



Grüne Kraft voraus!

Das große Unbehagen

Die Flüchtlingskrise hat gezeigt, dass Regeln, um die in Europa jahrhundertlang gerungen wurde, nicht mehr eingehalten werden. Wie weit ist es noch, um sich an gar keine Regel mehr zu halten?

Liebe Leserin, lieber Leser,

noch nie war ich so beunruhigt in meiner Zeit als Abgeordnete in Berlin wie jetzt. Es ist fast egal mit wem ich spreche: An vielen Stellen bemerkt man ein großes Unbehagen. Oft deutet es sich an, wenn über aktuelle Geschehnisse gesprochen wird: Über die Zustände in Flüchtlingsunterkünften oder über sexuelle Übergriffe, von denen Medien derzeit in Endlosschleife zu berichten scheinen. In meiner Wahrnehmung sind das aber nur Ereignisse, die auf ein viel tiefer liegendes Problem hindeuten. Es fällt vielen schwer, dieses tiefer liegende Problem zu sehen – was auch daran liegt, dass politisch Extreme sehr geschickt die aktuellen Geschehnisse für ihre ganz eigene Agenda nutzen wollen und stets einen Dreh finden, um weiter zu eskalieren.

Das tiefer liegende Problem besteht für mich im schwindenden Respekt vor unserer Rechtsordnung. Die Stärke der Demokratie beruht ganz wesentlich darauf, dass man sich einen gesetzlichen Rahmen gibt, an den sich alle halten müssen – und dass jemand, der sich nicht daran hält, zur Verantwortung gezogen werden kann. Das ist der feine aber entscheidende Unterschied zu Unrechtsstaaten – denn fast immer gibt es auch dort tolle Gesetze – nur dass sie eben von niemandem durchgesetzt werden.

In Deutschland leben wir mit dem Gefühl, dass es für alles und jedes Regeln gibt und irgendjemand zuständig ist. Mit der Flüchtlingskrise ist uns bewusst geworden, dass auch in unserem eigentlich recht gut organisierten Land in sehr kurzer Zeit Gesetze, Verordnungen und internationale Abkommen nicht mehr durchgesetzt werden. Das fängt bei den oft katastrophalen Zuständen in der Flüchtlingsversor-

gung an, die der Staat nur mit Freiwilligen aufrecht erhält, und geht bis zur Diskussion über die Schließung der Grenzen, um deren Öffnung wir in Europa jahrhundertlang und mit vielen Katastrophen gerungen haben. Viele – inklusive mir selbst – hätten das nicht für möglich gehalten.

Schon in der Euro-Krise zeigt sich, dass bestimmte Vereinbarungen kaum das Papier wert waren, auf das sie gedruckt wurden. Auch die CSU verstieß mit ihrer Ausländer-Maut ganz klar gegen europäisches Recht – versuchte aber beim konkreten Gesetz immerhin noch eine umständliche Konstruktion, die zumindest Rechtssicherheit behauptete. Inzwischen sind wir so weit, dass der Bruch von Regeln nicht einmal mehr begründet, sondern einfach begangen wird. Populisten in vielen Ländern machen Wahlkampf und führen Regierungen, indem sie sich

offenen gegen europäische Vereinbarungen stellen. Keiner in Europa hält sich mehr an das Dublin-Abkommen, Grenzen im Schengen-Raum werden reihenweise dichtgemacht und beim Umgang mit den Flüchtlingen werden auch in Deutschland Regelungen nicht mehr durchgesetzt. Wenn Politik und Bürger die Flüchtlingskrise wirklich schaffen wollen, geht es deswegen jetzt nicht darum, ständig neue Gesetze vorzuschlagen, sondern die bestehenden durchzusetzen. Statt neue Regeln einzuführen, müssen wir entbürokratisieren. Denn wenn wir uns nicht mehr an das halten, was wir vereinbart haben, ist der Schritt auch nicht mehr allzu weit, um sich an gar keine Regeln mehr zu halten. Das müssen wir gemeinsam als Demokraten verhindern.

Herzliche Grüße



Foto: Initiative Echte Soziale Marktwirtschaft (IESM) / pixelio.de

Bundesnetzplan als Alternative

Der Bundesverkehrswegeplan ist eine unerfüllbare Wunsch-Dir-was-Liste für alles und jeden. Eine ernsthafte Planung braucht einen neuen Ansatz.

Wer kennt das nicht: Fast immer ist ein Wunschzettel größer als der Geldbeutel hergibt. Nicht anders ist es bei Straßen, Schienen und Wasserstraßen, die an vielen Orten gewünscht werden und die der Bund finanzieren soll. Um niemanden zu enttäuschen, gibt es einen Trick: den Bundesverkehrswegeplan (BVWP), in den man einfach alles reinschreibt, was irgendwo gewünscht wird. Für viele Strecken gibt es gute Gründe, warum sie notwendig sind – so wie das bei tausenden anderen Projekten auch der Fall ist. Weil das Geld nicht für alles reicht, kann nur der geringste Teil aller Vorhaben umgesetzt werden. Vielerorts ist man enttäuscht, weil die Aufnahme in den BVWP nicht automa-

tisch die Umsetzung bedeutet. Dennoch bleibt die Bundesregierung auch beim nächsten BVWP beim alten Stiefel. Dem setzt die grüne Bundestagsfraktion jetzt etwas entgegen: den Bundesnetzplan. Hier soll zukünftig jedes Projekt daraufhin überprüft werden, ob es Mensch und Umwelt entlastet, ob es zu einer Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel beiträgt und ob es bei Schienenprojekten einen Deutschland-Takt mit kurzen Umstiegen ermöglicht. Damit wollen wir die vielen Wünsche bewerten und dann – je nach verfügbaren Mitteln – nach einer Rangfolge abarbeiten, statt weiter alles der Kungelei zu überlassen.

[Link: Positionspapier Bundesnetzplan](#)

Neue Wege: Mitmachen!

Mit monatelanger Verzögerung sollen im März endlich die Bewertungen der Verkehrsprojekte vorliegen, die der Bund in den nächsten fünfzehn Jahren bauen will. Dann besteht sechs Wochen lang die Möglichkeit, sich als Bürger zu einzelnen Projekten des Bundesverkehrswegeplans zu äußern – und hoffentlich noch Änderungen zu erreichen. Ich fordere alle zur kritischen Prüfung auf und lade zur Veranstaltungsreihe „Neue Wege - Gemeinsam besser planen“ ein. **Am 19.3. in Lüneburg, am 7.4. in Leipzig, am 8.4. in Ulm und am 9.4. in Bonn** will ich den grünen Vorschlag zu einem alternativen Bundesnetzplan vorstellen. Dr. Werner Reh, Verkehrsexperte des BUND, wird die Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung am vorgelegten Bundesverkehrswegeplan der Bundesregierung erläutern.

[Link: BVWP – Alles nur Show](#)

Sie haben nicht verstanden

Der Abgas-Skandal ist derzeit eines der Top-Themen im politischen Berlin. Nicht nur in den Medien gibt es fast täglich neue Details, auch auf vielen Veranstaltungen wird diskutiert, wer Verantwortung trägt – und welche Zukunft die deutsche Automobilindustrie hat. Es ist erschreckend, wie die Autolobby bei diesen Diskussionen auftritt – aber es unterscheidet sich kaum von der gebremsten „Aufklärung“ à la Dobrindt oder dem Beschwichtigen des VW-Chefs. Die bisherige Bilanz: Sie haben nicht verstanden, was wirklich auf dem Spiel steht. Die jahrzehntelange enge Verquickung von Politik und Industrie wirkt bis heute – und kann dazu führen, dass die Mobilität der Zukunft nicht mehr aus Deutschland kommt. Hunderttausende Arbeitsplätze stehen auf dem Spiel.

[Link: Interview Morgenmagazin](#)

Ausgebremste Elektromobilität

Kommt sie oder kommt sie nicht? In der Koalition wird derzeit gestritten, ob das grüne Konzept einer Kaufprämie für Elektromobile nicht doch der effektivste Weg ist, um bis 2020 eine Million Elektro- und Hybridfahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen. Die Ideen der Regierung verpuffen zusehends: Für niemanden scheint die Nutzung von Busspuren tatsächlich ein Anreiz zu sein, um sich ein Elektrofahrzeug zu kaufen. Jetzt liegt außerdem ein Gesetzentwurf für Ladenetze vor. Leider will Wirtschaftsminister Gabriel ausschließen, dass heutige Betreiber der Stromverteilernetze Ladesäulen aufstellen. Damit würde eine weitere Bremse bei der Elektromobilität eingebaut. Denn Fahrzeuge und Ladesäulen bedingen sich gegenseitig – fehlen die Säulen, verlieren auch die Fahrzeuge an Attraktivität. Der Minister muss nachbessern!

[Link: Gastkommentar im Handelsblatt](#)

Koalition schreibt ab

Nach und nach schwenkt die große Koalition auf das ein, was grüne Verkehrspolitiker vor etwa einem Jahr entwickelt haben und der schleswig-holsteinische Landesverband bereits zu seiner Position gemacht hat: Die Schaffung einer bundeseigenen Fernstraßengesellschaft als Alternative zum heutigen Verwaltungswirrwarr bei Bau und Erhalt von Autobahnen und Bundesstraßen. In vielen Punkten – wie zum Beispiel dem Ausschluss einer Privatisierung – ist man inzwischen auf grüne Positionen umgeschwenkt. Kritisch bleibt weiterhin vor allem die Möglichkeit eines Schattenhaushaltes. Noch in der laufenden Wahlperiode will jetzt auch die Koalition die notwendige Grundgesetzänderung. Die Fernstraßengesellschaft soll dazu Teil der Gespräche über die Zukunft der Bund-Länder-Finanzbeziehungen werden.

[Link: Fachgespräch zur Infrastrukturgesellschaft](#)

Schiffahrtförderung ohne Gießkanne

Immer wieder ist es der gleiche Reflex: Die Maritime Konferenz steht an und die krisengeschüttelten Reeder rufen nach Fördermitteln.

Diesmal wollten die Reeder einen höheren Lohnsteuereinkommen – und haben ihn schließlich auch bekommen. Für jeden Deutschen auf einem Schiff mit deutscher Flagge am Heck darf ein Reeder die Lohnsteuer jetzt ganz behalten – bisher waren es nur vierzig Prozent. Damit entstehen dem Staat fünfzig Millionen Euro niedrigere Einnahmen. Das ist auf der einen Seite viel Geld – auf der anderen Seite hofft man so, maritimes Knowhow in Deutschland halten zu können. Es wird damit die maritime Ausbildung und Beschäftigung vor Ort unterstützt, um zum Beispiel auch zukünftig weitere Lotsen zu haben, die sich in deutschen Gewässern auskennen. Trotz umfangreicher Förderung der Branche geht die Zahl der Beschäftigten immer

weiter zurück. Tatsache ist: Es fehlt der deutschen Flagge an Attraktivität, daher sind nur noch 160 Handelsschiffe auf den Weltmeeren unterwegs, Tendenz weiter sinkend. Dafür leisten wir uns eine Förderkulisse, die ihresgleichen sucht: Jeder Arbeitsplatz wird inzwischen mit etwa 2.000 Euro im Monat subventioniert. Verkehrsminister Dobrindt gewährt eine wilde Liste an Subventionen, deren Effektivität immer mehr bezweifelt werden muss. Der Minister ist wie ein Elefant im Porzellanladen, weil seine Politik immer mehr kaputt macht. Er müsste jetzt endlich ein Gesamtkonzept vorlegen.

[Link: Gastkommentar Weser-Kurier „Viel Geld für nichts“](#)

Überforderter Koordinator

In der Bundesregierung gibt es seit einigen Jahren das Amt des Maritimen Koordinators. Doch der derzeitige Koordinator ist abgetaucht. Wir haben eine der größten Schiffahrtskrisen der letzten Jahrzehnte, aber von ihm ist dazu weder etwas zu hören, noch handelt er. Genügend Anlässe hätte er gehabt. Leider fehlt ihm bei den meisten Fragen die Zuständigkeit für maritime Themen. Wenn er denn motiviert wäre, könnte er dennoch manches Thema an sich ziehen. Damit der Maritime Koordinator zukünftig besser zupacken kann, muss er im Verkehrsministerium angesiedelt werden. Denn hier werden auch die meisten Schiffahrtsthemen behandelt. Die Koalition hat unseren Antrag dazu trotzdem abgelehnt – und so liegen weitere Jahre der Untätigkeit vor uns.

[Link: Antrag „Amt des Maritimen Koordinators aufwerten“](#)

LNG – es tut sich was!

Langsam bewegt sich etwas bei der Treibstoffwahl in der Schiffahrt. Es sieht so aus, dass die Entwicklung vom Schweröl hin zu verflüssigtem Erdgas (LNG) langsam aber stetig voranschreitet. Einige Reeder haben neue Schiffe mit LNG-Antrieb bestellt – und gleichzeitig wollen auch einige deutsche Häfen die Versorgung mit LNG verbessern. Damit sind große Schritte getan. Dabei denke ich an die Entscheidung in Brunsbüttel, ein LNG-Terminal zu errichten. Der Seeschiffahrt werden damit zuverlässige Betankungsmöglichkeiten geboten und eine Unterstützung bei der Sicherung der Energieversorgung wäre auch noch möglich. Ich mache mich weiter für umweltfreundliche Lösungen in der Schiffahrt stark. Einzig die Bundesregierung zögert bei dem Thema und hilft nicht bei der Zusammenführung der vielen unterschiedlichen Regelungen.

[Link: Brunsbüttel bereit für LNG](#)

Arktis schützen vor Raubbau und Verschmutzung

Das Eis in der Arktis schmilzt und weckt Begehrlichkeiten. Eine grenzenlose Ausbeutung der einzigartigen Region darf es jedoch nicht geben.

Jahr für Jahr ist die Region im Sommer von weniger Eis bedeckt. Manche träumen deswegen vom großen Geld. Die Arktis-Anrainer teilen das Gebiet mit Anträgen bei der UNO unter sich auf und bohren nach Erdöl und Erdgas. Die Schiffahrt hofft auf neue Handelsrouten zwischen Europa und Asien – und Russland plant sogar den Bau schwimmender Atomkraftwerke. Umweltschützer fürchten, dass die Arktis zum „nächsten Saudi-Arabien“ werden soll. Das dürfte fatale Auswirkungen haben. Deswegen sind wir für Schutzgebiete, die die grenzenlose Ausbeutung in der sensiblen Arktis stoppen. Damit könnte man die menschlichen Aktivitäten begrenzen. Sonst wird die Arktis Opfer

unseres Energiehungerers. Ölunfälle hätten verheerende Folgen für die Umgebung, denn Erdöl lässt sich schlecht aus dem Eis entfernen und bis Rettung naht, vergeht zu viel Zeit, da die nächsten Versorgungshäfen weit entfernt sind. Ein weiteres Problem sind Schiffsabgase: Noch immer werden die meisten Schiffe von Schweröl – also Raffinerieabfällen – angetrieben, deren Rußpartikel die Eisschmelze zusätzlich beschleunigen. Die Bundesregierung muss sich deswegen dringend auf internationaler Ebene um den Schutz der Arktis kümmern, bevor es zu spät ist.

[Link: Arktis – Schutz statt Ausverkauf](#)

Nachhaltige Entwicklung – Debatte ohne Folgen

Der Bundestag debattiert: Wie ist der Stand der nachhaltigen Entwicklung in Deutschland? Vorweihnachtliches Geplänkel über erreichte und verfehlt Ziele.

Alle zwei Jahre veröffentlicht das statistische Bundesamt eine sehr schöne Broschüre, die den Stand der nachhaltigen Entwicklung in Deutschland darstellt und bewertet. Darüber wurde kurz vor Weihnachten zu prominenter Stunde im Bundestag debattiert. Das ist natürlich einerseits Anlass zur Freude. Bei Nachhaltigkeit geht es um Generationengerechtigkeit, Lebensqualität, sozialen Zusammenhalt und internationale Verantwortung – das geht uns alle an. Andererseits ist es Anlass zu großer Sorge, denn aus dem Bericht des Statistischen Bundesamtes und der Bewertung des parlamentarischen Nachhaltigkeitsbeirats folgt: Leider nichts. Das ist eigentlich ein schlechter Scherz. Das Statistische Bundesamt erstellt den Indikatorenbericht ja

nicht ohne Auftrag. Nein, der Indikatorenbericht misst die Erfolge und Misserfolge der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Diese ist im Kanzleramt angesiedelt und Teil des Regierungsprogramms. Bislang werden alarmierende Entwicklungen nur zur Kenntnis genommen. Verbesserungen muss man mit der Lupe suchen. Die Zeichen stehen aber gleich in mehreren Bereichen auf Schlechtwetter, was Stagnation oder sogar eine rückläufige Entwicklung kennzeichnet, z.B. bei der Artenvielfalt, beim schonenden Umgang mit Ressourcen und beim Anteil des Schienen- und Binnenschiffverkehrs.

[Link: Rede im Bundestag – Nachhaltigkeit in Deutschland](#)

[Link: Stellungnahme zum Indikatorenbericht](#)

Nachhaltig wirtschaften

Wirtschaft ja – aber wie? Ein schlichtes „immer höher, immer weiter“ wird uns, davon bin ich fest überzeugt, bereits in naher Zukunft weit zurückwerfen. Um Wohlstand und eine intakte Umwelt auch in Zukunft genießen zu können, müssen wir jetzt an den großen Stellschrauben drehen, sonst graben wir uns buchstäblich selber das Wasser ab. Ein wichtiger Akteur ist die öffentliche Hand. Sie hat eine wichtige Vorbild- und Lenkungsfunktion. Nachhaltiges Handeln muss für sie oberster Maßstab sein. Gemeinsam mit Kolleginnen und Kollegen der anderen Fraktionen im parlamentarischen Nachhaltigkeitsbeirat habe ich aufgeschrieben, was jetzt nötig wäre, um die Wirtschaft auf einen nachhaltigen Kurs zu bringen.

[Link: Impulspapier zu Nachhaltig wirtschaften](#)

SDGs – und nun?

Die UN hat im September die globalen Nachhaltigkeitsziele beschlossen. Zum ersten Mal hat sich die Staatengemeinschaft globale Ziele auferlegt, um die Welt nachhaltiger zu machen. Die Ziele gelten für alle, also auch für uns. Ein toller Erfolg, aber was folgt daraus? Die Regierung wirft ihre Maschinerie in Gang, aber als schwerfälliger Dampfer, der sie ist, dauert das und große Kursänderungen sind auch nicht zu erwarten. Dabei gibt es durchaus auch in Deutschland einiges zu tun. Die grüne Bundestagsfraktion hat für jedes der 17 Ziele dargelegt, was es braucht, um Deutschland auf einen nachhaltigen Kurs zu bringen. Auch hierzulande sind tiefgreifende Veränderungen notwendig. Wir dürfen sie nicht auf die lange Bank schieben.

[Link: Nachhaltige Entwicklungsziele](#)

Fehlende Verankerung

Der parlamentarische Beirat muss endlich als dauerhaftes Gremium in der Geschäftsordnung des Bundestages verankert werden

Der parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung ist das einzige Gremium im Deutschen Bundestag, das sich hauptsächlich mit Nachhaltigkeit befasst. Seit ich im Bundestag sitze, bin ich Obfrau im Beirat, und schätze die Arbeit dort sehr. In den Ausschüssen würde die konsensuale Arbeitsweise, die der Beirat pflegt, keinen Sinn machen. Im Beirat aber halte ich diese Vorgehensweise für angemessen. Nachhaltigkeit als übergeordnetes, langfristiges Ziel lässt sich so gut vorantreiben. Es macht mich aber wütend, dass der Beirat so einen prekären Status hat. Jede Legislaturperiode muss er in einem aufwendigen Prozedere neu eingesetzt werden. Das hat zwar bisher

immer geklappt, aber zu einem hohen Preis: Der Beirat nimmt seine Arbeit erst auf, wenn der Rest des Bundestages schon in Fahrt ist. Da nicht viele Abgeordnete darauf vertrauen wollen, dass der Beirat wieder eingesetzt wird (so wie ich das getan habe), haben die, denen das Thema am Herzen läge, oft genug bereits andere Funktionen, die ihnen dann für die Arbeit im Beirat nicht genug Raum lassen. Dies müssen wir ändern! Und deshalb gehört der Beirat als festes Gremium in die Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages.

[Link: Beschluss zur Aufnahme des parlamentarischen Beirats in die Geschäftsordnung des Bundestages](#)

Noch Luft nach oben

Ein schneller Internetzugang mit Breitbandanschluss ist heute essentiell für wirtschaftlichen Erfolg und gesellschaftliche Teilhabe in Schleswig-Holstein.

Breitbandanschlüsse sind ein wesentlicher Standortfaktor sowohl für Unternehmen als auch für Bürgerinnen und Bürger. Bei der Verfügbarkeit von Breitbandanschlüssen bestehen jedoch große Unterschiede insbesondere zwischen städtischen und ländlichen Räumen. Eine Kleine Anfrage zeigt nun, wie weit die Versorgung mit Breitbandanschlüssen in Schleswig-Holstein ist. Im Ergebnis gibt es die erwarteten Unterschiede zwischen ländlichen und städtischen Räumen. Insgesamt hinkt Schleswig-Holstein leicht hinter dem Bundesdurchschnitt her. Dennoch bleibt die Frage, was die Angaben der Bundesregierung mit der Realität zu tun haben. Viele wissen, dass oft ein großer

Unterschied zwischen dem besteht, was ein Anbieter verspricht und was am Ende tatsächlich durch die Leitung kommt. Damit jeder die Geschwindigkeit seines Anschlusses messen kann, bietet die Bundestagsfraktion jetzt auf ihrer Webseite einen Breitbandcheck an. Insgesamt wird deutlich: Nicht nur in Schleswig-Holstein ist noch viel Luft nach oben – auch in vielen anderen Gegenden Deutschlands mangelt es an vernünftigen Anschlüssen, wie man den Kommentare beim Breitbandcheck entnehmen kann.

[Link: Kleine Anfrage zur Breitbandversorgung](#)

[Link: Der Grüne Breitbandcheck](#)

Endlich kapiert

Wie sich die Zeiten ändern: Noch bei einem Treffen im August 2015 mit dem Frauentreff Elmshorn und der Frauenberatung Pinneberg wurde deutlich, wie wenige sich im Bundestag mit der Verschärfung des Sexualstrafrechts beschäftigen. Kaum jemanden interessierte damals, dass nur ein geringer Anteil von Vergewaltigern verurteilt wird. Ich habe schon damals die Kampagne „Vergewaltigung verurteilen!“ des Bundesverbandes der Frauenberatungsstellen und Frauennotrufe unterstützt. Jetzt – nach den Silvestereignissen von Köln und Hamburg – will endlich auch die Koalition Lücken im Gesetz schließen. Es ist schon interessant zu sehen, wie viele mit einem Mal Frauenrechte als kulturelle Errungenschaft sehen. Übrigens: Horst Seehofer hat noch 1997 gegen die Strafbarkeit der Vergewaltigung in der Ehe gestimmt.

[Link: Nein heißt Nein](#)

Erneute Kandidatur angestrebt

Über sechs Jahre bin ich Bundestagsabgeordnete. Bereits zwei mal hat mich der Landesverband nominiert und ich möchte mich gern noch einmal zur Wahl stellen.

Die laufende Wahlperiode ist ein echter Marathon: Die Koalition hat eine erdrückende Mehrheit und die Linksfraktion beschränkt sich bevorzugt auf bequeme Fundamentalopposition. Die Haupt-Oppositionsarbeit liegt bei uns Grünen. Es ist an uns, die Fehler der Bundesregierung inhaltlich offen zu legen. Das ist keine leichte Aufgabe für die kleinste Fraktion: Als einzelne Abgeordnete müssen wir Teilbereiche prüfen, für die in der Koalition ganze Arbeitsgruppen mit Referenten beschäftigt werden. Das hat den Vorteil, dass wir Grüne uns sehr intensiv in viele Themen einarbeiten müssen.

In der nächsten Wahlperiode wird es insbesondere in der Verkehrspolitik viele Grundsatzentscheidungen geben.

Zu Gast in Tinglev

Im November veranstaltete der Bund Deutscher Nord-schleswiger wieder seinen Deutschen Tag in Tinglev (Dänemark). Seit vielen Jahren pflege ich gute Beziehungen zur deutschen Minderheit in Dänemark. Als Mitglied der kleinsten Fraktion durfte ich ein Grußwort sprechen. Als überzeugte Europäerin betonte ich besonders, wie sehr uns das gemeinsame europäische Bewusstsein prägt – und welche Risse dieses Fundament zuletzt bekommen hat. Durch die Flüchtlingskrise sind nationaler und regionaler Egoismus wieder zum beherrschenden politischen Leitbild geworden. Das ist kurzsichtig und falsch und verschärft die Krise statt sie zu entspannen. Die EU bleibt für mich ein Friedensgarant. Wer sie aushöhlt, stellt auch das gesamte Friedensfundament in Frage.

[Link: Grußwort zum Deutschen Tag](#)

Viele Finanzierungs- und Organisationsfragen werden derzeit zwischen Bund und Ländern verhandelt. Die 19. Wahlperiode wird mit deren Umsetzung beschäftigt sein – unter anderem mit der Frage zur Gründung einer Autobahngesellschaft. So etwas kann man gut oder richtig falsch machen – und ich möchte als Grüne lieber daran beteiligt sein, es gut zu machen, als daneben zu stehen.

Wenn mir die Schleswig-Holsteinischen Grünen noch einmal ein Mandat geben, werde ich mich mit aller Kraft einsetzen. Das soll für mich dann die letzte Wahlperiode sein – denn ich möchte nicht auf der Bahre aus dem Plenum getragen werden.

Nachhaltigkeit in neuen Händen

Das Thema Nachhaltigkeit wurde bislang im Berliner Büro von Lucia Dietlmeier bearbeitet, die unser Team im Sommer letzten Jahres leider verlassen hat. Als Nachfolgerin bearbeitet jetzt Hanna Popp das Thema Nachhaltigkeit, die langjährige Erfahrungen in der Fraktionsarbeit hat.

Hanna Popp betreut seit September den Bereich Nachhaltigkeitspolitik. Die Sozialwissenschaftlerin bringt viel Arbeitserfahrung in den Fraktionsabläufen mit und hat sich schon in Ihrer Diplomarbeit mit dem Rio-Prozess beschäftigt. Daran knüpft sie jetzt an und widmet ihre Zeit der Umsetzung der globalen Nachhaltigkeitsziele (der SDGs), der Verbreitung des Deutschen Nachhaltigkeitskodex und der Weiterentwicklung der Folgenabschätzung von Gesetzen und Verordnungen im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit.

Vom Sternzeichen Waage her ist sie prädestiniert für die auf Konsens und Kompromiss ausgelegte Arbeit im Beirat, mit der das Parlament den größten gemeinsamen Nenner als Fundament für die langfristige Parlamentsarbeit legen will.



Verstärkung im Wahlkreisbüro Pinneberg

Die tolle Dienstleistung von Heinrich F. Kut für Euch an drei Tagen der Woche im Wahlkreisbüro Pinneberg wird ab Februar durch Gertrud Borgmeyer an zwei weiteren Tagen pro Woche unterstützt. So wird das Wahlkreisbüro die ganze Woche über ansprechbar sein.

Aus Überzeugung grün und aus Spaß an Bewegung fahrradbegeistert: So engagiert Gertrud sich für grüne Politik und umweltfreundliche Mobilität. Seit 2005 lebt sie mit ihrer Familie in Wedel, ist dort seit 8 Jahren Ratsmitglied und derzeit vor allem damit beschäftigt, Voraussetzungen für eine gelingende Integration von Flüchtlingen zu schaffen. Wie immer sind langer Atem, Überzeugungskraft und Vertrauen in eine bei allen Herausforderungen funktionierende und entscheidungsfördernde Diskussionskultur gefragt. Die Sozialwissenschaftlerin und Mutter zweier gerade pubertierender Kinder bringt diese demokratischen Basiskompetenzen mit, verbunden mit einer pragmatischen Sachlichkeit. Im Wahlkreisbüro will sie dazu beitragen, das Wissen über die konkrete grüne Bundespolitik in der Region zu vertiefen und noch mehr Bürgerinnen und Bürger von der Zukunftsfähigkeit dieser Politik zu überzeugen.



Kontakt (V.i.S.d.P.):

Valerie Wilms

Mitglied des Deutschen Bundestages
Obfrau im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Obfrau im Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung
Berichterstatte für maritime Politik, Nachhaltigkeitsbeauftragte

Büro Berlin

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: 030 - 227-71682
Fax: 030 - 227-76289
valerie.wilms@bundestag.de
www.valerie-wilms.de

Wahlkreisbüro Pinneberg

Damm 48
25421 Pinneberg
Telefon: 04101 - 553985
Fax: 04101 - 553986
Heinrich F. Kut: valerie.wilms.ma06@bundestag.de
Gertrud Borgmeyer: valerie.wilms.ma07@bundestag.de

