

Fraktiondirekt

Das Monatsmagazin der CDU/CSU-Bundestagsfraktion · Mai 2017



Wechselspiel von Technik und Gesetz

Koalition macht den Weg frei
für automatisiertes Fahren

Zu unserem Glück vereint

Nach 60 Jahren steht die EU
vor neuen Herausforderungen



© picture alliance / Federico Gambarini / dpa

6

Die EU ist das größte Friedensprojekt in der Geschichte Europas. 60 Jahre nach ihrer Gründung steht sie jedoch vor ungekannten Herausforderungen.



© picture alliance / Sebastian Gollnow / dpa

12

Das automatisierte Fahren ist eine der größten Innovationen im Straßenverkehr. Die Koalition hat mit einer Änderung des Straßenverkehrsgesetzes den Weg dafür frei gemacht.



© picture alliance / Christian Ohde / CHROMORANGE

18

Die maritime Wirtschaft befindet sich im Umbruch. Die CDU/CSU-Fraktion sorgt dafür, dass deren Innovationskraft gestärkt wird.

3

Der Monat
Volker Kauder

4

Die Meinung
Michael Grosse-Brömer

5

Die Fakten

6

Der Brennpunkt
Zu unserem Glück vereint

12

Die Themen
Wechselspiel von Technik und Gesetz

16

Das Gespräch
Clemens Binninger über den Fall Amri

18

Die Themen
Maritime Wirtschaft stärken

19

Die Bilder

20

Die Fraktion
Arbeit statt Umverteilung

21

Die Antworten
*Fragen und Antworten zum
Entgelttransparenzgesetz*

22

Die Zahlen

23

Der Gast
*Bernhard Rohleder über die
Bedeutung des digitalen Wandels für
Wachstum und Wohlstand*

23

Impressum

24

Das Zitat

Liebe Leserinnen und Leser,

60 Jahre nach Unterzeichnung der Gründungsverträge steht die Europäische Union vor ungeahnten Herausforderungen. So sind in einigen Ländern starke nationalistische Strömungen entstanden. Die Solidarität der EU-Staaten untereinander – zum Beispiel bei der Bewältigung der Flüchtlingsfrage – lässt zu wünschen übrig. Und schließlich verlässt mit Großbritannien erstmals ein Mitgliedstaat die EU.

Doch wir sehen an anderen Stellen auch eine Neubesinnung auf die europäische Idee. Woche für Woche gehen in Deutschland und anderen Mitgliedsländern Tausende Menschen für Europa auf die Straße, darunter viele junge Leute. Gut so, kann man da nur sagen. Wir müssen denjenigen, die Europa schlecht reden, etwas entgegensetzen. Deshalb haben wir das Thema auch in »Fraktion direkt« aufgegriffen und zum Schwerpunkt gemacht.

Gleichwohl muss sich in der EU einiges ändern, wenn sie auch in Zukunft noch attraktiv sein will für die Bürger. Europa muss sich mehr auf die Dinge fokussieren, die die Mitgliedsländer nicht alleine regeln können, etwa den Schutz der Außengrenze, die Sicherung der weltweiten Handelsfreiheit oder große gemeinsame Forschungsprojekte und gute Rahmenbedingungen für Innovationen.

Stichwort: Innovationen. Eines dieser Innovationsfelder ist das automatisierte Fahren. Mit einer Änderung des Straßenverkehrsrechts haben wir im Bundestag nun die Voraussetzung dafür geschaffen, dass unsere Gesetze die technischen Neuerungen im Automobilbereich nicht ausbremsen. Durch das automatisierte Fahren wird es in Zukunft deutlich weniger Staus, weniger Unfälle und weniger Umweltbelastungen geben, die Parkplatzsuche wird leichter werden. Auch dies beleuchten wir in »Fraktion direkt« ausführlich.

Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse betreffen nicht zuletzt die maritime Wirtschaft – den Seeverkehr, die Häfen, den Schiffbau und die Meerestechnik. Von Innovationen dort hängt ab, ob die maritime Wirtschaft in Deutschland international wettbewerbsfähig bleibt und die rund 400.000 Arbeitsplätze auf Dauer erhalten kann. Sie darin zu unterstützen ist der Unionsfraktion ein wichtiges Anliegen. Einen entsprechenden Antrag der Koalition hat der Bundestag verabschiedet. Begrüßt wird darin auch die ressortübergreifende »Maritime Agenda 2025« der Bundesregierung. »Fraktion direkt« berichtet über Chancen und Herausforderungen, die die Industrie 4.0 für die maritime Wirtschaft darstellt.

Volker Kauder
Vorsitzender der CDU/CSU-
Bundestagsfraktion



© Laurence Chaperon

lh
Volker Kauder

Mit soliden Finanzen in eine gute Zukunft

Überschüsse erwirtschaften und die Bürger entlasten

Die Haushalts- und Finanzpolitik des Bundes in den vergangenen Jahren ist eine Erfolgsgeschichte ohne Gleichen. 45 Jahre lang gab es bei allen Haushaltsplänen eine Gemeinsamkeit – es wurden immer neue Schulden gemacht. Doch 2014 war damit Schluss. Unter Verantwortung unseres Finanzministers Wolfgang Schäuble werden seitdem keine neuen Kredite mehr aufgenommen, sondern stattliche Überschüsse erwirtschaftet. Bei den Zukunftsinvestitionen hat die von uns geführte Bundesregierung zugleich klare politische Schwerpunkte gesetzt: für innere und äußere Sicherheit, für Bildung und Forschung, für den Breitbandausbau und die internationale Entwicklungszusammenarbeit. Ein Beispiel soll in diesem Zusammenhang genügen: Seit die Union 2005 die Leitung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung übernommen hat, hat sich dessen Etat auf zuletzt 17,6 Milliarden Euro im Jahr mehr als verdoppelt.

Zugleich wurden die Länder und Kommunen in dieser Legislaturperiode vom Bund in einem Umfang finanziell entlastet wie nie zuvor in der Geschichte der Bundesrepublik. Gerne brüsten sich derzeit vor allem rot-grün und rot-rot-grün regier-

te Bundesländer mit ihrer angeblich so soliden Finanzpolitik. Doch sie »vergessen« dabei, dass ihre Haushaltsüberschüsse zum Großteil auf die Überweisungen des Bundes zurückzuführen sind.

Alles das war möglich ohne auch nur eine einzige Steuererhöhung. Denn auch in der Finanzpolitik haben CDU und CSU ihr Wahlversprechen von 2013 gehalten: Es wurden in der laufenden Legislaturperiode weder neue Schulden gemacht noch die Steuern angehoben. Mit dieser konsequenten Politik stärken wir die Wirtschaftskraft Deutschlands und werden zugleich unserer Verantwortung für künftige Generationen gerecht.

Natürlich sind die Erfolge in der Finanzpolitik des Bundes auch ein Stück weit auf die niedrigen Zinsen zurückzuführen. Doch viel wichtiger ist es, dass

die Union in der von ihr geführten Bundesregierung strikt darauf achtet, dass die Bürger und die Wirtschaft nicht über Gebühr belastet werden. Denn wir vergessen nie, dass jeder Euro, den man für Sozialleistungen oder andere staatliche Aufgaben ausgeben möchte, erst einmal verdient werden muss. Eine starke Wirtschaft ist und bleibt die Voraussetzung für einen starken Sozialstaat.

SPD, Linke und Grüne denken nun schon wieder darüber nach, wie sie nach der Wahl die Steuern erhöhen und wo der Staat noch mehr Geld ausgeben kann. Wir sind hingegen davon überzeugt, dass nun der Zeitpunkt gekommen ist, den hart arbeitenden Menschen auch etwas von ihrem Geld zurückzugeben. Nach der Bundestagswahl wird die Union die Steuern um 15 Milliarden Euro im Jahr senken, wovon vor allem niedrigere und mittlere Einkommen profitieren werden. Auch den Solidaritätszuschlag von 5,5 Prozent auf die Einkommen- und Körperschaftsteuer werden wir stufenweise abbauen. Diese Entlastung der Bürger und der Unternehmen ist für uns nicht nur eine Frage der finanzpolitischen Vernunft, sondern auch der Gerechtigkeit.

»Wir müssen den hart arbeitenden Menschen etwas von ihrem Geld zurückgeben.«



Michael Grosse-Brömer
Erster Parlamentarischer Geschäftsführer
der CDU/CSU-Bundestagsfraktion

Wussten Sie, dass...

...Fluggastdaten in der EU künftig gespeichert werden?

Terroristen und andere Verbrecher machen vor Landesgrenzen nicht halt. Im Gegenteil, sie nutzen die Schwächen der grenzüberschreitenden Polizeiarbeit gezielt aus. So haben im Bereich der organisierten Kriminalität mittlerweile rund 80 Prozent aller Verfahren einen internationalen Bezug. Der europaweite Austausch von Informationen über verdächtige Personen wird deshalb immer wichtiger. Das gilt besonders für deren Reiseverhalten. Die Europäische Union schreibt deshalb in einer Richtlinie vor, dass die Daten von Personen, die mit dem Flugzeug in die EU ein- und ausreisen oder das Flugzeug für Reisen zwischen den Mitgliedstaaten benutzen, zukünftig gespeichert werden müssen. Diese Richtlinie wird nun in Deutschland umgesetzt.

Das Gesetz, das der Bundestag Ende April verabschiedete, sieht vor, dass personenbezogene Daten von Fluggästen, die in die EU einreisen, sie verlassen oder zwischen den Mitgliedstaaten hin- und herreisen, künftig sechs Monate beim Bundeskriminalamt gespeichert werden. Bei diesen Daten handelt es sich beispielsweise um Namen und Adressen von Passagieren, detaillierte Angaben zu Flug, Gepäck oder Mitreisenden. Um Sicherheit und Datenschutz in der Balance zu halten, werden die gesammelten Daten nach Ablauf der Sechs-Monats-Frist anonymisiert.

 Bundestagsdrucksache
18/11501

...der Schienenverkehr leiser wird?

Immer mehr Güterverkehr wird auf die Schiene verlegt. Was für die Umwelt gut ist, belastet jedoch die Ohren der Menschen. Um die Bevölkerung besser vor Schienenlärm zu schützen, hat der Bundestag jetzt ein Gesetz verabschiedet, das den Betrieb lauter Güterwagen ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 grundsätzlich verbietet. Das Gesetz legt einen Schallemissionswert fest, der nur noch von leisen Güterwagen mit sogenannten Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen eingehalten werden kann. Laute Güterwagen dürfen nur noch dann auf den Schienen unterwegs sein, wenn sie mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit fahren.

Nur wenn die Bevölkerung effektiv vor Schienenlärm geschützt ist, wird sie den Güterverkehr mit der Bahn akzeptieren. Deshalb hat sich die Koalition verpflichtet, den Schienenlärm bis 2020 im Vergleich zu 2008 zu halbieren. Zu dem Lärmschutzkonzept gehört neben der Vorfahrt für leise Züge auch Lärmschutz an Brennpunkten mit hohen Schallemissionen und Flüsterschienen. In den vergangenen Jahren wurden bereits 1,1 Milliarden Euro in den Lärmschutz investiert. Für ein Lärm-Monitoring-System wurden im Haushalt 2017 nochmals 20 Millionen Euro freigegeben.

 Bundestagsdrucksache
18/11769

...das Mutterschutzgesetz modernisiert wird?

Das Mutterschutzgesetz, das Mütter kurz vor und nach der Geburt ihres Kindes vor Belastungen am Arbeitsplatz sowie vor Kündigungen schützt, gibt es seit 1952. Angesichts der veränderten Lebensrealität von Frauen bestand jedoch Reformbedarf. Bislang prägten reine Beschäftigungsverbote das Arbeitsschutzrecht für schwangere Frauen und stillende Mütter. Heute jedoch steht mit Blick auf die Selbstbestimmung der Frau das Bemühen im Vordergrund, dem Beruf oder der Ausbildung weiter nachgehen zu können – selbstverständlich ohne Beeinträchtigung der Gesundheit von Mutter und Kind.

Im Einzelnen sieht das Gesetz vor, dass der Mutterschutz künftig auch für Schülerinnen und Studentinnen gilt. Das ermöglicht den Betroffenen beispielsweise, Prüfungen nachzuholen, die sie wegen der Schwangerschaft verpasst haben. Die Nacht-, Sonn- und Feiertagsregelungen für Schwangere sowie Stillende wurden flexibler gestaltet und an die neuesten gesundheitswissenschaftlichen Erkenntnisse angepasst. Gefährliche »Alleinarbeit« bleibt verboten. Mehr Unterstützung erhalten Frauen, die Kinder mit Behinderungen zur Welt bringen. Sie dürfen nach der Entbindung nun zwölf statt acht Wochen zu Hause bleiben. Auch Frauen, die nach der zwölften Woche eine Fehlgeburt erlitten haben, erhalten jetzt Kündigungsschutz.

Mit einer Krankentagegeldversicherung können auch privatversicherte Frauen künftig einen Verdienstaufschlag vor und nach der Entbindung ausgleichen. Das Gesetz tritt zum 1. Januar 2018 in Kraft.

 Bundestagsdrucksache
18/11782

Zu unserem Glück vereint

Nach 60 Jahren steht die EU vor neuen Herausforderungen



Der Zweite Weltkrieg lag gerade einmal zwölf Jahre zurück, als sich sechs europäische Länder dazu entschlossen, aufeinander zuzugehen. Am 25. März 1957 unterzeichneten die Regierungsvertreter Deutschlands, Frankreichs, Italiens, der Niederlande, Belgiens und Luxemburgs in Rom die Gründungsverträge der Europäischen Gemeinschaften. 60 Jahre später ist aus dem Projekt das größte Friedenswerk in der europäischen Geschichte geworden. Nachdem mit Großbritannien erstmals ein Mitgliedstaat seinen Austritt angekündigt hat, steht die Europäische Union allerdings auch vor ihrer bislang größten Zerreißprobe.

Am Gipfel zum 60. Jahrestag der Gründung von Europäischer Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und Euratom in Rom nahmen denn auch nur die Staats- und Regierungschefs der verbleibenden 27 Mitgliedstaaten teil. Bei der Ge-

»Wir brauchen die EU mehr denn je.«

staltung der Zukunft der Europäischen Union ist Großbritannien nicht mehr mit von der Partie. Die 27 indessen verabschiedeten eine Erklärung, in der sie sich entschlossen zeigten, gemeinsam »die Herausforderungen einer sich rasch wandelnden Welt anzugehen« – von regionalen Konflikten und Terrorismus über wachsenden Migrationsdruck und Protektionismus bis zu sozialen und wirtschaftlichen Ungleichheiten.

»Einheit ist zugleich eine Notwendigkeit und unsere freie Entscheidung. Einzelnen würden wir durch die globale Dynamik an den Rand gedrängt«, heißt es darin. Denn die Gesellschaften Europas altern, ihr Anteil an der Weltbevölkerung schrumpft. Bis 2050 wird unter den führenden sieben Wirtschaftsnationen der Welt kein einziges EU-Land mehr sein. Die Europäische Union mit ihren 500 Millionen Einwohnern wird aber als größter Binnenmarkt immer noch von Gewicht sein. Gemeinsam können die EU-Länder ihre Interessen gegenüber den USA, China, Indien oder Russland zur Geltung bringen.

»Um uns weltweit Gehör zu verschaffen, brauchen wir die EU mehr denn je«, sagt der Vorsitzende des Europa-Ausschusses des Deutschen Bundestages, Gunther Krichbaum (CDU). Der europapolitische Sprecher der Unionsfraktion, Michael Stübgen (CDU), mahnt, dass Frieden, Freiheit und Wohlstand keine Selbstläufer seien. »Der Mut und die Entschlossenheit der Gründerväter und das Vermächtnis früherer Generationen verpflichten uns, am Einigungsprozess weiterzuarbeiten.«

Bundeskanzlerin Angela Merkel brachte es in Rom auf einen einfachen Nenner: »Wir sind zu unserem Glück vereint – auch wenn es manchmal schwierig ist.« Schwierig ist es nicht nur deshalb, weil mit Großbritannien erstmals ein Mitgliedstaat die Union verlassen wird. Nach dem Brexit-Referendum im Juni 2016 war die Gemeinschaft zunächst geschockt. Szenarien eines Zerfalls der EU wurden an die Wand gemalt. Inzwischen hat sie sich auf die neue Situation eingestellt und ist entschlossen, sich in den Scheidungsverhandlungen nicht auseinanderdividieren zu lassen. Mit übermäßigen Zugeständnissen darf London nicht rechnen.

Grundfreiheiten des Binnenmarktes sind unteilbar

»Ob man Mitglied der EU ist oder nicht, macht einen elementaren Unterschied«, sagt der stellvertretende Fraktionsvorsitzende Michael Fuchs (CDU). Großbritannien werde sich aus dem Kuchen nicht die Rosinen herauspicken können und den Teig verschmähen. So gehörten die vier Grundfreiheiten des Binnenmarktes – von denen Großbritannien nur die Freiheiten des Güter-, Kapital- und Dienstleistungsverkehrs akzeptieren will, nicht aber die Personenfreizügigkeit – untrennbar zusammen. Gleichzeitig betonten Fuchs und sein Amtskollege Hans-Peter Friedrich (CSU), dass die EU und Großbritannien vielen globalen Herausforderungen auch künftig nur gemeinsam begegnen können. »Das gilt für die drängenden Fragen der inneren und äußeren Sicherheit, aber auch für die weitere



Tausende Menschen nehmen auf dem Berliner Gendarmenmarkt an einer Veranstaltung von »Pulse of Europe« teil. Die Demonstranten treten für die Idee eines freien und vereinten Europa ein.

Gestaltung unserer bislang sehr erfolgreichen wirtschaftlichen Beziehungen«, sagt Friedrich.

Europafeindliche, nationalistische oder protektionistische Tendenzen bestehen auch in anderen EU-Staaten wie in Frankreich und den Niederlanden. In Polen bereitet die regierende Partei Recht und Gerechtigkeit (PIS) der EU Probleme. Weil sie die Befugnisse des Verfassungsgerichts einschränkt, hat die EU-Kommission ein Verfahren zur Überprüfung der Rechtsstaatlichkeit in Polen eingeleitet – ein bisher einmaliger Vorgang. Auch Ungarn hat rechtsstaatliche Prinzipien beschnitten, dies aber nach Intervention der Kommission weitgehend korrigiert.

»Es macht einen Unterschied, ob man EU-Mitglied ist oder nicht.«

Zu massiven Reibungen zwischen den Mitgliedstaaten kam es infolge der Flüchtlingskrise 2015. Die bisher geltende »Dublin«-Verordnung erwies sich als praxisuntauglich angesichts der Hunderttausende, die in die EU drängten. Die Verordnung besagt, dass Flüchtlinge in dem Land Asyl beantragen müssen, in dem sie zuerst die Europäische Union betreten. Davon betroffen waren vor allem Länder mit langen EU-Außengrenzen wie Italien und Griechenland. Sie erhielten deshalb finanzielle und personelle Unterstützung von anderen EU-Staaten.

Besserer Schutz der EU-Außengrenzen

Um Abhilfe zu schaffen, einigten sich die EU-Mitgliedstaaten im Herbst 2015 auch auf eine Umverteilung von 160.000 Flüchtlingen, die in den beiden Staaten angelandet waren. Die Umverteilung kommt allerdings nur schleppend voran und liegt derzeit bei etwa 15.000. Insbesondere die osteuropäischen Staaten verweigern eine Aufnahme. Über feste Kontingente, wie sie auf dem Höhepunkt der Krise diskutiert worden waren, wird inzwischen nicht mehr geredet.

Stattdessen konzentrieren sich die EU-Staaten – mit einigem Erfolg – auf den besseren Schutz der gemeinsamen Außengrenzen. So wurde die Grenzschutzagentur Frontex ausgebaut und mit weiteren Befugnissen versehen. Neben

Die EU-Grenzschutzagentur Frontex hält in der Ägäis Ausschau nach Flüchtlingen, die von der Türkei nach Griechenland übersetzen wollen.



»Die EU verliert ein wichtiges Mitgliedsland«

Der Berichterstatter der CDU/CSU-Fraktion für Großbritannien, Detlef Seif, über den Brexit und die Folgen



© Laurence Chaperon

Herr Seif, mit Großbritannien scheidet erstmals ein Mitgliedsland aus der Europäischen Union aus. Wie sieht der Fahrplan für den Brexit aus?

Seif: Sehr ambitioniert.

Mit der Mitteilung der britischen Premierministerin Theresa May vom 29. März 2017, dass Großbritannien die Europäische Union verlassen will, ist eine Zweijahresfrist angelaufen. Die Verhandlungen mit der EU-Kommission und ihrem Verhandlungsführer Michel Barnier sollen den Planungen zufolge im Juni beginnen. Ich gehe davon aus, dass die von Theresa May für Anfang Juni anberaumten Neuwahlen zum Unterhaus keinen Einfluss auf den Zeitplan haben werden.

Unter dem Strich bleiben für die Gespräche ohnehin nur rund 15 Monate. Denn neben den Staats- und Regierungschefs müssen auch das Europaparlament und das britische Parlament zustimmen. Darüber hinaus bestehen Beteiligungsrechte einiger nationaler Parlamente. Der Deutsche Bundestag wird wegen der Wichtigkeit des Themas sicherlich eine Stellungnahme gegenüber der Bundesregierung abgeben wollen.

Was sind die schwierigsten Verhandlungspunkte?

Seif: Großbritannien strebt einen möglichst breiten Zugang zum EU-Binnenmarkt an, hat aber bereits ausgeschlossen, die dafür erforderlichen Bedingungen zu erfüllen – wie die Arbeitnehmerfreizügigkeit, die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs und finanzielle Beiträge. Das kann nicht funktionieren.

Politisch brisant ist insbesondere die Frage der neuen EU-Außengrenze zwischen Nordirland und Irland. Wir müssen sicherstellen, dass keine »harte Grenze« entsteht und dass die Fortschritte im nordirischen Friedensprozess nicht gefährdet werden.

Wie teuer wird die Scheidung für beide Seiten?

Seif: Den exakten materiellen und immateriellen Preis kann niemand vorhersehen.

Der Brexit-Prozess verunsichert die Wirtschaft. Das britische Pfund ist gesunken, das Investitionsklima ungünstig. Die Wirtschaftskraft in Großbritannien und in der EU wird abnehmen. Großbritannien droht der Verlust der nationalen Einheit von England, Schottland, Nordirland und Wales.

Die EU verliert ein wichtiges Mitgliedsland. Durch den Brexit wurde aber auch eine intensive Diskussion über die Zukunft der EU angestoßen. Ich wünsche mir ein neues Bewusstsein für die Werte und Vorteile der EU und ein Signal der Geschlossenheit.

Wann wird über die Neugestaltung der Beziehungen gesprochen?

Seif: Die Austrittsverhandlungen kann man nicht völlig losgelöst von den Grundzügen der zukünftigen Beziehungen sehen. Sicherlich werden zunächst wichtige Fragen des Austritts zu klären sein. Dann ist aber auch über die zukünftigen Beziehungen zu sprechen. Andernfalls drohen Unsicherheiten und Verwerfungen, die ein ungeregelter Zustand zwangsläufig mit sich bringt.

der Schließung der Balkan-Route hat vor allem das Abkommen der EU mit der Türkei zur Bekämpfung des Schlepperwesens in der Ägäis maßgeblich dazu beigetragen, dass der Zustrom an Flüchtlingen abnahm.

Auch die Schuldenkrise in einigen Euro-Mitgliedstaaten ist noch nicht ganz vergessen. Zwar kamen Irland, Spanien, Portugal und Zypern mit Hilfe des europäischen Rettungsfonds und dank konsequenter Strukturreformen mehr oder weniger schnell wieder auf die Füße. Doch die Linksregierung in Portugal

»Brüssel sollte sich auf Aufgaben beschränken, die einen Mehrwert bringen.«

setzt die Erfolge aufs Spiel, indem sie die Reformen zurückdreht. Und Griechenland hängt immer noch am Tropf der Gemeinschaft. Immer wieder widersetzt sich Athen den Auflagen der Europäischen Union und des Internationalen Währungsfonds zu Reformen, was besonders in Deutschland Unmut hervorruft.

In Rom hat sich die Gemeinschaft nichtsdestoweniger entschlossen, in die Zukunft zu schauen und sich auf das zu konzentrieren, was sie besser kann als die Nationalstaaten. Michael Stübgen sagt dazu: »Für die zukünftige Akzeptanz Europas wird entscheidend sein, dass sich Brüssel auf die Aufgaben beschränkt, deren Bewältigung den europäischen Bürgerinnen und Bürgern einen erkennbaren Mehrwert bietet und die Mitgliedstaaten alleine überfordern würde.« Hierzu gehörten die Bereiche Innovation, Handel, Sicherheit, Migration, Schutz der EU-Außengrenzen und Verteidigung. Auch der CDU/CSU-Fraktionsvorsitzende Volker Kauder bekräftigt: »Europa muss sich mehr auf die Dinge fokussieren, die die Mitgliedsländer nicht alleine regeln können.«

Hans-Peter Friedrich setzt darauf, dass die EU-Staaten in Zukunft häufiger mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten vorangehen. »Das ist keine Schwä-

Kerneuropa oder Das Tempo der Integration

Vertiefte Zusammenarbeit zwischen einigen
EU-Staaten möglich – Tür steht aber allen offen

Das Modell hat verschiedene Namen: Europa der unterschiedlichen Geschwindigkeiten, Europa à la carte, Europa der konzentrischen Kreise. Gemeint ist im Grunde immer das eine: Dass mehrere Mitgliedstaaten der Europäischen Union in einem politischen Teilbereich ihre Zusammenarbeit vertiefen. Dabei muss die Teilnahme an dieser Zusammenarbeit auch den restlichen EU-Mitgliedstaaten grundsätzlich offenstehen. In der Erklärung von Rom zum 60. Gründungsjubiläum bekannten sich die Staats- und Regierungschefs der verbleibenden 27 EU-Staaten ausdrücklich zu diesem Prinzip.

In der Erklärung heißt es: »Wir werden gemeinsam – wenn nötig mit unterschiedlicher Gangart und Intensität – handeln, während wir uns in dieselbe Richtung bewegen, so wie wir es schon in der Vergangenheit getan haben.« Die Tür werde allen offen stehen, die sich später anschließen möchten.

Diese Form der Integration haben die CDU-Politiker Wolfgang Schäuble und Karl Lamers schon Anfang der 1990er Jahre ins Spiel gebracht. Sie sprachen damals von »Kerneuropa«. Die Überlegung dahinter war: Wie können die integrationswilligen Staaten voranschreiten, ohne dass die Union zerfällt? Wie kann verhindert werden, dass sich die wachsende EU immer nur an ihren langsamsten Mitgliedern orientieren muss?

Im EU-Vertrag von Amsterdam 1997 wurde bereits die Möglichkeit der verstärkten Zusammenarbeit festgeschrieben. Im Vertrag von Lissabon zehn Jahre später kam die ständige strukturierte Zusammenarbeit im Bereich der Sicherheits- und Verteidigungspolitik hinzu. Daneben gibt es Formen der abgestuften Integration, die auch Nicht-EU-Mitgliedern offen stehen.

Ungeachtet der theoretischen Varianten wurde das Europa der unterschiedlichen Geschwindigkeiten in einigen Bereichen rasch Realität. So begann am 1. Januar 1999 die dritte und letzte Stufe der Währungsunion, der heute 19 von 28 EU-Staaten angehören. Rund 340 Millionen europäische Bürger nutzen inzwischen den Euro als Zahlungsmittel. Die Mitglieder der Euro-Zone haben sich verbindliche Obergrenzen für die Neuverschuldung und die Gesamtverschuldung der öffentlichen Haushalte gesetzt. Über die Geldpolitik wacht die Europäische Zentralbank.

Im sogenannten Schengen-Raum herrscht seit März 1995 Reisefreiheit ohne Schlagbaum und Grenzkontrollen. 22 der 28 EU-Staaten sowie die vier Nicht-EU-Staaten Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz gehören ihm an. Die EU-Staaten Bulgarien, Rumänien, Zypern und Kroatien wenden den Schengen-Besitzstand bislang nur teilweise an.

chung der EU, sondern kann vielmehr zu einer Stärkung führen.« In Rom hat dieses Prinzip der unterschiedlichen Geschwindigkeiten dank des Einsatzes von Bundeskanzlerin Angela Merkel Eingang in die Abschlusserklärung gefunden, auch wenn Polen sich im Vorfeld lange gesträubt hatte.

Im Weißbuch der EU-Kommission über die Zukunft Europas, in dem sie fünf mögliche Entwicklungsmodelle beschreibt, entspricht dies dem Szenario Nummer drei: »Wer mehr will, tut mehr.« Ein Beispiel für die verstärkte Zusammenarbeit der Willigen ist die Schaffung einer EU-Verteidigungsunion. Im Aufbau befindet sich immerhin schon ein gemeinsames Hauptquartier für die Planung und Koordinierung von Auslandseinsätzen.

Trotz mannigfaltiger Probleme ist Krichbaum überzeugt, dass »die Europäische Union für viele Länder auch heute ihre Attraktivität nicht verloren hat«. Auch Fraktionschef Volker Kauder zeigt sich zuversichtlich angesichts der Tatsache, dass immer mehr Menschen in Deutschland jede Woche für Europa auf die Straße gehen, darunter auch viele junge Menschen. »Gut so! Europa darf nicht den Schwarzmalern und Populisten überlassen werden.«

»Wer mehr will,
tut mehr.«

Was den Aufbau eines europäischen »Raums der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts« angeht, so gibt es auch hier Teilbereiche, in denen nicht alle EU-Staaten mitmachen. Dänemark, Großbritannien und Irland bleiben auf einigen Gebieten außen vor. 25 Mitgliedstaaten beispielsweise haben den europäischen Haftbefehl eingeführt und können damit einander Staatsange-

hörige zur Strafverfolgung ausliefern. Nachdem die 28 EU-Mitglieder über den Aufbau einer europäischen Staatsanwaltschaft lange keine Einigung erzielen konnten, werden nun 16 Mitgliedstaaten voranschreiten. Diese Staatsanwaltschaft kann beispielsweise beim grenzüberschreitenden Mehrwertsteuerbetrug tätig werden.



EU-Ratspräsident Donald Tusk (li.) und der Präsident des Europaparlaments, Antonio Tajani, zeigen die Deklaration der EU-Staats- und Regierungschefs zum 60. Jahrestag der Unterzeichnung der Römischen Verträge.



Im selbstfahrenden Auto kann der Fahrer dem neuen Gesetz zufolge bei eingeschalteter Automatik die Hände vom Steuer nehmen.

Wechselspiel von Technik und Gesetz

Koalition macht den Weg frei für
automatisiertes Fahren

Deutschlands Autobauer stehen in einer stolzen Tradition. Es war der badische Erfinder und Unternehmer Carl Benz, der 1885 mit dem Benz Patent-Motorwagen Nummer 1 das erste Auto mit Verbrennungsmotor und elektrischer Zündung konstruierte. Mehr als 130 Jahre später hat die deutsche Automobilindustrie noch immer eine weltweit führende Stellung bei Qualität und Innovationen inne. Das ist eine gute Voraussetzung dafür, auch die nächste große Herausforderung zu meistern: das automatisierte und vernetzte Fahren.

Nachdem das unionsgeführte Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits zu Beginn der Wahlperiode eine umfassende Strategie für automatisiertes und vernetztes Fahren beschlossen hat, schuf der Bundestag Ende März mit einer Anpassung des Straßenverkehrsrechts die rechtlichen Voraussetzungen für das automatisierte Fahren. Nach den Worten von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) verfügt Deutschland damit über das modernste Straßenverkehrsrecht der Welt. »Auf dem Papier handelt es sich nur um einige wenige Änderungen im Straßenverkehrsgesetz«, kommentiert auch der CDU-Abgeordnete und Verkehrsexperte Steffen Bilger das mit den Stimmen der Koalition beschlossene Gesetz. »Die Tragweite dieser Änderungen ist dafür umso größer«, sagt der Vorsitzende der Jungen Gruppe der Fraktion, der auch den Parlamentskreis Elektromobilität im Bundestag leitet.

Pflicht zum Einbau einer »Blackbox«

Erstmals wird jetzt der menschliche Fahrer mit dem Computer rechtlich gleichgestellt. Das Gesetz schafft die juristischen Voraussetzungen dafür, dass ein Fahrer bei eingeschalteter Automatik die Hände vom Lenkrad nehmen und zum Beispiel im Internet surfen oder E-Mails checken darf, ohne den Vorwurf der Fahrlässigkeit zu riskieren. Er oder sie müssen aber in der Lage sein, bei einer rechtzeitigen Warnung des Systems wieder die Kontrolle zu übernehmen. Geklärt werden auch die Haftungsfragen: Wenn das Fahrzeug im automatisierten Modus gesteuert wird und es zu einem Unfall kommt, wird die Haftpflichtversicherung des Halters den Schaden mit dem Hersteller des Fahrzeugs regeln. Die Gesetzesänderungen betreffen das automatisierte Fahren und nicht das autonome Fahren etwa im Google-Auto, bei dem es keinen Fahrer mehr gibt, sondern nur Passagiere.

»Auch ein Rechts-
rahmen kann
innovativ sein.«

»Man traut es Juristen gar nicht zu, dass auch ein Rechtsrahmen innovativ sein kann, statt nur zu verhindern«, kommentiert der verkehrspolitische Sprecher der Unionsfraktion, Ulrich Lange (CSU), die Gesetzesänderungen und spricht von einem »Meilenstein« in der Verkehrspolitik. Lange verweist darauf, dass die deutsche Industrie eine Vorreiterstellung bei der Anmeldung von Patenten zum automatisierten und auch zum autonomen Fahren einnimmt. Die mit den Stimmen der Koalition verabschiedeten Gesetzesänderungen erhöhten jetzt die Rechtssicherheit für

Nutzer und Entwickler. Auch in Zukunft würden Technik und Gesetz in einem »interessanten Wechselspiel weiterentwickelt«.

Die Hersteller automatisierter Fahrzeuge sind jetzt auch zum Einbau einer Art »Blackbox« verpflichtet, mit der für jeden Zeitpunkt überprüft werden kann, ob der Computer oder ein menschlicher Fahrer das Fahrzeug gesteuert hat. Die Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit, Andrea Voßhoff (CDU), begrüßt, dass die Koalition ihrer Empfehlung gefolgt ist und die durch

Umweltfreundlich fahren mit Elektroautos

Bund fördert alternative Antriebe – Ausbau der Ladestationen – Prämie sorgt für Kaufanreiz

Elektrofahrzeuge sind leise und stoßen keine Schadstoffe aus. Daher stellen Autos, die mit Strom aus erneuerbaren Energien angetrieben werden, eine gute Alternative zu solchen dar, die mit Benzin oder Diesel fahren. Ziel ist, dass bis zum Jahre 2020 mindestens eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen unterwegs sind. Um das Ziel zu erreichen, stellt der Bund Geld für die Verbesserung der Ladeinfrastruktur bereit und fördert den Kauf von Elektroautos mit einer Prämie.

In der Periode von 2017 bis 2020 investiert der Bund 300 Millionen Euro, um die Zahl der Ladestationen in Deutschland zu erhöhen. 1,2 Milliarden Euro stehen bis 2019 für die Förderung des Verkaufs von Elektroautos bereit. So sollen für reine E-Pkws pro Stück 4.000 Euro, für Plug-In-Hybride 3.000 Euro gezahlt werden. Die Hälfte der Summe – also 600 Millionen Euro – steuert die Automobilindustrie bei.

Auch der Fuhrpark des Bundes soll künftig einen Mindestanteil an Elektrofahrzeugen von 20 Prozent umfassen. Für die Mehrkosten bei der Beschaffung stellt der Bund wiederum 100 Millionen bereit. Wenn Arbeitgeber ihren Mitarbeitern Strom zur Verfügung stellen, um ihre Autos aufzutanken, stellt das keinen geldwerten Vorteil mehr dar und muss daher nicht versteuert werden.

Modellregionen für Praxistests

Damit Elektromobilität wirtschaftlich und alltagstauglich werden kann, hat das Bundesverkehrsministerium mehrere Modellregionen auserwählt, in denen Praxistests stattfinden und Demonstrationsvorhaben realisiert werden können. Dabei geht es nicht nur um den Individualverkehr, sondern auch um alternative Antriebe für Busse und im Schienenverkehr sowie um die Reduzierung von Emissionen im Güterverkehr. Insgesamt hat die Bundesregierung die Entwicklung alternativer Antriebe in den vergangenen Jahren mit zwei Milliarden Euro gefördert.



Ein Elektroauto wird an einer Stromtankstelle aufgeladen.



© picture alliance/ Andreas Gebert / dpa

In Pilotprojekten wird getestet, wie per Mobilfunk miteinander vernetzte Autos künftig sicherer unterwegs sein können.

ein Satellitennavigationssystem gespeicherten Daten auf Positions- und Zeitangaben beschränkt werden. Gespeichert werde nur, wenn die Steuerung des Wagens zwischen Fahrer und Computer wechselt, wenn der Fahrer zur Übernahme der Steuerung aufgefordert wird und wenn technische Störungen auftreten. Die ehemalige rechtspolitische Sprecherin der CDU/CSU-Fraktion kritisiert allerdings, dass die Daten auch dann für sechs Monate gespeichert werden sollen, wenn es zu keinem Unfall kommt.

Das digitale Testfeld Autobahn

Laut Bundesminister Dobrindt entscheidet sich beim automatisierten Fahren, ob Deutschland »Innovationsland bleibt oder Stagnationsland wird«. Bereits im September 2015 eröffnete er das Digitale Testfeld Autobahn auf der A9 zwischen Nürnberg und München. Diese weltweit einzige Straße, die mit eigener Sensorik und eigener Intelligenz ausgestattet ist, steht allen interessierten Unternehmen und Forschungseinrichtungen offen, um unter realen Bedingungen das automatisierte Fahren zu erproben und weiter zu verbessern. Dort werden auch hochpräzise Karten erstellt, die das gesamte digitale Testfeld zentimetergenau vermessen. Denn präzise Geodaten sind eine Grundvoraussetzung für automatisierte Fahrsysteme. Im nächsten Schritt sollen auch städtische Bereiche einbezogen werden, um automatisierte Fahrsysteme auch unter den sehr viel komplizierteren Bedingungen des Stadtverkehrs zu erproben und weiterzuentwickeln. Automatisierte Fahrzeuge werden zunächst ausschließlich auf Autobahnen und mit einer Richtgeschwindigkeit von 130 Stundenkilometern eingesetzt werden.

»Weniger Staus, weniger Parkplatzsuche, weniger Umweltbelastung«

In diesem Frühjahr wird auch die von der Bundesregierung eingesetzte Ethik-Kommission unter Vorsitz des ehemaligen Bundesverfassungsrichters Udo di Fabio ihre Ergebnisse zum autonomen Fahren vorstellen. Dabei wird es unter anderem um die Frage gehen, wie sich ein autonomes Auto verhalten soll, wenn ein Unfall mit Sach- oder Personenschäden unvermeidbar ist. Da 90 Prozent aller Verkehrsunfälle auf menschliches Fehlverhalten und weniger als ein Prozent auf technische Mängel zurückzuführen sind, wird nach Überzeugung des Bundesverkehrsministers die Zahl der Unfälle durch das automatisierte Fahren aber enorm zurückgehen. »Es wird durch automatisiertes Fahren auch deutlich weniger Staus, weniger Parkplatzsuche und weniger Umweltbelastungen geben«, sagt Dobrindt voraus. Vom automatisierten zum autonomen und fahrerlosen Fahren,

bei dem es nur noch Passagiere gibt, sei es allerdings noch ein weiter Weg.

Fortschritt als Garant des Wohlstands

»Für die heute geborene Generation werden selbststeuernde Autos eine Selbstverständlichkeit sein«, ist Steffen Bilger überzeugt. Der Verkehrsexperte der Unionsfraktion ist zuversichtlich, dass Deutschland seine Vorreiterstellung auf dem Gebiet des automatisierten Fahrens auch in Zukunft behaupten werde, wozu auch die beschlossene Änderung der Straßenverkehrsordnung einen Beitrag leiste. Selbstverständlich gehe es dabei auch um die Arbeitsplätze in der Automobilindustrie. »Innovationen und der technische Fortschritt im Automobilbereich sind schon lange ein wichtiger Garant für den Wohlstand unseres Landes«, sagt Bilger. »Diese Erfolgsgeschichte wollen wir weiter fortsetzen.«



»Der Bund braucht mehr Kompetenzen«

Clemens Binninger über den Fall Amri und die Vielfachzuständigkeiten der Sicherheitsbehörden

Am 19. Dezember 2016 hat der tunesische Islamist Anis Amri auf dem Weihnachtsmarkt an der Berliner Gedächtniskirche ein verheerendes Attentat verübt. Zwölf Menschen wurden getötet, 60 weitere verletzt. Die Behörden hatten Amri zuvor schon als islamistischen Gefährder eingestuft und observiert. Dennoch konnte er vor dem Attentat untertauchen. Mit der Aufarbeitung des Falls beschäftigte sich das Parlamentarische Kontrollgremium (PKG) des Bundestags und gab eine öffentliche Bewertung ab. »Fraktion direkt« sprach mit dem PKG-Vorsitzenden Clemens Binninger (CDU) über Erkenntnisse und Konsequenzen.

Herr Binninger, welche Fehler haben die Behörden im Umgang mit Anis Amri gemacht?

Binninger: Man hat Amri zwar frühzeitig als Gefährder eingestuft, aber die Gefahr, die von ihm ausging, unterschätzt. Deshalb hat man ihn nicht festgenommen. Es gab drei Handlungsstränge. Jeder für sich eröffnete die Möglichkeit, Personen wie Amri in Haft zu nehmen. Zwei davon hätten auch bei Amri funktioniert:

Erstens, der »Terrorstrang«: Amri wurde als Gefährder eingeschätzt und deshalb phasenweise observiert und überwacht. Dabei konnten die Behörden aber nicht genügend Beweise für einen geplanten Anschlag sammeln, weshalb ein Haftbefehl aus diesen Gründen nicht möglich war.

Zweitens, der Kriminalitätsfaktor: Amri war zweifelsohne kriminell. Er fiel unter anderem wegen Drogenhandels, Körperverletzung und Asylbetrug auf. Diese Delikte wurden von sieben verschiedenen Staatsanwaltschaften verfolgt. Hätte man alle diese Delikte gebündelt und nicht getrennt verfolgt, hätte man einen Haftbefehl beantragen können. Dafür fühlte sich aber keine Staatsanwaltschaft zuständig. Nur die Fälle des Asylbetrugs zu bündeln, wie es eine Staatsanwaltschaft aus Nordrhein-Westfalen getan hatte, reichte natürlich nicht für einen Haftbefehl.

Drittens, die Ablehnung als Asylbewerber: Das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) führte das Asylverfahren Amris innerhalb eines Monats, nachdem er den Antrag gestellt hatte, durch. Er war also ab Mitte Juni 2016 ausreisepflichtig und man hätte ihn abschieben können. Die Instrumente, die das Ausländerrecht in diesen Fällen bietet – beispielsweise Abschiebehaft –, wurden von den Ausländerbehörden in NRW nicht genutzt, noch nicht einmal, als er in Baden-Württemberg festgenommen worden war. Damit wurde die letzte Möglichkeit vertan, Amri in Haft zu nehmen. NRW-Innenminister Jäger macht es sich zu einfach, wenn er sagt, dass Abschiebehaft nicht möglich gewesen wäre. Gerichte haben in anderen Fällen genau das Gegenteil festgestellt.

Gibt es einen Hauptverantwortlichen für das Behördenversagen?

Binninger: Was den konkreten Fall angeht, lag der Schwerpunkt in den beiden Ländern Nordrhein-Westfalen und Berlin. NRW war noch stärker involviert, weil dort das Landeskriminalamt mit Amri befasst war und die Ausländerbehörden für seine Abschiebung zuständig waren.

Grundsätzlich gibt es aber im Umgang mit Gefährdern ein strukturelles Problem: Große, länderübergreifende Vorgänge überfordern unsere Sicherheitsarchitektur, die für solche Bedrohungen im Übrigen nie ausgelegt war. Beispiel Amri: Er ist im Sommer 2015 illegal nach Deutschland eingereist. Bis zu dem Anschlag am 19. Dezember 2016 hatten sich sage und schreibe 50 staatliche Stellen mit ihm befasst: Nachrichtendienste, Polizeidienststellen, Staatsanwaltschaften, Ausländerbehörden bis hin zum Landesinnenministerium in Düsseldorf. Das zeigt eine Zuständigkeitsvielfalt sondergleichen. Sie hat letztlich dazu geführt, dass sich keine Behörde hauptverantwortlich gefühlt hat.

Welche Konsequenzen müssen aus dem Fall gezogen werden?

Binninger: Wir können uns die derzeitige Vielfachzuständigkeit der Sicherheitsbehörden nicht länger



Clemens Binniger
Vorsitzender des Parlamentarischen Kontrollgremiums und Mitglied im Innenausschuss des Bundestages

© Reudinger Generalanzeiger/Thinkhaus

erlauben. Im Gemeinsamen Terrorabwehrzentrum (GTAZ) kommen rund 40 Behörden aus Bund und Ländern zusammen, die alle für die Bekämpfung des internationalen Terrorismus und damit für die Sicherheit Deutschlands zuständig sind. Sie tauschen dort aber ausschließlich Informationen aus, niemand hat Weisungsbefugnis.

Wenn es um den Bereich des internationalen Terrorismus geht, braucht der Bund mehr Kompetenzen, denn die Gefahren beschränken sich nie auf ein einziges Bundesland. Künftig sollten nur vier statt vierzig Behörden beim Umgang mit islamistischen Gefährdern das Sagen haben: Generalbundesanwalt, Bundeskriminalamt, Bundespolizei und Bundesamt für Verfassungsschutz.

»Im Umgang mit Gefährdern müssen wir konsequent sein.«

Kann man Gefährder abschieben, wenn sie als solche identifiziert sind?

Binniger: Nur wenn sie ausreisepflichtig sind. Bei Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit geht das also nicht. Momentan gibt es etwa 650 Gefährder in Deutschland, davon sind rund 150 ausreisepflichtig, wobei sich die Zahl natürlich ständig verändert. Im Umgang mit solchen Gefährdern müssen wir konsequent sein. Da darf es keine Ausreden geben. Ausreisepflichtige Gefährder sind abzuschicken oder in Abschiebehäft zu nehmen. Alle anderen müssen mit allen

Möglichkeiten des Rechtsstaates überwacht und unter Kontrolle gehalten werden.

Was treibt islamistische Terroristen an?

Binniger: Der Hass auf den Westen und die – aus ihrer Sicht – »Ungläubigen«. Dabei kann der Auslöser für eine konkrete Tat ganz unterschiedlich sein. Hinzu kommt, dass wir es mit einem neuen Tätertypus zu tun haben. Es sind nicht mehr nur die islamistisch fanatisierten, konspirativen Zellen, die von langer Hand Anschläge planen. Es sind Einzeltäter oder Kleingruppen, die ohne langen planerischen Vorlauf und mit einfachen Mitteln zuschlagen. Fast alle Attentäter der letzten zwei Jahre in Europa fallen darunter: kriminell, mobil, nicht unbedingt erkennbar fanatisch religiös – aber mit Affinität zum »IS«.

Welche präventiven Maßnahmen sollte man ergreifen, damit sich ein solcher Fall nicht wiederholt?

Binniger: Man kann das Risiko eines Anschlags nur minimieren, nicht ausschließen – so ehrlich muss man sein. Deswegen wäre es ja so wichtig, immer alle rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen und die Zuständigkeit für den Bereich der islamistischen Gefährder beim Bund zu zentralisieren. Damit hätten wir klare Verantwortlichkeiten und Weisungsbefugnisse, um einer Bedrohung Herr zu werden, die uns wohl leider noch eine Weile beschäftigen wird.

Maritime Wirtschaft stärken

Branche im Umbruch – Deutsche Vorreiterrolle in der Technologie sichern

Die Exportnation Deutschland braucht eine starke maritime Wirtschaft, denn etwa 95 Prozent des internationalen Warenaustausches wird über den Seeweg abgewickelt. Die deutschen Seehäfen sind wichtige Knotenpunkte in langen Lieferketten. Ihre Funktions- und Wettbewerbsfähigkeit ist Voraussetzung für Deutschlands wirtschaftlichen Erfolg. Daher hat sich der Bundestag Ende März intensiv mit der maritimen Wirtschaft befasst und einen Antrag der Koalition zum Thema beschlossen.



Die Auftragsbilanz der deutschen Werften ist positiv. Die Schiffbauer sind in wichtigen Bereichen Technologieführer.

Die maritime Wirtschaft sichert über 400.000 Arbeitsplätze und trägt mit rund 50 Milliarden Euro zur deutschen Wirtschaftsleistung bei. Angesichts neuer Herausforderungen wie zum Beispiel den steigenden Klima- und Umweltschutzanforderungen oder der fortschreitenden Digitalisierung befindet sich die stark mittelständisch geprägte Branche in einem grundlegenden Umbruch und muss sich neu positionieren. Die Bundesregierung hat deshalb die »Maritime Agenda 2025« beschlossen. Sie flankiert diesen Prozess. Ziel ist es, die Innovationsfähigkeit der Branche zu stärken und den maritimen Wirtschaftsstandort Deutschland fit für die Zukunft zu machen.

Bundestag beschließt Handlungsempfehlungen

In seinem Antrag begrüßt der Bundestag die Initiative der Bundesregierung und setzt mit einer Reihe von Handlungs-

empfehlungen eigene Akzente. So verlangt das Parlament, die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Flagge langfristig sicherzustellen. Hintergrund ist die zunehmende Ausflagung, also die Verwendung anderer Nationalflaggen und damit einhergehend die Eintragung in ausländische Schiffsregister. Die Schiffseigner versprechen sich davon geringere Steuerzahlungen, niedrigere Lohnkosten und laxere Vorschriften. Diesem Trend soll entgegengewirkt werden, da die Ausflagung unmittelbare Auswirkungen auf Ausbildung und Beschäftigung der Seeleute hat und den Schifffahrtsstandort Deutschland schwächt.

Die Auftragsbilanz der deutschen Werften ist hingegen positiv. Das ist umso bemerkenswerter als andere Staaten ihre Schiffsbauer teilweise massiv subventionieren und so den Wettbewerb verzerren. Der Schlüssel zum Erfolg ist die Technologieführerschaft in wichtigen Bereichen. Bei Spezialschiffen wie hochkomplexen Fahrgast- und Kreuzfahrtschiffen, Yachten, modernen Fähren und Marineschiffen sind deutsche Unternehmen weltweit führend. Damit dies so bleibt, setzt sich der Deutsche Bundestag dafür ein, den Überwasserschiffbau als Schlüsseltechnologie einzustufen und künftig mit Mitteln für Forschung und Entwicklung zu unterstützen.

Die Seeschifffahrt ist – bezogen auf die Transporteinheit – der umweltfreundlichste und energieeffizienteste aller Verkehrsträger. Trotzdem muss die Belastung der Umwelt durch den wachsenden Schiffsverkehr weiter vermindert werden. Vor diesem Hintergrund entwickelt sich das so genannte Green shipping zunehmend zu einem wichtigen Wettbewerbsfaktor. »Die Förderung umweltfreundlicher und ressourcenschonender Zukunftstechnologien im Bereich Schifffahrt, Schiffbau und Häfen zählt für mich zu den entscheidenden Maßnahmen«, sagt Rüdiger Kruse (CDU), Beauftragter der Unionsfraktion für die maritime Wirtschaft.

Deutsches Maritimes Zentrum wird gegründet

Um den aktuellen Innovationsdruck aufrechtzuerhalten und der Branche neue Perspektiven am globalen Markt zu eröffnen, hat der Deutsche Bundestag die Gründung des Deutschen Maritimen Zentrums (DMZ) mit Sitz in Hamburg beschlossen. In der Hansestadt sollen künftig Forschung, Entwicklung und Innovationen im Bereich der maritimen Wirtschaft koordiniert werden. Das Zentrum ergänzt die Optimierung bestehender und neuer Förderprogramme. Die genannten Beispiele zeigen: Wenn politischer Wille und technische Innovationskraft ineinandergreifen, hat Deutschland alle Chancen, den maritimen Standort zu stärken und gleichzeitig neue Umweltstandards in einer weltweiten Schlüsselindustrie zu setzen.

Freihandelsabkommen mit Japan schnell abschließen

Der Vorsitzende der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Volker Kauder, besuchte im April zum siebten Mal Japan, die drittgrößte Volkswirtschaft der Welt. Mit Premierminister Shinzō Abe war er sich vor allem in einem zentralen Punkt einig: Die Verhandlungen über das Freihandelsabkommen zwischen der EU und Japan müssten schnell abgeschlossen werden. Angesichts der Abschottungspolitik von US-Präsident Donald Trump sei die Zeit des Zögerns vorbei. Auf dem Bild sind neben Kauder und Abe in der Mitte auch der Bundestagsabgeordnete Stefan Heck (CDU) und eine Dolmetscherin zu sehen.



© Ulrich Scharlack

Otte zu Truppenbesuch in Mali

Der verteidigungspolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Henning Otte, hat Anfang April die Bundeswehrsoldaten besucht, die sich im Einsatz in Mali befinden. Er zeigte sich beeindruckt von der Art und Weise, wie die Soldaten die schwierigen Einsatz- und Umweltbedingungen meistern, dass sie beispielsweise selbst bei 45 Grad Celsius ihrem Auftrag einwandfrei nachkommen. Derzeit befinden sich mehr als 900 Bundeswehrsoldaten in Mali, die entweder in der UN-Mission zur Stabilisierung des westafrikanischen Landes oder in der EU-Ausbildungsmission eingesetzt sind.



© CDU/CSU-Bundestagsfraktion



© Steven Rößler

Königlicher Besuch im Bundestag

Das Hohe Haus hatte im April hohen Besuch: Bundestagsvizepräsidentin Michaela Noll (CDU) empfing im Bundestag König Carl XVI. Gustaf und Königin Silvia von Schweden. König Carl Gustaf, der Ehrenvorsitzender der World Scout Foundation und engagierter Pfadfinder ist, besuchte mit zahlreichen Pfadfindern die Bundeshauptstadt.

Das Hohe Haus hatte im April hohen Besuch: Bundestagsvizepräsidentin Michaela Noll (CDU) empfing im Bundestag König Carl XVI. Gustaf und Königin Silvia von Schweden. König Carl Gustaf, der Ehrenvorsitzender der World Scout Foundation und engagierter Pfadfinder ist, besuchte mit zahlreichen Pfadfindern die Bundeshauptstadt.

Arbeit und Eigentumsbildung

Die Arbeitnehmergruppe der CDU/CSU-Bundestagsfraktion bekennt sich zur Christlichen Soziallehre



Der Vorsitzende der Arbeitnehmergruppe, Peter Weiß, bei Ketterer Maschinenbau in Emmendingen

Der »Fürsorgestaat« ist für die Unionsfraktion kein Ideal, sondern ein Schreckgespenst. In der gesellschaftspolitischen Ausrichtung unterscheidet sie sich also grundlegend von den politischen Mitbewerbern. Uneingeschränkt bekennt sich die Arbeitnehmergruppe daher zu den Prinzipien eines solidarischen und subsidiären Sozialstaats, der unter anderem die Grundlage für eine auskömmliche Alterssicherung schaffen hilft und bei Krankheit, aber auch im Falle von Arbeitslosigkeit zur Stelle ist. »Sozialer«

Die erfolgreiche Wirtschaftspolitik der Bundesregierung hat in den vergangenen Jahren immer mehr Menschen die Chance auf Beschäftigung und damit auf gesellschaftliche Teilhabe eröffnet. Und eine faire Beteiligung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer am Produktivitätszuwachs in Form guter Löhne gehört schon seit Ludwig Erhard, dem Vater der Sozialen Marktwirtschaft, zu den festen politischen Grundsätzen der Union. Denn nur eine stabile Beschäftigung mit solider Entlohnung schafft nach Auffassung der Unionsfraktion die Basis für eine bürgerliche Identität, die von Eigenverantwortung, gesellschaftlicher Solidarität und gemeinnützigem Engagement gekennzeichnet ist. Nur auf dieser Grundlage können Menschen ihr Leben in verlässlichen und belastbaren Bindungen, insbesondere als Familie, gestalten und Verantwortung füreinander übernehmen.

Diese Identitätsmerkmale knüpfen an zentrale Begrifflichkeiten der Christlichen Soziallehre an, für die die Arbeitnehmergruppe der CDU/CSU-Bundestagsfraktion seit 65 Jahren unverändert eintritt. Das Menschenbild der Arbeitnehmergruppe ist geprägt von den Grundsätzen eben dieser Christlichen Soziallehre, die eine der drei zentralen geistesgeschichtlichen Wurzeln der Unionsparteien ist und auf der die Soziale Marktwirtschaft fußt. Daher ist für die Arbeitnehmergruppe Politik mehr als nur der Ausgleich von Interessen. Wer sich der Christlichen Soziallehre verbunden fühlt, ist in der Arbeitnehmergruppe richtig, unabhängig davon, ob er oder sie im engeren Sinne Arbeitnehmer oder Arbeitnehmerin ist. Auf ihrer Basis pflegen der Vorsitzende der Arbeitnehmergruppe, Peter Weiß (CDU), und seine Mitstreiter auch den Kontakt zu Kirchen und Gewerkschaften sowie anderen gesellschaftlichen Gruppen.

als der Bezug von Lohnersatzleistungen ist es allemal, wieder eine Arbeit zu finden und aus eigener Kraft sein Schicksal zu gestalten – und das in jedem Alter. Diese Priorität für Arbeit muss sich auch in den politischen Konzepten wiederfinden.

Der Staat setzt den Ordnungsrahmen

Die Arbeitnehmergruppe will starke Schultern angemessen an der Finanzierung der öffentlichen Infrastruktur und anderen gemeinschaftsdienlichen Ausgaben beteiligen. Allerdings wehrt sie sich gegen eine ideologisch geprägte Umverteilungspolitik. Es geht nicht darum, dass der Staat möglichst viel einsammelt und wieder verteilt und dabei alles beim Alten bleibt. Vielmehr soll möglichst vielen Menschen die Bildung von Eigentum ermöglicht werden.

Damit erübrigen sich nachgelagerte Verteilungsmechanismen. Die Arbeitnehmergruppe der Unionsfraktion will einen breiten, starken und leistungsfähigen Mittelstand aus Unternehmern und Arbeitnehmern. Entscheidende Voraussetzungen hierfür sind neben einer fairen Entlohnung und Eigentum besonders auch der Zugang zu Bildung.

Auf Lohndrückerei ausgerichtete Wettbewerbsstrategien oder die Privilegierung von Einkünften aus Kapitalerträgen gegenüber Einkünften aus Arbeit passen nicht hierzu und zur von Ludwig Erhard formulierten Zielsetzung »Wohlstand für alle«. Solchen Entwicklungen will die Unionsfraktion aktiv entgegenzutreten. Die unverändert hohe Bedeutung eines funktionierenden Ordnungsrahmens in einer Sozialen Marktwirtschaft, den der Staat setzt, hat zuletzt die Finanzmarktkrise wieder ins Gedächtnis gerufen.

Gleicher Lohn für gleiche Arbeit

Fragen und Antworten zum Entgelttransparenzgesetz

Gleiche Bezahlung von Frauen und Männern bei gleicher oder gleichwertiger Arbeit ist derzeit nur im Gesetzblatt eine Selbstverständlichkeit. In der Realität verdienen Frauen in Deutschland bei gleicher formaler Qualifikation und ansonsten gleichen Merkmalen noch immer weniger. Bislang fehlt ein Instrument, das eigentlich Selbstverständliche in der Praxis durchsetzen zu können. Laut Statistischem Bundesamt beträgt die sogenannte bereinigte Entgeltlücke aktuell sechs Prozent. Bereinigt bedeutet, dass bestimmte Faktoren wie häufigere Teilzeitarbeit von Frauen, Berufsunterbrechungen aufgrund von Kindererziehungszeiten oder ein bestimmtes Berufswahlverhalten aus den Verdienstunterschieden herausgerechnet werden.

Wie kann das Entgelttransparenzgesetz zu gerechter Bezahlung beitragen?

Ziel des Gesetzes ist es, Transparenz bei den Gehaltsstrukturen zu schaffen, ohne die Betriebe mit unnötiger Bürokratie zu belasten. Das Gesetz gibt Frauen – und Männern – einen individuellen Anspruch auf Auskunft darüber, warum sie wie bezahlt werden und wie viel eine vergleichbare Gruppe anderen Geschlechts im Unternehmen verdient. Somit haben die Betroffenen ein Instrument an der Hand, um auf gleiche Bezahlung pochen zu können. Denn wie sollen sie sonst nachweisen, dass

sie für gleiche oder gleichwertige Arbeit weniger verdienen als ihre Kollegen, wenn die Gehaltsstrukturen im Dunkeln liegen? Woher sollen Frauen wissen, ob ihr Entgelt angemessen ist, wenn sie die Kriterien und Verfahren nicht kennen, die bei der Lohnfindung eine Rolle spielen?

Welches sind die wesentlichen Elemente des Gesetzes?

Das Entgelttransparenzgesetz hat drei Kernelemente: Arbeitgeber müssen Beschäftigten in Betrieben mit mehr als 200 Mitarbeitern zukünftig auf Anfrage erläutern, nach welchen Kriterien sie bezahlt werden. Unternehmen mit mehr als 500 Beschäftigten werden zudem aufgefordert, betriebliche Verfahren zur Überprüfung und Herstellung von Entgeltgleichheit einzuführen. Darüber hinaus müssen Unternehmen mit mehr als 500 Beschäftigten – soweit sie nach dem Handelsgesetzbuch lageberichtspflichtig sind – regelmäßig über ihre Fortschritte bei der Gleichstellung und Entgeltgleichheit berichten.

Was bedeutet das Gesetz für die Tarifautonomie?

Die Tarifautonomie ist ein hohes Gut – und sie funktioniert. Schon heute ist die Lohnlücke zwischen Männern und Frauen dort am niedrigsten, wo Tarifbindung besteht. Daher hat sich die Unionsfraktion dafür eingesetzt, die Bedeutung von Tarifverträgen heraus-

zustellen. So gibt es für Unternehmen, in denen Tarifverträge gelten, Erleichterungen bei der Auskunftspflicht. Diese Betriebe müssen die Berichte über die Gleichstellung und die Entgeltgleichheit zudem nur alle fünf statt alle drei Jahre verfassen. Tarifiernde Unternehmen werden den tarifgebundenen gleichgestellt.

Nimmt das Gesetz Rücksicht auf die Belange der Wirtschaft?

Da Überregulierung nicht selten Arbeitsplätze kostet, haben CDU und CSU darauf gedrungen, die Belastungen für die Wirtschaft so gering wie möglich zu halten. So ist zum Beispiel die Durchführung von Prüfverfahren freiwillig. Auch ist die Verpflichtung entfallen, in Stellenanzeigen künftig das Mindestgehalt anzugeben. Die Berichtspflicht über Entgeltfortschritte betrifft nur Unternehmen, die auch nach dem Handelsgesetzbuch lageberichtspflichtig sind.

Die Union stellt damit klar: Es bleibt in erster Linie Aufgabe der Unternehmen und Gewerkschaften, letzte Lücken in der Lohngerechtigkeit zu schließen. Der Staat sollte sie dabei aber in vernünftiger Weise unterstützen und so auch Frauen in ihrem Recht auf faire Bezahlung stärken.

Mehr Gewaltdelikte, mehr Cyber-Attacken, weniger Einbrüche. Das ist das Fazit der aktuellen polizeilichen Kriminalstatistik. 2016 sind insgesamt **193.542** Gewalttaten wie Mord, Totschlag, Vergewaltigung und Raub registriert worden. Das sind **6,7** Prozent mehr als im Vorjahr. Gefährliche und schwere Körperverletzungen haben um fast **10** Prozent zugenommen. Auch die Cyber-Attacken sind mit **53,8** Prozent plus deutlich angestiegen. Wurden 2015 noch rund **46.000** Fälle erfasst, in denen Daten ausgespäht, abgefangen oder verändert wurden, waren es 2016 über **82.000** Fälle. Erfreulich ist dagegen der Rückgang der Wohnungseinbrüche um **9,5** Prozent auf **151.265**. Um Einbrecher wirkungsvoller abzuschrecken, hat die Unionsfraktion 2016 die finanzielle Förderung des Einbaus von Sicherheitstechnik auf den Weg gebracht.

Digitaler Wandel für Wachstum und Wohlstand

Von Bernhard Rohleder, Bitkom-Hauptgeschäftsführer

Blockchain, Virtual Reality, Big Data, künstliche Intelligenz oder der 3D-Druck: Noch nie gab es eine Epoche, in der ähnlich viele bedeutende Technologien gleichzeitig auf den Markt kamen und sofort in die Breite gingen. Technologien, die jede für sich genommen ein enormes disruptives, epocheprägendes Potenzial haben. Dabei geht es um mehr als um bahnbrechende, spannende Technologien. Es geht um die Ablösung von Bargeld und Kreditkarte durch ein neues, sicheres und extrem komfortables Finanzwesen. Es geht um eine hochwertige und bezahlbare medizinische Versorgung rund um die Uhr, kurz: um Individualmedizin statt Medizin von der Stange, um Vollversorgung auch in ländlichen Regionen. Es geht um grüne Innenstädte und weniger Verkehrstote durch autonome Fahrzeuge. Es geht um die Schließung von Wertstoffkreisläufen durch 3D-Druck. Die Digitalisierung ist der größte Wohlstandstreiber seit der Industrialisierung. 56 Prozent der Deutschen ab 14 Jahren sagen in einer aktuellen Bitkom-Umfrage, dass der Wohlstand in Deutschland durch die Digitalisierung zunehmen wird.

Wenn wir über Digitalisierung sprechen, dann sprechen wir über die Zukunft unseres Landes. Denn die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft hängt entscheidend von der Geschwindigkeit ihrer digitalen Transformation ab. Mit der Digitalen Agenda hat die Bundesregierung große Schritte in diese Richtung gemacht. Sie sollte in der kommenden Legislaturperiode fortgeschrieben und um eine internationale Dimension erweitert werden.

Unsere Leitbranchen vom Automobilbau über die Banken und die chemische Industrie bis zum Maschinenbau und dem Versicherungssektor müssen digital ausgerichtet werden. Das ist es auch, was uns so grundsätzlich vom Silicon Valley unterscheidet. Alle bekannten Unternehmen im Valley sind digital geboren. Transformation und Digitalisierung? Im Valley kein Thema. Ganz anders in Europa. Wir haben eine zweihundertjährige industrielle Tradition, einen gewachsenen Mittelstand und viele ihren Heimatregionen verbundene Familienunternehmen. Ihre industriellen Wurzeln reichen zurück in eine Zeit, als im Silicon Valley gerade die ersten Siedlertrecks ankamen.

In der industriellen Ökonomie sind wir eine Nation von Weltklasse-Spielern. In der digitalen Ökonomie versuchen wir uns als Weltklasse-Schiedsrichter: Regulierung made in Germany. Das hat bislang nicht funktioniert und es wird auch künftig nicht funktionieren. Das Gewicht



© Bitkom

Deutschlands und Europas auf den Weltmärkten nimmt von Jahr zu Jahr ab, und so sinkt auch unser politisch-regulatorischer Einfluss. Wollen wir ihn wiedergewinnen, dann gibt es nur einen Weg: Wir brauchen starke digitale Player und Plattformen auf der Weltbühne. Auf den Aufbau dieser Unternehmen müssen wir uns konzentrieren.

Dass dies geht und wie es geht, machen uns die Skandinavier vor. Sie haben u.a. Skype und Spotify gegründet. Sie haben die Märkte für Telekommunikation und Musik weltweit revolutioniert. Und auch in Deutschland haben wir ein Bei-

spiel: FlixBus – eine internationale Plattform für selbstständige Busunternehmen, und jetzt erstmals größer als der weltweite Primus Greyhound aus den USA.

Unser Ziel muss sein, weltweiter Vorreiter der digitalen Transformation zu sein und globale Standards zu setzen. Dazu brauchen wir dreierlei:

1. Eine digitale Industriepolitik, die von international agierenden Konzernen über Mittelständler bis hin zu Start-ups alle mit einschließt und deren Zusammenarbeit vorantreibt. Initiativen wie »Digital Hubs Germany« zeigen, wie das gehen kann.

2. Eine digitale Bildungspolitik, die neuen Lehrplänen folgt. Zu ihnen sollte nicht nur Coding gehören, sondern ebenso eine volle Zweisprachigkeit deutsch-englisch für alle Grundschulabgänger. Dies ist die Basis des skandinavischen Erfolgs und hier müssen wir vergleichbar ambitioniert sein.

3. Einen digitalen Mindset, mit dem wir Chancen besser sehen und ergreifen können. Wir dürfen uns vor lauter Angst und Sorgen vor Veränderungen nicht den Blick auf eine chancenreiche, wirtschaftlich leistungsfähige, absolut lebenswerte digitale Zukunft verstellen lassen. Nur mit Zuversicht, mit Freude und Begeisterung können wir die digitale Transformation erfolgreich gestalten.

Impressum

Herausgeber
Michael Grosse-Brömer MdB
Max Straubinger MdB
CDU/CSU-Bundestagsfraktion
Platz der Republik 1
11011 Berlin

V.i.S.d.P.: Ulrich Scharlack
Redaktion: Claudia Kemmer
(verantwortl.)

T 030. 227-5 30 15
F 030. 227-5 66 60
pressestelle@cducsu.de

Diese Veröffentlichung der CDU/CSU-Bundestagsfraktion dient ausschließlich der Information. Sie darf während eines Wahlkampfes nicht zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden.



»Es ist im deutschen Interesse, mehr für unsere Sicherheit zu tun.«

Henning Otte, verteidigungspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, über die Notwendigkeit einer Erhöhung der Verteidigungsausgaben



CDU CSU
Fraktion im Deutschen Bundestag

© picture alliance / Michael Kappeler / dpa

Die Fraktion im Internet und den sozialen Medien

Die Webseite der Fraktion:
www.cducsu.de



[www.facebook.com/
cducsubundestagsfraktion](https://www.facebook.com/cducsubundestagsfraktion)

Der Blog der Fraktion:
blogfraktion.de



www.youtube.com/cducsu

Fraktion direkt:
www.cducsu.de/fd



twitter.com/cducsu

Bundestagsdrucksachen:
www.bundestag.de



[www.instagram.com/
cducsu](https://www.instagram.com/cducsu)

»Fraktion direkt« bestellen

»Fraktion direkt – Das Monatsmagazin« erscheint jeweils am Ende eines Monats. Bestellen können Sie das Heft unter fraktiondirekt.abo@cducsu.de

Über die aktuellen Entwicklungen informiert Sie wöchentlich »Fraktion direkt – Der Newsletter«. Den elektronischen Newsletter können Sie abonnieren unter www.cducsu.de/newsletter-abo. Sie erhalten dazu auch die PDF-Ausgabe von »Fraktion direkt – Das Monatsmagazin«.

Termine

15. Mai 2017
Arbeitnehmerkongress 2017
17. Mai 2017
Kongress
»Von der Freiheit des Christenmenschen – 500 Jahre Reformation«
17. Mai 2017
Fachgespräch
»Mittelmeerraum stabilisieren – Entwicklungspolitische Kooperation ausbauen«
31. Mai 2017
Kongress
»Landwirtschaft im Brennpunkt«
31. Mai 2017
3. Ordnungspolitischer Dialog