Fischerei allein verlassen.

Damit sich die Gemeinden erholen und existenzfähig bleiben, müssen neue Lösungen gefunden werden. Eine Methode ist fischereibezogener Tourismus, denn europäische Küstengebiete, insbesondere am Mittelmeer, aber auch am Atlantik, an der Ostsee und am Schwarzen Meer, gehören schon jetzt zu den beliebtesten Touristenzielen. Bootsausfahrten mit oder ohne Fischfang, die von Fischern in ihren

Fischereifahrzeugen angeboten werden, gehören wohl zu den größten Attraktionen, die Touristen angeboten werden können.

Das ist prinzipiell eine gute und richtige Idee, allerdings müssen einige Punkte beachtet werden. Es ist wichtig, dass es die Schwierigkeiten mit Fischbeständen nicht verschärft, denn in manchen Regionen wie der Ostsee macht die Freizeitfischerei bereits einen großen Anteil der Fangquoten aus. Außerdem muss dafür gesorgt werden, gemeinsame Regeln für die Sicherheit der Schifffahrt und die hygienisch-sanitären Auflagen für Fahrzeuge zu schaffen. Zu guter Letzt muss der Verwaltungsaufwand - also Genehmigungs- und andere bürokratische Verfahren - verringert werden. Abschließendes Fazit: Alles in allem eine gute Initiative, bei der man aber Vorsicht walten lassen muss.

II. Aktuelles: Ausschussarbeit und Veranstaltungen in Brüssel und Straßburg

Neue Ausbildungsvorschriften in der Binnenschifffahrt (Berichterstatlerin)

Nachdem Ende des letzten Jahres schon zwei Triloge mit der slowakischen Präsidentschaft stattgefunden hatten, wurde es etwas ruhig um meinen Bericht über die zukünftigen Ausbildungsvorschriften für Binnenschiffer. Hintergrund war der ungelöste Streit um den Anwendungsbereich der Richtlinie. Mitgliedstaaten ohne oder mit nur wenigen Wasserwegen wollten von der Richtlinie ausgenommen werden. Das Parlament argumentierte, es sei nicht entscheidend, ob es in einem bestimmten Land Binnenschifffahrt gibt oder nicht. Es geht ja bei dem Gesetzestext zur Ausbildung nicht um Flüsse, sondern um Menschen, die aus diesem Land (eventuell anderswo) in der Binnenschifffahrt arbeiten möchten.

Den Durchbruch brachte erst ein Gespräch in kleinem Kreis, zu dem ich die maltesische Präsidentschaft und Vertreter von Mitgliedstaaten mit und ohne Wasserwege eingeladen hatte. Am Ende stand wie immer ein Kompromiss, mit dem alle leben konnten. Staaten, die überhaupt keine schiffbaren Wasserwege haben, sind von der Richtlinie grundsätzlich ausgenommen (z.B. Zypern, Malta). Staaten, deren Binnenwassernetz nicht mit den Nachbarländern verbunden ist (z.B. Finnland, Portugal), müssen nur einen Teil der Artikel anwenden. Damit konnten wir sicherstellen, dass diese Staaten die neuen EU-Zeugnisse und Qualifikationen auf ihrem Gebiet akzeptieren, auch wenn sie nicht bereit und ohne dass sie gezwungen sind, ihre eigene Ausbildung nach den neuen gemeinsamen Regeln umzustellen. Die Kommission half, eine juristisch wasserfeste Formulierung für diesen Kompromiss zu finden und der gordische Knoten war gelöst.

Nun brauchte es nur noch ein technical meeting am 20. Juni und einen abschließenden Trilog am 27. Juni, um alle restlichen offenen Punkte zu klären. Einige Forderungen musste ich als Verhandlungsführerin für das Parlament natürlich am Ende aufgeben, aber dafür konnte ich einige Zukunftsthemen für den Sektor durchsetzen: Binnenschiffer, die mit Fahrgästen zu tun haben, müssen in Zukunft Englischkenntnisse nachweisen. Das war mein Vorschlag, denn diese Personen sind im Notfall für Evakuierung und Versorgung der Passagiere verantwortlich. Die Kommission verpflichtet sich außerdem, an einer Umstellung auf elektronische Dokumente für die Binnenschifffahrt zu arbeiten. Ziel ist, dass Binnenschiffer wie LKW-Fahrer eine digitale Fahrerkarte besitzen, auf der ihre verschiedenen Qualifikationen gespeichert sind und auch Arbeits- und Fahrzeiten aufgezeichnet werden. Das erleichtert den Informationsfluss zwischen allen Beteiligten, erschwert Betrügereien und hilft auch der Wasserschutzpolizei bei ihren Kontrollen. Deutschland konnte hingegen eine lange Übergangsfrist für Schiffer erwirken, die auf Fähren beschäftigt sind. Auch wenn das Parlament skeptisch gegenüber dieser Sonderregelung für Fähren war, schien sie mir am Ende nachvollziehbar. Rentner, die heute in ihrer Freizeit auf kleinen Fähren arbeiten, verlieren somit nicht gleich ihre Fahrerlaubnis, weil es für sie zu aufwendig ist, sich nach den neuen EU-Regeln nachzuqualifizieren.

Diese Woche hat der Transportausschuss das Verhandlungsergebnis aus dem Trilog bestätigt. Jetzt werden die Sprachjuristen jede einzelne Zeile unseres englischen Textes nochmals überprüfen, damit am Ende ein juristisch sauberer und sprachlich korrekter Gesetzestext steht, der dann in alle 24 Amtssprachen übersetzt wird. Ende Oktober kann das Plenum dann voraussichtlich den finalen Text annehmen.

International Ocean Governance (ALDE-Berichterstatlerin)

Im vergangenen November hat die Europäische Kommission eine gemeinsame Mitteilung zum Thema International Ocean Governance veröffentlicht. Das Dokument ist die bisher wichtigste maritime Initiative in diesem Mandat. Hinter dem etwas sperrigen Titel versteckt sich das Vorhaben, Meerespolitik auf internationaler Ebene voranzubringen. In Europa hat sich hier nach der Einführung der Integrierten Meerespolitik (IMP) von 2007 viel getan. Höhepunkt war die Verabschiedung einer Richtlinie zu einer europaweiten Einführung einer maritimen Raumordnung, für die ich 2014 Berichterstatlerin des Europäischen Parlaments war.

Der Großteil der Ozeane befindet sich nicht unter nationaler Gerichtsbarkeit, sondern ist international. Probleme wie Meeresmüll, illegale Fischerei oder Piraterie, aber auch neue Entwicklungen wie der Abbau von Bodenschätzen in der Tiefsee bedürfen dementsprechend dringend eines globalen Ansatzes. Außerdem sind viele Länder und Regionen noch nicht in der Lage, Ansätze wie den einer maritimen Raumordnung umzusetzen. Deswegen ist es wichtig, dass die EU im Rahmen einer internationalen aber auch transregionalen Kooperation etwa mit Staaten in Afrika und Asien eng zusammenarbeitet, um ein besseres Management der natürlichen Ressourcen zu erzielen.

Unter Präsident Trump hat sich zudem die USA als eine der führenden maritimen Nationen weitgehend aus der internationalen Kooperation im Bereich Umweltschutz oder Forschung zurückgezogen. Dementsprechend ist es wichtiger denn je, dass die EU diese Lücke füllt und sich für eine bessere Koordinierung nationaler und regionaler Meerespolitik auf globaler Ebene einsetzt.

Das Europäische Parlament arbeitet dazu gerade an einem Initiativbericht, der zudem einen engen Bezug zu den Zielen für eine nachhaltige Entwicklung der UN herstellt. Bei diesen ist mit Ziel Nummer 14 erstmals ein eigener Bereich zur nachhaltigen Bewirtschaftung der Ozeane vorhanden. Bedauerlicherweise gibt es im Europäischen Parlament keinen maritimen Ausschuss. Deswegen sind die Kompetenzen auf den Umwelt-, den Transport- sowie den Fischereiausschuss aufgeteilt. Als maritime Koordinatorin im Transportausschuss sowie als Schattenberichterstatteerin im Umweltausschuss ist es mir besonders wichtig, den ganzheitlichen Ansatz einer International Ocean Governance zu erhalten und sich nicht auf einzelne Themen wie Schiffsemissionen zu fokussieren. Vielmehr kann eine konsequente Meerespolitik sektoren- und politikbereichsübergreifend funktionieren und muss dementsprechend Aspekte des Umweltschutzes, der maritimen Forschung und der nachhaltigen Entwicklung einer "blauen Wirtschaft" sowie eine internationale Kooperation verbinden.

Ende September werden die Berichte in den jeweiligen Ausschüssen abgestimmt und im Oktober kommt es dann zur Abstimmung im Straßburger Plenum.

Aussetzen, nicht draufsatteln: Emissionshandel für den Luftverkehr („Stop The Clock“)

Der EU-Emissionshandel für den internationalen Luftverkehr soll für weitere drei Jahre ausgesetzt werden, damit auf globaler Ebene ein System zur Reduzierung von Treibhausgasen implementiert werden kann. Der Umweltausschuss hat damit in der Abstimmung diese Woche einen Vorschlag der Kommission bestätigt.

Aus meiner Sicht ist das der einzig richtige Weg. Sinn des Vorschlags ist es allein, die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel auszusetzen, um ein globales System zur Emissionsreduzierung umzusetzen. Darüber hinaus verabschiedeten die Abgeordneten des Ausschusses Forderungen zur Gestaltung des Emissionshandels nach Ende der Aussetzung, zum Beispiel zur Reduktion der Zertifikate. Vorschriften für den Emissionshandel nach 2021 sind jedoch völlig überflüssig. Ziel ist es, im Luftverkehrsbereich den Emissionshandel durch das globale Offsetting-System ‚CORSIA‘ abzulösen. Das System ist mit dem EU-Emissionshandel nicht kompatibel und sollte auch in der politischen Diskussion nicht vermischt werden.

Die Kommission hatte im Jahr 2012 die bereits beschlossene Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel ausgesetzt, da Drittstaaten mit heftigen Gegenmaßnahmen, wie dem Entzug von Überflugrechten, gedroht hatten. Die Maßnahme hätte Fluggesellschaften verpflichtet, für die gesamte Flugstrecke von und nach Drittstaaten Zertifikate vorzuweisen.

Gleichzeitig hatte die Zivilluftfahrtorganisation ICAO an einer globalen Lösung zur CO₂-Reduktion gearbeitet, welche im vergangenen Jahr beschlossen wurde und nun umgesetzt werden muss. Die Aussetzung der Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel soll die Umsetzung dieses globalen Abkommens ermöglichen. Das Plenum wird über den Vorschlag voraussichtlich im Herbst abstimmen.

Anhörung zu Auswirkungen des Brexit für die Luftfahrt

Die Anhörung hinsichtlich des Zusammenspiels Brexit und Luftfahrt wurde mit Spannung erwartet. Das Event hat bestätigt, was ohnehin klar war: Der Brexit wird ein Gang ins Ungewisse, an dessen Ende es wohl auf allen Seiten mehr Verlierer als Gewinner geben wird. Das gilt besonders für die globale und eng vernetzte Luftfahrtbranche, denn hier hat der europäische Binnenmarkt extreme Vorteile geschaffen. Vor 25 Jahren wurde der Binnenmarkt für diese Branche komplettiert, seitdem ist der grenzüberschreitende Flugverkehr für Personen und Güter sprunghaft gestiegen, mit allen Vorteilen, die sich daraus ergaben: bessere Verbindungen, günstigere Angebote, mehr Auswahl.

Sollte es zum Brexit kommen droht folgendes: Großbritannien wäre nicht länger Teil des Open Sky Abkommens. Das heißt Flugzeuge aus dem britischen Luftraum kämen nicht aufs Festland. Für die Briten würde es bedeuten, dass ihre Reise- und Transportmöglichkeiten extrem eingeschränkt wären. Für Unternehmen aus Drittstaaten - wie amerikanische Airlines - hätte es zur Folge, dass das Dreieck London-Heathrow unnützlich wäre. Dort wurden in der Vergangenheit Investitionen in Milliardenhöhe getätigt, die nicht von heute auf morgen (z. Bsp. nach Frankfurt) umgelagert werden könnten, zumal die großen europäischen Flughäfen schon gut ausgelastet sind.

Unternehmen wie Ryanair und Easyjet würde ihre Flieger aus Großbritannien abziehen. Kunden, die bereits Dienstleistungen gebucht haben, könnten sich nicht sicher sein, ob diese wirklich geleistet werden können. Auch für die EU wären die Konsequenzen spürbar. Der Tourismus würde schrumpfen, so wird in Malta mit einem Rückgang des BIP von über 2% und in Spanien mit einem Rückgang von rund 0,3% des BIP gerechnet, da Reisen aus UK stark abnehmen. Die Situation für (Nord)Irland wäre ebenfalls unklar, da diese britischen Luftraum nutzen. Vertreter der Industrie plädierten dafür so schnell wie möglich einen verlässlichen Rechtsrahmen zu schaffen - zum Beispiel in Form eines Luftfahrtabkommens wie es sie bereits mit anderen Partnern (USA, Kanada etc.) gibt.

Einzig die britische Abgeordnete Foster von den Tories versuchte etwas Optimismus zu verbreiten. Es klang aber eher wie Zweckoptimismus, zumal sie den Ryanair-Chef O'Leary bat seine Flugzeuge in England zu lassen, da man ihn ansonsten „vermissen würde“. Davon lässt sich ein abgezockter Geschäftsmann eher nicht beeindrucken. Auch ich stellte einige Fragen, zum Beispiel wie ein zukünftiges Abkommen gestaltet werden könnte, ob die Luftfahrt aus den Verhandlungen rausgenommen werden könnte und was die zu erwartenden Konsequenzen für die Lufthansa wären. Auf meine Fragen bekam ich nur vage Antworten, was beweist, dass die Ungewissheit überwiegt.

Gesetzespaket zum Straßenverkehr

Zwei Jahre nach der Ankündigung eines umfassenden Verkehrspaketes stellte die Kommission nun ihre Pläne vor. Das Paket besteht aus mehreren Gesetzesvorschlägen, bezieht sich speziell auf Straßentransport und versucht in erster Linie die Arbeitnehmersituationen zu verbessern und anzupassen. Hierzu gehören Änderungen der Lenk- und Ruhezeiten, mit denen ich mich als liberale Schattenberichterstatterin auseinandersetzen werde, aber auch Regelungen zur Entsendung von ArbeitnehmerInnen im Transportgewerbe. Es geht ebenfalls um einen Rahmen für das Mautsystem auf Europas Autobahnen, sowie Regelungen der Kabotage, was das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen bedeutet.

Die von mir zu bearbeitenden Lenk- und Ruhezeiten sind Fahrpersonalrechte, die nun durch Veränderungen in Artikel 8 flexibilisiert werden sollen. Somit würde es den Fahrern ermöglicht, über ihre freien Tage nach Hause zu fahren, anstatt oftmals kurz vor Erreichen des Zieles, durch bestehende Regelung, ihren LKW abstellen zu müssen, um diese „Freizeit“ in einem Hotel in der Nähe der Autobahn zu verbringen. Ich werde mich hierfür einsetzen, da ich der Überzeugung bin, dadurch den Beruf des LKW-Fahrers attraktiver zu machen. Es ist einer der größten Kritikpunkte, dass Familie und Beruf nicht vereinbar sind.

Die Änderung der Kabotageregelung beinhaltet einerseits eine Erweiterung auf beliebig viele Fahrten innerhalb von 5 Tagen in der Woche, wobei diese nun stärker kontrolliert werden sollen, denn jede

Kabotagefahrt ist nun als Entsendung der Fahrer/innen zu werten, was Bestimmungen mit sich bringt. Bisher waren drei solcher Fahrten wöchentlich erlaubt und eine Kontrolle konnte nicht sichergestellt werden. Im Mobilitätspaket enthalten sind auch Bestrebungen die Eurovignettenrichtlinie zu verändern und somit den Staaten einen Rahmen für die strikt Entfernungs-abhängige Maut vorzugeben. Umso verwunderlicher fand ich es, dass die Kommission vor kurzem ihre Blockadehaltung gegen den deutschen Maut-Alleingang aufgegeben hat.

Comic-Wettbewerb der Friedrich-Naumann-Stiftung

Am 12.Juli durfte ich ein weiteres Mal bei der Preisverleihung der Friedrich-Naumann-Stiftung für den besten Comic zum Thema „Reanimate Europe“ anwesend sein. Wie schon vor zwei Jahren war ich positiv beeindruckt von den verschiedenen Blickwinkeln und kreativen Beiträgen zu einem Thema, welches uns alle beschäftigen sollte.

Im Laufe der letzten Jahrzehnte ist der Wunsch nach schnellen, zusammengefassten News Grund dafür, dass sich mit wichtigen Themen nicht eigenständig auseinandergesetzt wird. Comics, ob kritisch oder belustigend, fordern den Leser unweigerlich dazu auf, sich selber mit einem Thema zu beschäftigen und das Gelesene zu deuten. Anders als bei kurzen Headlines nimmt jeder Leser individuellen Bezug auf die eigene Situation und hat einen besonderen Blickwinkel.

Ich habe mich sehr gefreut, vor diesem bunten Publikum zu sprechen, welches aus ganz Europa angereist war, um an der Preisverleihung teilzunehmen. Die deutsche Magdalena Kaszuba gewann ein sehr enges Rennen um den 1. Preis. Sie überzeugte die Jury und auch mich durch eine Bildergeschichte, die sich von den anderen durch den ausschließlichen Gebrauch von Bildern absetzte. Das belgische Comic Strip Center stellte seine sehr passenden Räumlichkeiten zur Verfügung und wird auch weiterhin die 7 Comics der Finalisten ausstellen.

Gesundheit von geflüchteten Müttern und anderen schutzbedürftigen Frauen

Die Gesundheit von Mutter und Kind ist nicht nur in den Entwicklungsländern ein kritisches Anliegen, sondern auch in Europa. 1 von 10 Frauen in der EU haben in den ersten Monaten ihrer Schwangerschaft keinen Zugang zu Gesundheitsdiensten. In 2015 lag die Anzahl an mütterlichen Todesfällen bei fast 1 800. Das hat leider auch mit der geringen Aufmerksamkeit zu tun, der diesem Thema zuteilwird.

Deshalb habe ich Ende Juni eine Veranstaltung zum Thema Gesundheit von geflüchteten Müttern in Zusammenarbeit mit dem Women Political Leaders Global Forum im Europäischen Parlament veranstaltet. Die Präsidentin von Malta, Marie-Louise Coleiro Preca, hat die Schirmherrschaft übernommen. Andere Sprecher waren u.a. der maltesische Gesundheitsminister Christopher Fearne und der EU-Kommissar für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit Vytenis Andriukaitis. Ziel dieser Veranstaltung war es, den Aktionsaufruf vorzustellen, der im Rahmen der maltesischen Ratspräsidentschaft im Frühjahr in Valletta vereinbart worden war. Die Veranstaltung konnte so einen Beitrag dazu leisten, dieses wichtige Thema an die Öffentlichkeit zu bringen.

E-Dienstleistungskarte (ALDE-Schattenberichterstatterin)

Dienstleistungen machen zwei Drittel der Wirtschaftsleistung der EU aus und schaffen 90 % aller neuen Arbeitsplätze. Dennoch ist das Potenzial des Dienstleistungssektors im europäischen Binnenmarkt noch längst nicht erreicht. Deshalb ist das neue Dienstleistungspaket und insbesondere die elektronische Dienstleistungskarte - für die Stellungnahme des Industrieausschusses bin ich Berichterstatterin - von großer Bedeutung für die europäische Wirtschaft.

Wie ich schon letztes Mal in meinem Newsletter berichtete, halte ich diesen Kommissionsvorschlag für grundsätzlich positiv. Durch diese elektronische Dienstleistungskarte, die noch dazu freiwillig ist, werden bürokratische Verfahren und grenzüberschreitende Unternehmensgründung vereinfacht und niedrigere

Preise für Verbraucher angeboten. Außerdem betrachte ich es als eine Chance, den europäischen Binnenmarkt weiterhin auszubauen und wettbewerbsfähiger zu machen. Inzwischen haben sich die Berichterhalter des Industrieausschusses schon zweimal getroffen und Gespräche mit der Industrie laufen.

Nun zum Zeitplan: Die erste Aussprache zur Stellungnahme im Industrieausschuss sollte Anfang September stattfinden und die Änderungsanträge Mitte September eingereicht werden. Auch im federführenden Binnenmarktausschuss werden im September die ersten Aussprachen und im Dezember die Abstimmungen stattfinden.

Space SatCom Konferenz

Ende Juni habe ich an einer Konferenz zum Thema Satelliten- und terrestrische Technologien teilgenommen. Dabei ging es um die Frage, wie diese neuen Technologien den Verkehrssektor nutzen und zugleich fördern können. Die Veranstaltung hat sich zudem mit dem Vorschlag der Kommission zu diesem Thema beschäftigt, der kostengünstige Lösungen zur Verbesserung der Konnektivität für die Menschen und die Wirtschaft in Europa durch Sattelitenttechnologie erreichen will. Der Verkehrsausschuss hatte im Juni zum Bericht des Parlaments eine Stellungnahme verabschiedet, für die ich Schattenberichterhalterin der Liberalen war. Es war mir ein wichtiges Anliegen deutlich zu machen, dass die neuen Satellitenttechnologien den Land-, See-, Luft- und Raumverkehr intelligenter, sicherer und nachhaltiger machen können.

My adopted Soldier / Mein adoptierter Soldat: irisch-deutsches Schülerprojekt

Das europäische Friedensprojekt entwickelt sich nicht von alleine, sondern hängt vom kontinuierlichen Austausch zwischen Europäern aller Altersstufen und Nationalitäten ab. Es war mir deshalb eine Freude, das Deutsch-Irische Projekt ‚My adopted Soldier/ Mein adoptierter Soldat‘ zusammen mit meiner irischen liberalen Kollegin Marian Harkin zu unterstützen. Das Projekt brachte erstmals 15 Schüler aus Nordirland und Irland mit 15 Schülern der Liebigschule aus Frankfurt a.M. in Brüssel zusammen. Jede/r Beteiligte hatte einen im 1. Weltkrieg in Frankreich gefallenen Soldaten aus dem eigenen Land ‚adoptiert‘, dessen Lebensgeschichte recherchiert und dann einander vorgestellt. Das Ziel dieses Projektes ist zweifach: einerseits soll es die Erinnerung an den Krieg bei einer jungen europäischen Generation, die den Krieg nicht kennt, fördern; auf der anderen Seite geht es darum, Freundschaften über Grenzen hinweg zu ermutigen. Ein wertvoller und origineller Beitrag zum europäischen Frieden!

Aktuelle Gesetzgebung in meinen Ausschüssen in Kurzform:

- Im Trilog: Tierarzneimittel und Antibiotikaresistenz, EASA, Emissionshandel, Kreislaufwirtschaft;
- Demnächst im Trilog: Typengenehmigung;
- Im Ausschuss: Strategie für emissionsarme Mobilität, grenzüberschreitende Paketzustelldienste;

III. Termine im Wahlkreis und in "aller Welt"

Besuch des Combinant Terminal im Hafen Antwerpen

Als Transportpolitikerin ist es mir immer wichtig, nicht nur von meinem Schreibtisch aus zu arbeiten, sondern die Dinge auch vor Ort zu sehen. Deswegen habe ich auch gerne zugesagt, als der europäische Verband für Kombinierte Straße-Schiene Verkehre (UJRR) mich eingeladen hat, einen Straße-Schiene-Umlade-Terminal in der Nähe von Brüssel zu besichtigen. Der Combinant Terminal ist eine sehr moderne Anlage im Hafen von Antwerpen mit Platz für fünf Züge, die dort mit Containern oder Sattelaufliegern beladen werden, welche von LKWs gebracht oder abgeholt werden. Sehr beeindruckend war, in 25m Höhe auf einem Kran mitzufahren, der die Container in Zentimeterarbeit anhebt, stapelt oder verlädt. Und das alles in einem erstaunlichen Tempo. Kein Wunder, dass die Kranfahrer vor Ort extra für diese Aufgaben ausgebildet werden müssen. Der Combinant Terminal ist ein gutes Beispiel für ein reibungsloses Zusammenspiel von verschiedenen Verkehrsträgern. Auch wenn die Anbindung für die Züge nicht ideal ist: Der belgische Schienennetzbetreiber Infrabel weigert sich seit Jahren, ein zweites Gleis für den Schienengüterverkehr innerhalb des Antwerpener Hafens zu bauen, und die Strecke ist auch nicht elektrifiziert. Das bedeutet, es sind immer wieder Züge im Terminal blockiert, weil das Gleis nicht frei ist, und die Züge müssen bei Ankunft im Hafen erst mal auf eine Diesellok wechseln.

Insel mit großen Plänen: 1 x Samsø und zurück

Eine Familienfeier hat mich kürzlich für ein Wochenende nach Samsø gebracht. Mein erster Eindruck: eine idyllische sonnenreiche dänische Ostsee-Insel mit sehr leckeren kleinen Kartoffeln und einer großen Auswahl an Obst und Gemüse - aber mit aufwändiger Anbindung an "Europa". Um die Nachmittagssitzungen am Montag in Brüssel zu erreichen, musste ich in aller Herrgottsfrühe aufstehen, per Auto quer über die Insel zum Hafen fahren, die erste Fähre nach Kalundborg nehmen, dann den Zug nach Kopenhagen und schließlich den Flug Kopenhagen-Brüssel. Im Flieger traf ich einen Kollegen aus Nordschweden, der noch früher aufstehen musste und neben einer längeren Autofahrt schon Flüge nach Stockholm und von dort in die dänische Hauptstadt hinter sich hatte. Mit meinem Heimatort im ländlichen Umfeld Hannovers bin ich ganz schön zentral und dadurch privilegiert!

Aber jetzt zu der "Insel mit großen Plänen": Samsø als Naturparadies beabsichtigt, Vorzeige-Region für Nachhaltigkeit, Kreislaufwirtschaft und erneuerbare Energien zu werden und startet dieses Jahr mit entsprechenden Projekten. So soll das gemähte Gras vom Golfplatz in die Biogasanlage wandern. Das dort erzeugte Biogas geht in das Stromnetz, anfallende Reststoffe gelangen wieder als Dünger auf den Golfplatz. Aus Kohlabfällen sollen die Wirkstoffe gegen Darmkrebs extrahiert und an die pharmazeutische Industrie geliefert werden. Biogas für die Fähren der (nahen) Zukunft soll aus Abwasser, Haushaltsmüll und Abfallprodukten aus der Landwirtschaft gewonnen werden - und vieles mehr ist in Planung. Interessante Perspektiven!

Per Hybridfähre von Rostock nach Gedser

Von den Reedereien in Nord- und Ostsee können Südeuropäer viel über umweltfreundliche Schifffahrt lernen. Seit dem 1. Januar 2015 gilt in der "SECA-Zone" im Norden der Schwefelemissionswert 0,1 %. Um das einzuhalten, erfolgt der Schiffsantrieb entweder mit Flüssiggas - LNG - oder Batterie-gestützt und mit "Scrubbern", die den Schwefel aus dem Schiffsdiesel binden, wie bei den Hybridfähren von Scandline auf den Strecken Puttgarden-Rødby (der "Vogelfluglinie") und Rostock-Gedser. Die Vielzahl von Batterien (kanadischen Ursprungs) unter Deck lädt sich zum Teil während der Fahrt wieder auf. Im geschlossenen Flüssig-Scrubber-System wird der Schwefel aus dem Schweröl, das als Schiffsdiesel Verwendung findet, zunächst gebunden und dann in mehreren Durchläufen (erst an Bord, dann in Tankanlagen im Hafen von Gedser) wieder herausgefiltert. Das danach saubere Wasser gelangt wieder in die Ostsee. Scandlines Ziel in ca. 2 Jahren ist die 0-Emissionen-Fähre, ganz ohne Schiffsdiesel. Zu erkennen sind die Hybridfähren auch an dem, was aus dem Schornstein kommt: rein weißer Dampf.

Beeindruckt bin ich immer wieder von der Geschwindigkeit des Ent- und Beladens der riesigen viel genutzten Fähren, das in 15 Minuten erfolgt, damit der 2-Stunden-Takt pünktlich eingehalten werden kann. Nur während der Nacht gibt es größere Pausen - dann werden auch Batterieladen und Scrubberwasser-Löschen eingeschoben.

"Quartal liberal" in Herrenberg

Auf dem Rückweg von Straßburg führte mich ein landschaftlich schöner Abstecher quer durch den Schwarzwald in das romantische Fachwerk-Städtchen Herrenberg zum "Quartal liberal". Bundestagskandidat Florian Toncar, MdB a.D., hatte mich eingeladen, gemeinsam mit ihm den Wahlkampf zu eröffnen und aus dem EP zu berichten, Thema "Der ländliche Raum - ein wichtiger Lebens- und Wirtschaftsraum in Europa". Als bekennende Vertreterin des ländlichen Raums - aufgewachsen auf einem Bauernhof, Mitglied bei den Landfrauen seit dem Abitur und jetzt mit Acker und Wald direkt vorm Küchenfenster - bin ich dem gern nachgekommen.

48 % der Fläche der Bundesrepublik Deutschland werden land- und forstwirtschaftlich genutzt, 58 % unserer Bevölkerung wohnen in ländlich strukturierten Landkreisen, mit 32,8 % Waldfläche (Finnland 73, Schweden 68%) ist Deutschland dennoch der größte Schnittholzproduzent Europas - nachhaltig, denn es wird weniger entnommen als wieder aufgeforstet. Die Digitalisierung wird auch Menschen in entlegenen Regionen ganz neue Möglichkeiten eröffnen, am Wirtschaftsleben teilzunehmen. Wasser, Boden und Luft sind „freie Güter“ von allgemeinem Interesse – das spiegelt sich auch in der Umweltgesetzgebung wider -, für die Landwirtschaft sind sie notwendige Wirtschaftsgüter, mit denen sie schon aus eigenem Interesse sorgfältig umgehen. Viele Gründe, um in der Politik sich nicht nur um die Städte der Zukunft Gedanken zu machen, sondern bei allen Strategien und gesetzlichen Rahmen immer auch den ländlichen Raum im Auge zu behalten - für mich eine wichtige Richtschnur!

Bleibasierte Batterien für Hybridfahrzeuge: Werksbesuch bei Johnson Controls

Emissionsarme Autos und LKWs mit Hybridantrieb sind ohne entsprechende Batterien nicht denkbar. Wie die Herstellung der Batterien in einem mehrstufigen Prozess erfolgt, konnte ich bei einem Werksbesuch im Norden Hannovers bei Johnson Controls sehen – ausgestattet mit Mundschutz, Handschuhen, Werkskittel und Schutzbrille. Denn bei der Produktion finden unter anderem Blei und Schwefelsäure Verwendung, daher sind Arbeitsschutzbestimmungen von allen einzuhalten, die sich in den Hallen aufhalten. Wie sehr auf die Sicherheit der Mitarbeiter geachtet wird, davon konnte ich mich bei dem Rundgang überzeugen.

Da ich noch nie eine so große Batterie von innen gesehen hatte, fand ich die Einblicke sehr spannend – noch dazu, weil in dem Werk alle Materialien inklusive Plastikhülle hergestellt werden. Bleikugeln (viel recyceltes Material wird verwendet) werden in Bleimühlen geschmolzen, in Walzen zu dünnen stabilem „Blech“ geformt, das dann in einem Stanzvorgang weiterbearbeitet wird. Die einzelnen gestanzten Platten (für PKW ca. 8x10 cm groß) werden dann mit dünnen teigartigen Platten umhüllt, in das Batteriegehäuse geschichtet, ins Säurebad getaucht, mit Deckel versehen, geladen, Qualitäts-geprüft, etikettiert und ausgeliefert – klingt einfach, ist aber ein komplexer Prozess.

Anlass meines Besuchs war die Sorge des Herstellers (und auch des niedersächsischen Wirtschaftsministers, der mich angeschrieben hatte), dass die gerade diskutierte europäische Umwelt-Gesetzgebung zu gefährlichen Substanzen (Blei gehört dazu) und die Überarbeitung der Batterie-Richtlinie negative Auswirkungen auf die Produktion haben könnte. Ich konnte aber versichern, dass die verwendeten Bleiverbindungen auch in Zukunft eine Ausnahmegenehmigung erhalten sollen – ich werde mich auch dafür einsetzen, dass das so bleibt. Das ist wichtig, da es keine Alternativen zu den verwendeten Stoffen gibt.

IV. Europa unter der Lupe

Wie wird man eigentlich Assistent/in im Europäischen Parlament?

Viele Wege führen nach Rom: Dieser oft verwendete Spruch trifft auch auf die Frage zu, wie man parlamentarische/r Assistent/in im Europaparlament in Brüssel wird. Es gibt nämlich nur wenig feste Regeln, die es einzuhalten gilt: Bewerber benötigen ein abgeschlossenes Studium beziehungsweise mehrjährige Berufserfahrung. Kenntnisse der englischen und französischen Sprache sind bis zu einem gewissen Grad ebenfalls vorzuweisen. Das ist auch in eigenem Interesse, da viele Arbeitsabläufe in diesen Sprachen getätigt werden. Diese Anforderungen – Studium und Fremdsprachenkenntnisse – werden übrigens nicht an Abgeordnete gestellt, die wissenschaftlichen Mitarbeiter müssen also in gewisser Weise „klüger“ sein als – offiziell – ihre Chefs, die Europaabgeordneten. Übrigens muss man nicht zwangsweise EU-Bürger sein, um im Parlament beschäftigt zu werden, sondern kann auch aus einem Land außerhalb der EU stammen.

Manche Assistenten werden als Mitarbeiter angestellt, nachdem sie einige Monate als Praktikanten in Abgeordnetenbüros mitgearbeitet haben. Das hat den offensichtlichen Vorteil, dass sich Chef und Kollegen ein Bild über Arbeitsweise und Persönlichkeit verschaffen können und auch ergründet werden kann, ob die „Chemie“ stimmt. Das ist wichtig, denn wir arbeiten im europäischen Parlament auf vergleichsweise engem Raum miteinander, da die Gebäude nicht mit der Zahl der Mitgliedsstaaten und entsprechend immer mehr Abgeordneten und Assistenten mitgewachsen sind. Andernfalls kann man natürlich auch direkt über eine Stellenausschreibung und ein erfolgreiches Bewerbungsgespräch eingestellt werden.

Der Bildungshintergrund der Assistenten ist vielseitig. Natürlich haben viele Bewerber einen Abschluss mit europapolitischem, juristischem oder wirtschaftlichem Hintergrund. Es gibt aber genauso Bewerber mit Abschlüssen in natur-, kulturwissenschaftlichen oder soziologischen Studiengängen. Entscheidend ist die Fähigkeit, in mehreren Sprachen wissenschaftlich zu arbeiten und damit über das passende „Werkzeug“ zu verfügen, um die Abgeordneten erfolgreich „briefen“ zu können. Die Inhalte der verschiedenen Gesetzgebungen in den einzelnen Ausschüssen kann man lernen – das gilt sowohl für die Assistenten als auch für die Abgeordneten. Im Laufe der Jahre erfolgt dann eine Spezialisierung zu Themen, die im Studium niemals vorkamen – man lernt also kontinuierlich dazu.

Als Mitarbeiter muss man nicht unbedingt das entsprechende Parteibuch besitzen. Viele Mitarbeiter sind keiner Partei zugehörig. Es kommt sogar vor, dass Assistenten im Laufe ihrer Karriere für Abgeordnete unterschiedlicher Fraktionen arbeiten - alle Fraktionen und Abgeordnete handhaben das individuell. Entscheidend ist absolute Loyalität – und natürlich sollten die politischen Vorstellungen nicht zu weit auseinander liegen.

Da die Arbeitsverträge ja jeweils maximal für eine Legislaturperiode – also 5 Jahre – abgeschlossen werden, bewerben sich einige Assistenten vor Ablauf auf Positionen außerhalb des Parlaments, häufig bei „Lobbyisten“, deren Verbände sie aus der politischen Zusammenarbeit kennen. Auch die Bewerbung um einen Posten in der Verwaltung des Parlaments – vergleichsweise einer Verbeamtung – oder als „policy advisor“ (Fachreferent der Fraktion) sind möglich. Oder, wie im Fall meines niederländischen liberalen Abgeordnetenkollegen Jan Huitema, man kandidiert beim nächsten Mal (ausgestattet mit umfangreicher Erfahrung als Assistent) selbst für das Parlament!

V. Terminvorschau

20.-22.7.	Ravensburg, Konstanz, Friedrichshafen	Wahlkampftermine/ anschl. Sommerpause
25.8.	Kirchhorst	Hoffest FDP Region Hannover
28.8.-31.8.	Brüssel	Ausschüsse
29.8.	Brüssel	Sommerempfang der deutschen Ärzteschaft
2.9.	Hannover	Landesvorstand
4.-7.9.	Brüssel	Ausschüsse, Fraktion
11.-14.9.	Straßburg	Plenum, Fraktion
17.9.	Berlin	Bundesparteitag

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

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



14. Juli 2017