



Grüne Kraft voraus!

Wer gibt, bekommt dafür

In der griechischen Tragödie zeigen sich viele Parallelen zur deutschen Wiedervereinigung. Warum haben wir bisher in der Euro-Krise so wenig daraus gelernt?

Liebe Leserin, lieber Leser,

auf den Tag genau fünfundzwanzig Jahre nach der deutschen Währungsunion debattierte der Bundestag über Griechenland. Außer einer kleinen Randbemerkung wurde nicht darauf eingegangen. Das war erstaunlich, denn die Parallelen sind unverkennbar: Wirtschaftlich sehr unterschiedliche Gebiete wurden unter einer Währung zusammen geführt. Der Osten war nicht konkurrenzfähig und ohne Hilfe wäre das Land zusammen gebrochen. Der Westen dagegen war schon damals Exportweltmeister. Nach den „griechischen Rezepten“ von heute hätten die östlichen Bundesländer vom Westen Geld nur gegen Lohn- und Rentenkürzungen, Steuererhöhungen und Privatisierungen bekommen. Zum Teil wurde es auch so gemacht: Auch Ostdeutsche bekamen die erhöhte Mehrwertsteuer und den Solidaritätszuschlag aufgebrummt und die Treuhandanstalt mit vorzugsweise westdeutschen Managern privatisierte quasi die gesamte Wirtschaft in wenigen Jahren. Es gab aber damals einen sehr entscheidenden Unterschied zur heutigen Griechenlandpolitik: Es wurden vor allem Mittel für Investitionen und Konsum zur Verfügung gestellt, um das vollständige Erliegen der Wirtschaft zu verhindern und den sozialen Frieden zu wahren. Obwohl der Osten wirtschaftlich viel schlechter dastand, wurden Löhne und Renten bei der Währungsunion 1:1 umgetauscht und Schulden halbiert. Dazu gab es massenweise Frühverrentungen und staatlich finanzierte Arbeitsbeschaffung. Städte wurden saniert und die gesamte Infrastruktur auf Vordermann gebracht.

Gekostet hat das Ganze fast zwei Billionen Euro – zum

großen Teil finanziert über Schulden, von denen bis heute kein einziger Euro getilgt wurde. Keine Frage: Für viele Menschen waren die Umbrüche sehr schwer und bis heute gibt es Unterschiede zwischen Ost und West. Aber diese Politik hat dazu geführt, dass wir heute in einem Land leben, in dem sich die Lebensverhältnisse immer mehr angleichen und wir uns zusammen gehörig fühlen. Der entscheidende Punkt hierfür liegt darin, dass nicht einfach

nur die Westmark im Osten eingeführt wurde. Dazu gab es massive Investitionen und eine Vereinheitlichung des gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Rahmens.

Für den Euro können wir daraus Schlüsse ziehen: Wenn unsere gemeinsame Währung eine Zukunft haben will, brauchen wir (zumindest in den Euro-Ländern) eine abgestimmte Wirtschafts-, Finanz- und Haushalts-

politik, die einzelnen Staaten auch wirksame Vorgaben machen kann. Dazu muss es Maßnahmen geben, die in wirtschaftlich schwachen Regionen Investitionen und Konsum ermöglichen. Mir ist bewusst, dass viele Transfers ablehnen. Aber sie sind am Ende auch nur ein Ausgleich für unsere Exporte, die vor allem deswegen so boomen, weil sie durch den Euro viel günstiger sind als sie es mit der Deutschen Mark wären. Ohne Euro stände unsere Wirtschaft viel schlechter da. Der Euro-Raum funktioniert nur gegenseitig: Wer gibt, bekommt dafür. Wenn wir dagegen so wie bisher weiter machen, wird unsere gemeinsame Währung Europa spalten statt zusammen führen. Mehr Europa ist also die Lösung – nicht weniger.

Herzliche Grüße



Foto: M. Großmann / pixelio.de

Fernstraßengesellschaft nimmt Fahrt auf

Nach dem Beschluss des Landesparteitags und den Grünen Verkehrspolitikern im Bundestag geht die Diskussion über eine Bundesfernstraßengesellschaft in einer Kommission der Länder weiter.

Über ein Jahr lang haben die Verkehrspolitikerinnen und Verkehrspolitiker der Bundestagsfraktion Chancen und Risiken einer betriebswirtschaftlich geführten Bundesfernstraßengesellschaft im vollen Eigentum des Bundes abgewogen und schließlich einen Vorschlag gemacht. Der schleswig-holsteinische Landesverband griff die Idee in der Zukunftswerkstatt auf und befürwortete auf dem Landesparteitag in Lübeck den neuen Ansatz. Auch der Bundeswirtschaftsminister beauftragte eine Kommission, die sich für eine ähnliche Konstruktion aussprach.

Jetzt sind die Länder am Zug. Diese müssen aufgrund der notwendigen Änderung des Grundgesetzes zustimmen.

Dobrindts Desaster

Das Meiste was der Verkehrsminister anpackt zerbröseln ihm zwischen seinen Händen. Die Ausländer-Maut sollte sein Meisterstück werden. Doch daraus wird wohl nichts, nachdem die EU-Kommission wie erwartet wegen der Diskriminierung Einspruch erhoben hat. Und nun bestätigt auch noch ein neues Gutachten des Bundestags massive Rechtsverstöße. Von Dobrindt selbst verschoben, wird das Ganze wohl vom nächsten Verkehrsminister endgültig beerdigt werden. Auch der groß angekündigte Breitbandausbau stockt, der Mittelstand beschwert sich über seine Mega-ÖPP-Straßenprojekte, die für sie unerreichbar sind, und der Bundesverkehrswegeplan wird eine unfinanzierbare Wunschliste ohne Prioritäten bleiben. Sein Scheitern steht für das der CSU, deren Betreuungsgeld sich auch gerade im Nichts aufgelöst hat.

[Link: Gutachten bestätigt Rechtswidrigkeit der PKW-Maut](#)

Gute Nachrichten für die Elbe

Anfang Juli hat der Europäische Gerichtshof ein wegweisendes Urteil zur Weservertiefung gefällt. Es wird auch Auswirkungen auf die geplante Vertiefung der Elbe haben.

Nach dem Urteil steht die europäische Wasserrahmenrichtlinie eindeutig gegen viele weitere Ausbaggerungen von Flüssen. Bei Ausbauten von Wasserstraßen gilt jetzt endlich verbindlich das Verbesserungsgebot, um einen „guten Zustand“ der Gewässer zu erreichen. Aber auch das Verschlechterungsverbot muss zwingend beachtet werden, damit der gute Zustand des Gewässers erhalten bleibt.

Dieses Urteil wird weitere Ausbaumaßnahmen deutlich erschweren. Damit Hamburg weiter in der Weltspitze mitspielen kann, muss nun die Hafenkooperation endlich ernsthaft in Gang gesetzt werden. Die große Konkurrenz zwischen norddeutschen Hafenstandorten führt zu ineffi-

zienten (Fehl-)Investitionen. Das Problem kann nur über eine verstärkte Kooperation aufgelöst werden. In Wilhelmshaven steht ein funktionsfähiger Tiefseehafen, der nur darauf wartet, seine Funktion wahrzunehmen.

Die entscheidenden Fragen müssen hier sein:

- Was wird aus den Auftragsverwaltungen der Länder?
- Welche Kompensation bekommen die Länder, wenn sie Straßen vom Bund übernehmen?
- Sollen die Länder an der LKW-Maut beteiligt werden?
- Wie kann es eigene Einnahmemöglichkeiten für die Länder z. B. über ein Mautsystem geben?

[Link: Werte erhalten: Grünes Straßenkonzept](#)

[Link: Gastkommentar „Handelsblatt“: Geben und Nehmen](#)

Maritime Konferenz in Sicht

Im Oktober wird nach zwei Jahren wieder eine Nationale Maritime Konferenz ausgerichtet. Dabei geht es mal wieder um die Sicherung des krisengeschüttelten maritimen Standorts. Ich erwarte von der Bundesregierung, dass sie jetzt endlich vor allem die Schifffahrtsförderung neu ausrichtet und deutlich vereinfacht.

Das System der deutsche Flagge muss von Grund auf reformiert werden. Dazu gehört auch, die nautische Ausbildung zukunftsfest neu aufzustellen. All das sind Mammutaufgaben, die die Bundesregierung nicht weiter aussitzen darf, um den Schifffahrtsstandort Deutschland vor einem drohenden Kollaps zu bewahren.

Im Herbst werden wir zur geplanten Debatte um den Schifffahrtsstandort Deutschland einen Antrag in den Bundestag einbringen.

[Link: Schifffahrts-Krise verschärft sich](#)

Hamburg sollte sich jetzt mit seinen hafenbezogenen Unternehmen und zusammen mit Bremen und Niedersachsen an der Entwicklung des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven zu dem deutschen Tiefwasserhafen beteiligen. Von dort aus geht es dann mit kleineren Schiffen zu den Verarbeitern nach Hamburg und in die Ostsee.

[Link: Position „Deutsche Seehäfen: Auf dem Weg zur ernsthaften Kooperation“](#)

Was bedeuten die globalen Nachhaltigkeitsziele für uns?

Ende September wollen die Vereinten Nationen nach drei Jahren intensiver Arbeit voraussichtlich 17 globale Nachhaltigkeitsziele (SDGs) mit weit mehr als einhundert Unterzielen verabschieden.

Es sollte für uns ein Alarmzeichen sein, wenn die Weltgemeinschaft sich dazu durchringt, klare Ziele für den Schutz der natürlichen Grenzen der Erde zu setzen. Die fossilen Ressourcen, wie Öl, Kohle und Gas, aber auch viele Mineralien sind in absehbarer Zeit verbraucht. Sollten wir auch noch die letzten fossilen Energien bergen und verbrennen, dann werden die klimatischen Bedingungen auf der Erde für den Menschen und womöglich auch für Fauna und Flora unerträglich. Je früher wir anfangen, desto

mehr Lebensqualität und Artenvielfalt erhalten wir uns und desto weniger kostet die Wende. Nachhaltigkeit bedeutet aber mehr. Es geht um eine gleichermaßen ökologische, soziale und ökonomische Entwicklung. Viele Menschen auf der Erde leben in Armut, hungern oder arbeiten unter menschenverachtenden Bedingungen. Auch hierfür sind die Nachhaltigkeitsziele da, um den Menschen überall auf der Erde eine nachhaltige Entwicklung zu ermöglichen.

[Link: Globale Nachhaltigkeitsziele ehrgeizig umsetzen](#)

Weg mit falschen Subventionen

Inzwischen lernen bereits Kinder in der Schule, dass sich unser Klima ändert und dass es wir Menschen sind, die das verursachen. Je mehr Kohle und Öl wir verheizen, desto unerträglicher wird's auf der Erde. Schon heute quälen uns Hitzetage und verursachen Orkane schwere Schäden.

Warum aber stecken fast alle Parteien die Subventionen weiter in die Kohle? Würde das Geld in Wind- und Sonnenenergie fließen, würden wir uns viel ersparen. In fünfzig Jahren werden unsere Enkel den Kopf schütteln über so viel Fehlsteuerung.

Was wir Grüne im parlamentarischen Nachhaltigkeitsbeirat jetzt aber leisten konnten, ist ein Bekenntnis dahingehend, dass ein schrittweiser Ausstieg aus der Kohleverstromung erfolgen muss. Die große Koalition hat inzwischen auch schon eingesehen, dass es nicht mehr so weitergehen kann wie bislang.

[Link: Subventionen nachhaltig ausrichten](#)

Mit gutem Gewissen einkaufen

Immer mehr Menschen wollen als Verbraucher auch Einfluss auf eine nachhaltige Herstellung nehmen. Sie wollen, dass ihre täglichen Produkte fair hergestellt sind. Für sie muss klar sein, dass mit ihrem Einkauf Ressourcen geschont und das Klima geschützt werden. Auch die sozialen Bedingungen für Produzenten und Händler sollen fair und gerecht sein. Als Verbraucher ist es aber noch immer schwer nachvollziehbar, wie vieles hergestellt wurde.

Der parlamentarische Nachhaltigkeitsbeirat, in dem ich Mitglied bin, fordert dazu klare Regeln, die jeder versteht. Deshalb ist es erforderlich, dass ein Siegel Auskunft darüber gibt, ob das Produkt ökologisch und auf Basis fairer Arbeitsbedingungen hergestellt wurde. Das bisherige Sammelsurium an Produktsiegeln hilft da nicht wirklich weiter. Mit der Einführung eines Öko-Fair-Siegels allein ist es aber nicht getan. Dann braucht es auch wirksame Kontrollen, damit die Regeln nicht umgangen werden, wie das leider immer wieder geschieht.

[Link: Mit gutem Gewissen einkaufen](#)

Bundestagslimousinen auf dem Prüfstand

Die Mitglieder aller vier Fraktionen im parlamentarischen Nachhaltigkeitsbeirat des Bundestags sind sich einig, dass es nicht immer eine Limousine der Oberklasse sein muss. Weniger tut's auch.

Alle vier Jahre wieder kommt der Fahrdienst des Deutschen Bundestags auf den Prüfstand. Es muss neu ausgeschrieben werden, wer die Abgeordneten für weitere vier Jahre zu ihren Terminen chauffieren darf.

Der Job ist nicht einfach, denn die Abgeordneten sind nur rund 21 Wochen im Jahr in Berlin. In diesen Wochen ist Einsatzbereitschaft fast rund um die Uhr gefragt. In den sitzungsfreien Wochen dazwischen und besonders in der Sommerpause werden deutlich weniger Chaufferinnen und Chauffeure gebraucht. Kein Job für jede und jeden.

Der Nachhaltigkeitsbeirat fordert deshalb für die in Kürze anstehende Neuausschreibung eine ergebnisoffene Prüfung. Denn es könnte durchaus sein, dass ein bundestags-

eigener Fahrdienst günstiger kommt.

Darüber hinaus aber fordern die Abgeordneten konsequenten Klimaschutz. Schon für die kommende Flotte ab Mitte 2017 soll die CO₂-Grenze von 95 g/km konsequent eingehalten werden, die ja erst ab 2020 EU-weit gelten wird. Um dieses Ziel zu erreichen und um die Vorbildrolle des Bundestags besser als bisher zu besetzen, sollten mindestens 20 Prozent aller Fahrzeuge in der Bundestagsflotte reine Elektroautos sein. Berlin ist zwar groß, aber mit einer Ladung könnte durchaus ein Tag bewerkstelligt werden. Dafür verzichten die Abgeordneten auf die große Limousine. Es darf auch Mittelklasse sein.

[Link: Bundestag-Fuhrpark soll grüner werden](#)

Marode Brücken im Land

Eine Anfrage an die Bundesregierung brachte Gewissheit: Die Brücken im Norden sind in keinem guten Zustand. Neben der Rader Hochbrücke sieht es auch bei über tausend weiteren Brücken schlecht aus.

Über die Hälfte der schleswig-holsteinischen Straßenbrücken befindet sich nur in ausreichenden oder nicht mehr ausreichenden Zustand und nur etwas mehr als acht Prozent sind in einem sehr guten oder guten Zustand – daran hat sich in den letzten zehn Jahren nichts geändert.

Problematisch ist vor allem der Zuwachs an Brücken mit befriedigendem Zustand: Der Anteil dieser Brücken hat sich in den letzten zehn Jahren mehr als verdoppelt. Wird hier nicht saniert, gibt es in den nächsten Jahren voraussichtlich einen starken Zuwachs an Brücken in mangelhaftem Zustand.

Insgesamt fällt auf, dass die Bewertungen im Detail angesehen werden müssen. Der bekannte Fall Rader Hochbrücke wurde zum Beispiel noch als „ausreichend“ bewertet. Das ist aus meiner aber nicht der Fall. Es ist deswegen gut möglich, dass die Probleme in der Realität noch sehr viel gravierender sind, als es uns diese Daten sagen.

Nachdem wir die Daten für den Norden vorliegen haben, sind wir nun dabei, alle Daten für Deutschland zu erfassen. Insgesamt 15 parlamentarische Anfragen haben wir dazu eingereicht. Ende August sollen die Ergebnisse vorliegen.

[Link: Hintergründe zu Brücken in Schleswig-Holstein](#)

Heimat Barmstedt

875 Jahre alt wurde Barmstedt und ist heute wie damals Heimat für viele.

Beim kurzweiligen Festakt im Juli war ich für ein Grußwort eingeladen und wünschte der Stadt vor allem, dass sie Heimat bleiben kann.

Wenn ich von Heimat spreche, muss ich auch an die denken, die keine mehr haben. Zum Stadtjubiläum gehört es für mich also auch, auf Flüchtlinge aufmerksam zu machen, welche nach dem Krieg in Barmstedt und ganz Schleswig-Holstein eine neue Heimat gefunden hatten. Sie kamen nicht, weil Barmstedt so ein schöner Fleck Erde war, sondern weil sie alles verloren hatten und um ihr Leben fürchten mussten.

Auch heute kommen wieder Flüchtlinge, weil in ihrer Heimat ein normales Leben unmöglich geworden ist. Wenn ich an 875 Jahre Heimat in Barmstedt denke, dann denke ich auch an jahrhundertalte Städte in anderen Ländern.

Auch dort ist Heimat. In Syrien gibt es jahrtausendealte Städte, aus denen die Menschen jetzt fliehen müssen. Leider gibt es dort nichts zu feiern, weil die Menschen gerade ihre Heimat verlieren.

Frieden und Wohlstand erscheinen uns oft selbstverständlich. Aber sie erhalten sich nur, wenn wir uns immer wieder dafür einsetzen. Ein gemeinsames friedliches Haus Europa gibt es nur, wenn die Menschen darin es wollen und wenn sie sich dafür einsetzen. Auch daran lohnt es sich zu erinnern, wenn wir ein Jubiläum feiern.

[Link: Grußwort zu 875 Jahren Barmstedt](#)

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
valerie.wilms.ma06@bundestag.de

