



NEWSLETTER VON CLAUDIA TAUSEND

Hinter uns liegt eine produktive letzte Sitzungswoche und wir haben wegweisende Beschlüsse gefasst. Wir haben ein Konjunkturprogramm auf den Weg gebracht, wie es noch nie dagewesen ist, und haben dank unserer Hartnäckigkeit nun die Grundrente beschlossen. Abermals haben wir uns damit als die gestaltende Kraft in der Koalition erwiesen. Mehr dazu in diesem Newsletter.

Viel Spaß beim Lesen

Konjunkturprogramm beschlossen:

Mit Schwung aus der Krise

Es ist das größte Konjunkturprogramm in der Geschichte der Bundesrepublik, das wir diese Woche im Bundestag beschlossen haben. Damit wollen wir die wirtschaftliche Entwicklung stabilisieren und Beschäftigung auch während und nach der Corona-Pandemie sichern. 130 Milliarden Euro für Familien, für Kommunen, für Auszubildende, für kleine und mittelständische Unternehmen, für die Kultur und für die Umwelt – wir haben für eine starke sozialdemokratische Handschrift gesorgt.

Bis zum Jahresende senken wir die Mehrwertsteuer um drei Prozent. Damit wird ein Konjunkturimpuls gesetzt und Verbraucherinnen und Verbrauchern geholfen, gut durch die Krise zu kommen. Haushalte mit normalem und geringem Einkommen profitieren besonders, da sie einen höheren Anteil ihres Einkommens für den Konsum ausgeben.

Familien erhalten einen Kinderbonus von 300 Euro für jedes Kind. Der Bonus wird nicht auf Sozialleistungen angerechnet. Der Kinderbonus wird dabei nicht die Kommunen belasten: Der Bund übernimmt vollständig auch die Länder- und Gemeindeanteile. Den Entlastungsbetrag für Alleinerziehende verdoppeln wir bis Ende 2021.

Unternehmen werden zur Förderung ihrer wirtschaftlichen Erholung mit der Einführung der degressiven Abschreibung für bewegliche Wirtschaftsgüter, der Verbesserung der Möglichkeiten der Verlustverrechnung, der Erhöhung der steuerlichen Forschungszulage sowie weiteren steu-

erlichen Erleichterungen unterstützt. Es zeigt sich außerdem, dass die Instrumente der Kurzarbeit, der Soforthilfen und der Bürgschaften wirken. Allein in München erteilte die KfW bis Ende Mai 1.076 Zusagen in den Corona-Hilfsprogrammen mit einem Volumen von 555,5 Mio. Euro.

Milliardenschwere Entlastung für Kommunen

Städte und Gemeinden müssen finanziell handlungsfähig bleiben, um gute Lebensbedingungen vor Ort zu ermöglichen. Deshalb haben wir den kommunalen Solidarpakt 2020 beschlossen. Die krisenbedingten Einnahmeausfälle bei der Gewerbesteuer im Jahr 2020 – für München rechnet der Kämmerer Christoph Frey mit 740 Mio. Euro – gleichen Bund und Länder vollständig aus. Wir nehmen dafür 5,9 Mrd. Euro in die Hand. Nun müssen die Länder ihre Pflicht erfüllen.

In München sind im ÖPNV die Einnahmen im Einzelfahrkartenbereich um etwa 90% zurückgegangen. Die MVG rechnet mit 180 Mio. Euro weniger Einnahmen. Der Bund zahlt den Länder daher 2,5 Mrd. Euro zusätzlich zur Finanzierung des ÖPNV, die damit den kommunalen Verkehrs-Unternehmen Beihilfen gewähren sollen.

Außerdem wird der Bund mit 4 Mrd. Euro pro Jahr künftig 75 Prozent der Kosten der Unterkunft für Bezieherinnen und Bezieher von Sozialleistungen übernehmen. Das entlastet München im zweistelligen Millionenbereich und schafft mehr Spielräume zum Investieren.



Wichtige Informationen aus erster Hand zur aktuellen Lage bei den Münchner Großunternehmen bekamen wir von Horst Lischka und Roberto Armellini von der IG Metall München.

Zukunftsinvestition in Klimaschutz

Wir wollen bis spätestens 2050 Deutschland klimaneutral machen. Einen Innovationsschub sollen die 26 Mrd. Euro anstoßen, die in den Klimaschutz investiert werden. Im aktuellen Programm verdoppeln wir die Kaufprämie für klimafreundliche E-Autos. Wir investieren 2,5 Mrd. Euro, um den Ausbau des Ladesäulennetzes zu beschleunigen, fördern die Batteriezellenfertigung verstärkt und richten die KfZ-Steuer stärker am Klimaschutz aus. Mit 1,2 Mrd. Euro fördern wir sauberere Lastwagen, stocken die Förderung für E-Busse auf und unterstützen soziale Dienste (wie Pflegedienste, Essen auf Rädern) beim Umstieg auf klimafreundlichere Fahrzeuge. Wir stärken die Bahn, die in der Coronakrise deutliche Einbußen verkraften musste, damit die Takte dichter und das Schienennetz besser werden können. Außerdem steigen wir mit einem umfangreichen Investitionspaket in die Wasserstofftechnologie ein, um unser ehrgeiziges Klimaziel zu erreichen. Bis 2030 werden mindestens fünf Gigawatt Elektrolyseleistung in Deutschland aufgebaut. Um den Ausbau der Erneuerbaren Energien weiter zu forcieren, wird der Deckel für Photovoltaik unmittelbar abgeschafft und das Ausbau-Ziel für die Offshore-Windkraft von 15 auf 20 GW in 2030 angehoben. Ab 2021 steigern wir die Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt zur EEG-Umlage zur Förderung von Ökostrom-Anlagen und entlasten damit Privathaushalte und Unternehmen bei den Stromkosten.

Das CO₂-Gebäudesanierungsprogramm wird für 2020 und 2021 um eine Milliarde Euro auf 2,5 Mrd. Euro aufgestockt. Auch die Förderprogramme des Bundes zur energetischen Sanierung kommunaler Gebäude werden erhöht und ein Programm zur Förderung von Klimaanpassungsmaßnahmen in sozialen Einrichtungen wird aufgelegt.

Das Konjunkturprogramm soll helfen, dass wir gestärkt aus der Krise hervorgehen, unsere Kommunen wieder handlungsfähig machen und die Weichen für eine nachhaltige Zukunft stellen.

Novelle des Baugesetzbuches auf dem Weg

Zu Beginn dieser Legislaturperiode war ich Teil der Expertenkommission „Nachhaltige Baulandmobilisierung und Bodenpolitik“ aus Vertreterinnen und Vertretern von Bund, Ländern, Kommunen und Fachkreisen. Angesichts des großen Mangels an bezahlbarem Wohnraum war unser Ziel, Boden gemeinwohlorientierter zu nutzen, nachhaltig mehr Bauland für den Wohnungsbau bereitzustellen und die kommunale Handlungsfähigkeit zu stärken. Der im Baugesetzbuch definierte gesetzliche Rahmen spielt dabei eine Schlüsselrolle. Auf Basis unserer Handlungsempfehlungen hat das Bundesinnenministerium nun einen Referentenentwurf zur Novelle des Baugesetzbuches vorgelegt, den ich als Berichterstatterin der SPD-Bundestagfraktion im parlamentarischen Verfahren federführend betreuen werde.

Zu den zentralen Punkten für mich gehört der **sektorale Bebauungsplan**. Unser in München erfolgreiches Instrument der sozialgerechten Bodennutzung, kurz SoBoN, ist bundesweit bekannt und kopiert. Aber es gibt viele Gebiete in der Stadt (vor allem §34-Gebiete), in denen wir sie nicht anwenden dürfen. In bebauten Stadtquartieren, in Baulücken, oftmals wenn ein neues Karree entsteht. Hier schaffen Investoren weder bezahlbaren Wohnraum, noch beteiligen sie sich an den Infrastrukturkosten.

Bis zu 60 Prozent der Wohnungen, die in München entstehen, entstehen in §34-Gebieten. Das Gesetz schlägt vor, mit sektoralen Bebauungsplänen auch in diesen Gebieten in Zukunft festlegen zu können, dass dort zum Beispiel nur Wohnungsbau entsteht und dass auch sozialer Wohnungsbau entstehen darf. Dies wäre für München ein wichtiger Schritt zu mehr Handlungsfähigkeit. Was meiner Meinung nach nicht geht, ist, dieses Instrument gerade mal für fünf Jahre befristet einzuführen. Hier brauchen die Kommunen langfristige Sicherheit. Außerdem will ich das Instrument weiterentwickeln, mit einer Abgabe für Infrastruktur und mit einer einfacheren Praxis für die Verwaltung.

Für die SPD konnte ich darüber hinaus durchsetzen, dass die **Anwendung von Baugeboten** in angespannten Wohnungsmärkten erleichtert wird. In innerstädtischen Baulücken oder Brachen steckt enormes ungenutztes Potenzial für den dringend benötigten Wohnungsbau, die wir damit aktivieren.



Gemeinsam mit meinen Abgeordnetenkolleg*innen Klaus Mindrup und Ulli Nissen bin ich im Austausch mit Kevin Kühnert, dem stv. Parteivorsitzenden zuständig für den Bereich Bauen und Wohnen.

Mir war wichtig, die **Vorkaufsrechte der Kommunen auszuweiten**, um Boden wieder vermehrt ins öffentliche Eigentum zu überführen und eine am Gemeinwohl orientierte Steuerung zu ermöglichen. Die Stadt München nutzt die schon bestehenden Vorkaufsrechte. Seit der Verschärfung der Erhaltungssatzung im Juli 2018 konnte die Stadt über das Vorkaufsrecht 500 Wohnungen für 363 Mio. Euro erwerben und damit langfristig für die Mieterinnen und Mieter bezahlbar halten. Diese Rechte wollen wir nun ausdehnen und Ausübungsfrist verlängern, um die Position der Städte zu stärken. Die enormen Summen zeigen aber auch, dass es ein teures Instrument ist und ich werde daher dafür kämpfen, dass der von den Kommunen zu zahlende Kaufpreis im Vorkaufsfall preislimitiert ist.

Ein großer Erfolg ist für uns als SPD, dass der Innenminister nun endlich unserem Vorschlag folgt, in angespannten Wohnungsmärkten die **Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen einzuschränken**. Wir wollen so den Missbrauch dieser Entmietungsstrategie unterbinden und Verdrängung verhindern. Außerhalb der Erhaltungssatzungsgebiete konnte München bisher nichts dagegen unternehmen, wenn Mieterinnen oder Mietern gekündigt, die Häuser luxussaniert und die einzelnen Wohnungen verkauft wurden. Mit dem Umwandlungsverbot wird sich das ändern.

Nach der politischen Sommerpause kommt das Gesetz in den Bundestag. Für die SPD-Bundestagsfraktion werde ich mich für weitere Verbesserungen einsetzen. Wir müssen zum Beispiel für ein lebendiges Zusammenleben in der Stadt das Immissionsschutzrecht und Bauplanungsrecht besser balancieren und außerdem Kleingewerbe in die Milieuschutzsatzung aufnehmen. Mein Ziel ist es, dass die Novelle zu einem bodenpolitischen Erfolg wird.

Mietmoratorium ausgelaufen

Union verhindert Schutz der Mieter*innen in der Krise

Zu Beginn der Pandemie haben wir ein Kündigungsmoratorium für Mietzahlungen, Verbraucherdarlehen sowie Energie-, Wasser- und Telefonabrechnungen beschlossen. Wer coronabedingt diese Kosten nicht zahlen konnte, konnte sie bis Ende Juni 2022 stunden und dann nachzahlen. Unsere Justizministerin Christine Lambrecht wollte diese Regelung und den verbesserten Kündigungsschutz bis zum 30. September verlängern und hat dazu eine Verordnung vorgelegt. Leider haben dies die CDU- und CSU-geführten Ministerien unter dem Druck der Immobilienlobby bisher blockiert. So ist die Regelung zum Nachteil aller, die unverschuldet in finanzielle Nöte geraten sind, ausgelaufen. Ab jetzt reicht wieder ein Mietrückstand von zwei Monatsmieten für eine fristlose Kündigung. Der Mieterverein schätzt für München, dass bis zu 400.000 Haushalte betroffen sein könnten.

Ich kann die Union nur auffordern, ihre Blockade aufzugeben. Ich unterstütze außerdem die Idee des „Sicher-Wohnen-Fonds“, den der Deutsche Mieterbund vorgeschlagen hat. Dieser Fonds soll bei pandemiebedingten Zahlungsrückständen ein zinsloses Darlehen gewähren, um die laufende Miete zu sichern. Sollte die Mieterin oder der Mieter außerstande sein, bis zum 30. Juni 2022 zurückzuzahlen, wandelt sich der Rest des Darlehens in einen Zuschuss um.

Dem Appell unserer Sozialreferentin Dorothee Schivy an die soziale Verantwortung von Vermieterinnen und Vermieter schließe ich mich an. Menschen, die absehbar ihre Miete nicht zahlen können, sollten sich so früh wie möglich Unterstützung zu holen. Am besten wenden sie sich an die Fachstelle zur Vermeidung von Wohnungslosigkeit in den Sozialbürgerhäusern. Sie bietet Beratung an und kann in bestimmten Fällen auch finanziell helfen. Informationen gibt es auch über das Servicetelefon der Stadt unter 089 233-96833.

Viergleisiger Bahnausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen Das geht besser!

Ende April hat die DB Netz AG das Ergebnis einer sogenannten Grobvariantenuntersuchung zum viergleisigen Ausbau im Bahnabschnitt Daglfing-Johanneskirchen dem Bundesverkehrsministerium vorgelegt. Hinter verschlossenen Türen fällt das Verkehrsministerium die Entscheidung, von seiner Seite nur noch den oberirdischen Ausbau weiterzuverfolgen. Stück für Stück dringen nun die Details an die Öffentlichkeit. Ich finde sowohl das Vorgehen als auch das Ergebnis fragwürdig und fordere Verbesserungen ein.

Es geht darum die derzeit zweigleisige Strecke Daglfing-Johanneskirchen auf vier Gleise auszubauen, um mehr Kapazitäten für den Güterverkehr zu schaffen. Der Abschnitt ist zusammen mit den Projekten der Daglfinger- und Truderinger Kurve Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel und Teil des Transeuropäischen Netzes (TEN) im Skandinavien-Mittelmeer-Korridor. Dabei sollen mehr Güter zwischen den Nordseehäfen und den Mittelmeerhäfen über den Brennerbasistunnel transportiert werden können. Weiter sollen die Stationen Johanneskirchen und Daglfing barrierefrei ausgebaut und der Bahnhof Engelschalking zusätzlich mit der verlängerten U-Bahnlinie 4 vom Arabellapark verknüpft werden. Außerdem sollen die Bahnübergänge an der Brodersen- und Daglfinger Straße und damit die Wartezeiten an geschlossenen Schranken wegfallen.

Echte Bürgerbeteiligung sieht anders aus

Gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern finde ich es nicht tragbar, dass das DB Netz AG und Verkehrsministerium so eine Entscheidung ohne Öffentlichkeitsbeteiligung im Hinterzimmer treffen, dann geladenen Pressevertretern ihre Sichtweise erläutern bevor sie den gewählten Vertreterinnen und Vertretern vom Oberbürgermeister über den Stadtrat, Bezirksausschuss bis hin zu uns Bundestagesabgeordneten unzureichend Informationen zukommen lassen und ansonsten auf Ihre Website verweisen.

Die Verantwortung für die Ausbauprojekte im Schienengüterverkehr liegt beim Bundesverkehrsminister, der die DB Netz AG mit der Planung und Durchführung beauftragt. Die Landeshauptstadt München kann sich in die Planungsprozesse nur beratend einbringen. Ein Milliardenprojekt dieser Größenordnung, in dem es um das Nadelöhr des europaweiten Güterverkehr geht und das mitten durch besiedeltes Gebiet in der größten Kommune Deutschlands führt, kann aber nicht einfach auf dem Verwaltungsweg behandelt werden.

Dass es auch anders geht sieht man an anderer Stelle des Brennernordzulaufes, nämlich im Landkreis Rosenheim. Dort haben zur Trassenplanung seit 2015 bisher 109 Gemeindeforen mit den BürgermeisterInnen und VertreterInnen von der lokalen Bürgerinitiativen und Vereinigungen sowie von Landwirtschaft und Wirtschaft und 20 darauf aufbauende Regionalforen stattgefunden. Es gibt einen Regionalen Projektbeirat, dem auch ich angehöre, und einen Lenkungskreis aus den beteiligten Bundesministerien, Ländervertretern und Bahnunternehmen. Aus der Bürgerbeteiligung entstanden 110 unterschiedliche Vorschläge, die nachvollziehbar in die Planungen einfließen. Hier drängt sich schon die Frage auf, warum die Beteiligung den Bürgerinnen und Bürgern im Münchner Osten verwehrt wird.

Für mich ist ein weiterer wichtiger Punkt unsere Befassung im Deutschen Bundestag. Gerade erst letzte Woche wurden wir über das Ergebnis der Vorplanung und der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Strecke Hamburg-Lübeck-Puttgarden unterrichtet und es gab einen Beschluss, der die Forderungen der Anwohnerinnen und Anwohner nach mehr Lärmschutz über den gesetzlichen Mindeststandard hinaus aufgreift und seitens des Bundes mehrheitlich finanziert.

Für die angesprochenen Schienenausbaumaßnahmen in München erwarte ich vom Verkehrsminister, dass er sie uns im Bundestag im gleichen Umfang vorlegt und wir darüber entscheiden, wie das auch schon bei der Rheintaltrasse der Fall war, wo daraufhin in Offenburg zum Schutz der Bevölkerung die Mehrkosten für einen 7 km langen Tunnel statt eines oberirdischen Ausbau allein vom Bund getragen wurden.

Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung im Detail

Der Ausbau kann in einem rund 2,5 km langen Tunnel, tiefergelegt in einem Trog oder rein oberirdisch erfolgen. In der Grobvariantenuntersuchung bewertete die Universität Innsbruck diese drei Varianten anhand verschiedener Kriterien. Das Kriterium „Akzeptanz der Planung in der Bevölkerung“ berücksichtigte die DB Netz übrigens wegen angeblich „fehlender Objektivität“ nicht. Die Untersuchung hatte zum Ergebnis, dass alle drei Varianten die verkehrlichen, technischen und planrechtlichen Voraussetzungen erfüllen. Die Variante „Trog“ schied aus, da sie gegenüber dem Tunnel keine Vorteile zeigte, aber ähnlich viel kosten würde.

Betrachtet man die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zeigte der Tunnel erwartungsgemäß deutliche Vorteile: Ein relevantes Thema sind der Lärm und die Erschütterungen. Derzeit leiden rund 24.000 Anwohnerinnen und Anwohner darunter. Beim oberirdischen Ausbau müsste die Bahn sechs Meter hohe Schallschutzwände aufstellen und könnte dennoch bei gut 1.570 Haushalten die derzeitigen gesetzlichen Grenzwerte nicht einhalten. Ihnen bleibt im Klartext nur, Schallschutzfenster einzubauen. Auf den Grün- und Erholungsflächen an der Bahnlinie würde freilich jegliche Aufenthaltsqualität verloren gehen. Der Tunnel hingegen würde den maximalen Schutz bringen.

Schon jetzt zerschneidet die Trasse die Viertel im Münchner Osten massiv und behindert die sieben kreuzenden Wege und Straßen. Der oberirdische Ausbau auf einen 30 Meter breiten Gleiskörper mit den sechs Meter hohen Lärmschutzwänden, die auf unter 20 Meter an Wohngebäude heranrücken, zerstört das Landschaftsbild und die bestehenden Blickbeziehungen auf die Alpen oder über die landwirtschaftliche Flur. Während der Bauzeit würden zwar allen drei Varianten Gehölze und Biotopflächen zum Opfer fallen, aber sie beim Tunnel könnten sie wiederhergestellt werden wohingegen sie beim oberirdischen Ausbau unwiederbringlich verloren sind.



Gemeinsam mit Nikolaus Gradl und Andreas Schuster, den Sprechern für Mobilität in der SPD-Stadtratsfraktion, sowie Peter Brück von der örtlichen Bürgerinitiative sehen wir uns die Planungen der Bahn im Münchner Osten an.

Denn auf der Tunneldecke könnten gut acht Hektar Grün- und Freiflächen entstehen. Der Tunnel wertet dabei nicht nur die Aufenthaltsqualität an dieser Stelle auf: Weil der Tunnel die aufwendigen Rampenbauwerke bei den Querungen im oberirdischen Ausbau einspart, macht der Tunnel die Fläche für bis zu 1.000 Wohnungen östlich der Bahntrasse nutzbar, die sonst wegfällt. Er hilft somit auch bestehenden Landschaftsraum an anderer Stelle zu erhalten.

Bezüglich des Betriebsablaufes zeigt die Untersuchung, dass ein oberirdischer Ausbau weiterhin Zugausfällen bzw. Verzögerungen beim Fahrplan riskiert, weil sich Instandhaltungstätigkeiten und Bergungsaktionen auf die Nachbargleise auswirken sowie Oberleitungen, Signalanlagen oder Lärmschutzwände anfälliger für Extremwetterereignisse wie Sturm, Starkregen, Hagel, Schlag, Schneeverwehungen oder Vereisungen sind.

Bietet der Tunnel also laut der Studie eine „sehr gute Zielerfüllung“ beim „Schutzgut Mensch“, stützt das Verkehrsministerium seine Entscheidung am Ende auf zwei Argumente: Weil der Tunnel aufgrund des hohen Grundwasserstandes aufwendiger zu bauen ist, kostet er deutlich mehr. Die Grobvariantenuntersuchung beziffert die Planungs- und Baukosten im ebenerdigen Ausbau auf 572 Mio. Euro, beim Tunnel auf 1,5 Mrd. Euro. Zweitens kalkuliert die Studie oberirdisch mit einer Bauzeit von 6 Jahren gegenüber 12 Jahren im Tunnel. Mir scheint jedoch, dass der Zeitgewinn einer oberirdischen Lösung durch die absehbaren Einwände und Klagen bis hin zur letzten Instanz ein fiktiver sein dürfte.

Ministerium soll aussagekräftige Zugzahlen vorlegen

Ausgelöst hat die Planungen ursprünglich der Freistaat Bayern als Zuständiger für den Personenverkehr. Vor zehn Jahren hat die Staatsregierung den Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen als Voraussetzung für Express-S-Bahnen zum Flughafen beschlossen. Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan 2016 hat sich das Bundesverkehrsministerium dann entschlossen, den Güterverkehr vom und zum Brenner über diese Strecke laufen zu lassen – und dies ohne ausreichende Unterrichtung der Öffentlichkeit. Die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene ist in meinen Augen ein sinnvolles Ziel, immerhin produzieren Güterzüge pro Tonne und Kilometer weniger als ein Viertel des CO₂ eines Lkw. Aber der Güterverkehr, der nicht direkt für München bestimmt ist, sollte die Stadt großräumig umfahren. Dafür ist eigentlich der Ostkorridor vorgesehen. Dieser ist auch von Norddeutschland über Halle, Hof und Regensburg geplant – endet aber in Obertraubling, weil das Verkehrsministerium für den Anschluss über Mühldorf und Rosenheim an den Brenner nicht den nötigen Bedarf gesehen hat.

Für mich ist daher auch unverständlich, warum das Bundesverkehrsministerium mit Zugzahlen rechnet, die die starke Zunahme des Schienengüterverkehrs über den Brennerbasistunnel nicht berücksichtigen. Das Ministerium kann nicht weiter mit den Planzahlen des Bundesverkehrswegeplanes arbeiten, sondern muss auch für München eine Szenarienstudie bis 2050 erstellen, wie es das für das Inntal getan hat. Schließlich wären die Zahlen die Grundlage für den Schallschutz, der nicht gemessen sondern errechnet wird. Alles andere wäre unehrlich gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern in München.

Wie geht's es nun weiter?

Nach der Grobvariantenuntersuchung geht es nun in die Feinuntersuchung. Während das Bundesverkehrsministerium dort nur den ebenerdigen Ausbau aufnimmt, finanziert die Stadt parallel die Untersuchung für eine Tunnelvariante, so dass am Ende die ausführlichen Ergebnisse für beide Varianten als Verhandlungsgrundlage auf dem Tisch liegen.

Ich fordere außerdem vom Bundesverkehrsministerium eine umfassendere Bürgerbeteiligung in Form eines Projektbeirates und von Dialogforen ein, damit dort die Kernforderungen für eine verträgliche Lösung erarbeitet werden können. So ist gewährleistet, dass am Ende der Vorplanung das Bundesverkehrsministerium alle Fakten und die Alternativen uns im Bundestag in einem Bericht vorstellen kann und wir damit die Grundlage für eine Entscheidung haben, mit der wir in die Planfeststellung und den Bau gehen können.

Die Grundrente kommt

Im Bundestag haben wir die Einführung der Grundrente beschlossen. Das ist eine gute Nachricht für alle, die viele Jahre hart gearbeitet, Kinder erzogen und Angehörige gepflegt, aber wenig verdient haben. Mit der Grundrente erhalten rund 1,3 Millionen Rentnerinnen und Rentner ab 2021 eine spürbar höhere Alterssicherung.

Lebensleistung verdient Anerkennung. Es ist eine Frage der Gerechtigkeit, dass Arbeit sich lohnt – auch in der Rente. Am 1. Januar 2021 tritt die Grundrente in Kraft. Die Grundrente bekommt, wer mindestens 33 Jahre lang Pflichtbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung gezahlt. Berücksichtigt werden Zeiten, in denen Pflichtbeiträge aufgrund einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung oder einer selbständigen Tätigkeit gezahlt wurden. Auch Zeiten der Kindererziehung und Pflege gehören dazu.

Die Grundrente ist keine Sozialhilfe. Im Gegenteil: Wer die nötigen Zeiten erworben hat und die Voraussetzungen für einen Grundrentenanspruch erfüllt, bekommt sie ohne Antrag automatisch von der Deutschen Rentenversicherung ausgezahlt. Die SPD-Fraktion hat Wert daraufgelegt, dass keine Bedürftigkeitsprüfung erfolgt. Niemand soll sein Haus verkaufen oder sein Sparbuch offenlegen müssen. Um die Grundrente so zielgenau wie möglich auszugestalten, ist lediglich vorgesehen, dass zusätzliches Einkommen (zum Beispiel eine Pension, Erträge betrieblicher oder privater Vorsorge oder Mieteinnahmen) oberhalb eines Freibetrages auf die Grundrente angerechnet wird. Die Einführung der Grundrente ist ein sozialpolitischer Meilenstein. Ein Anspruch auf Grundrente wird ab dem 1. Januar 2021 bestehen. Da die organisatorische Umsetzung etwas Zeit benötigt, wird die Auszahlung ab Juli 2021 schrittweise, aber rückwirkend erfolgen.



Das Parlamentarische Forum Clubkultur ist eine wichtige parteiübergreifende Initiative. Ich freue mich besonders, dass es einen breiten Konsens gibt, durch eine Experimentierklausel beim Lärmschutz ein lebendiges Zusammenleben in der Stadt zu ermöglichen. Vor diesem Hintergrund waren wir zu Gast auf dem Holzmarktgelände in Berlin, um vor Ort über Lärmschutzfragen zu diskutieren.

Die in diesem Land gelebte Clubkultur mit rund 30.000 Angestellten und einem Jahresumsatz rund 600 Millionen Euro ist für viele Menschen wesentlicher Bestandteil ihres kulturellen Lebens. Wir halten die Einteilung der Clubs als "Vergnügungsstätten" nicht angemessen ist. Sie sind Kulturstätten. Wir fordern daher eine Anpassung der Baunutzungsverordnung.



Mit dem Parlamentarischem Patenschafts-Programm als Junior-Botschafter*in in die USA

Bis zum 11. September können sich Schülerinnen und Schüler sowie junge Berufstätige zwischen 15 und 24 Jahren für ein Stipendium des Parlamentarischen Patenschafts-Programms (PPP) für 2021/2022 auf bundestag.de/ppp bewerben. Das ist ein gemeinsames Programm des Deutschen Bundestages und des US-Kongresses. Als Abgeordnete übernehme ich für eine*n Jugendlichen eine Patenschaft.

Bei Fragen gibt es Auskünfte unter ppp@bundestag.de oder in meinem Wahlkreisbüro.

Gemeinsam für ein starkes Europa

Am 1. Juli 2020 hat für sechs Monate Deutschland die EU-Ratspräsidentschaft übernommen. Hauptziel der deutschen EU-Ratspräsidentschaft ist, eine umfassende europäische Antwort auf die wirtschaftlichen und sozialen Folgen der Corona-Pandemie zu finden.



parleu2020.de

Der deutsche Vorsitz fällt in eine für Europa schwierige Zeit. In den jetzt anstehenden Verhandlungen über den nächsten EU-Haushalt 2021-2027 und ein europäisches Wiederaufbauprogramm besteht die Chance, Antworten auf diese Herausforderungen zu formulieren. Zusätzlich gilt es, ein neues Verhältnis mit Großbritannien zu finden und in einem Abkommen zu vereinbaren. Der Bundestag begleitet die Ratspräsidentschaft. Wir Abgeordneten treffen uns mit den Kolleginnen und Kollegen aus den anderen nationalen Parlamenten und bringen uns aktiv in die europäische Politik ein. Mehr Informationen dazu finden sich auf www.parleu2020.de

Claudia Tausend MdB

stv. Sprecherin im Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union sowie
stv. Sprecherin im Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunales

Oberanger 38
80331 München
Tel: 089 - 18 93 28 58

claudia.tausend.wk@bundestag.de
facebook.com/tausendmalbesser
www.claudia-tausend.de