

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Susanne Hennig-Wellsow, Clara Bünger, Ates Gürpınar, Petra Pau, Martina Renner, Heidi Reichinnek, Dr. Petra Sitte, Kathrin Vogler und der Gruppe Die Linke**

### **Konsequenzen aus dem Abstimmungsverhalten der Bundesregierung auf EU-Ebene – Umgang mit dem Abstimmungsphänomen des sogenannten German Vote**

Bei Amtsantritt nahm sich die aktuelle Bundesregierung vor, dem Abstimmungsphänomen des sogenannten German Vote entgegenwirken zu wollen ([www.zdf.de/nachrichten/politik/eu-german-vote-deutschland-fdp-lieferkettengesetz-100.html](http://www.zdf.de/nachrichten/politik/eu-german-vote-deutschland-fdp-lieferkettengesetz-100.html)). Seit Beginn der Legislatur zeichnet sich die Haltung der Bundesregierung, zu Abstimmungen auf EU-Ebene, jedoch vor allem durch wiederkehrende Uneinigkeit aus ([www.handelsblatt.com/politik/deutschland/german-vote-am-freitag-droht-die-naechste-enthaltung-deutschlands-in-bruessel/100014665.html](http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/german-vote-am-freitag-droht-die-naechste-enthaltung-deutschlands-in-bruessel/100014665.html)). Eine Besserung oder ein Wandel im Vergleich zur Koalition der Fraktionen der SPD und CDU/CSU ist bisher schwerlich zu erkennen. Im März 2023 erreichte die Situation mit dem ungewöhnlichen Vorgehen bei den Abstimmungen zum EU-Verbrennerverbot ab 2035 durch Nachforderungen, nach dem Abschluss der Verhandlungen, was ein bisher noch nie dagewesenes Verhalten auf EU-Ebene darstellt ([www.sueddeutsche.de/politik/verbrenner-eu-fdp-1.5762077](http://www.sueddeutsche.de/politik/verbrenner-eu-fdp-1.5762077)), den nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller traurigen Höhepunkt. Dieser Zustand hat sich in den letzten Monaten leider verfestigt. Im Abstimmungsverhalten bei dem EU-Lieferkettengesetz, den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten für Lkws, der EU-Verordnung zur Plattformarbeit, der EU-Verpackungsverordnung, dem AI-Act, der EU-Verordnung gegen Zwangsarbeit, der EU-Richtlinie zum Gewaltschutz für Frauen, der EU-Gebäuderichtlinie und des EU-Renaturierungsgesetzes trat die Bundesregierung selten geschlossen auf, was oft das Resultat einer Enthaltung in der jeweiligen Abstimmung hatte. Zudem wurden die Enthaltungen zu den entsprechenden Vorhaben meist erst sehr spät den europäischen Partnern kommuniziert. Dieser Politikstil führt nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller zu Vertrauensverlust bei den europäischen Partnern und der Einfluss Deutschlands auf die EU-Gesetzgebung schwindet. Vor allem die kurzfristige Ankündigung von Enthaltungen im Europäischen Rat führt bei den europäischen Partnern zu großer Irritation. Die Ablehnung von Vorhaben erst nach erfolgreichen Trilog-Verhandlungen kundzutun, schadet nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, zahlreicher Medien und europäischer Politikerinnen und Politiker ([www.tagesschau.de/ausland/europa/deutschland-in-der-eu-100.html](http://www.tagesschau.de/ausland/europa/deutschland-in-der-eu-100.html)) Deutschlands Ansehens und zeugt nicht von einem fairen, respektvollen und gleichberechtigten Umgang mit den europäischen Partnern.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass durch die zahlreichen kurzfristigen Enthaltungen bei Abstimmungen Vertrauen bei den europäischen Partnern verloren gegangen ist, und wenn ja, mit welcher Strategie soll dieses bei den europäischen Partnern wiederhergestellt werden?
2. Wie gedenkt die Bundesregierung, in Zukunft kurzfristige Änderungen im Abstimmungsverhalten zu verhindern und dem sogenannten German Vote effektiv entgegenzuwirken?
3. Welche inhaltlichen Gründe waren ausschlaggebend für die kurzfristig angedachte Enthaltung der Bundesregierung bei der Abstimmung zu den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten für Lkws, und trifft die Vermutung der Fragestellerinnen und Fragesteller zu, dass die im Entwurf nicht vorhandene Einsatzmöglichkeit von sogenannten eFuels ausschlaggebend war, oder gab es noch andere Gründe, und wenn ja, welche?
4. Warum wurden konkrete Kritikpunkte der Bundesregierung gegen die EU-Verordnung für CO<sub>2</sub> Flottengrenzwerte für Lkws nicht in der letzten Verhandlungsrunde der Unterhändler am 18. Januar 2024 in Brüssel vorgebracht?
5. Wie hoch sind, sofern der Bundesregierung entsprechende Prognosen vorliegen, die Kapazitäten von eFuels ab 2035 auf dem deutschen Markt (bitte in Liter und Preis pro Liter angeben)?
6. Welche inhaltlichen Gründe waren ausschlaggebend für die Enthaltung der Bundesregierung bei der Abstimmung zum EU-Lieferkettengesetz (Corporate Sustainability Due Diligence Directive)?
7. Plant die Bundesregierung die Anpassung bzw. die Abschwächung des nationalen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes an das nun bestehende europäische Recht?
8. Sieht die Bundesregierung die Verhandlungsposition Deutschlands in kommenden Trilog-Verhandlungen durch das Abstimmungsverhalten der letzten Monate geschwächt, und wenn nein, bitte begründen?
9. Mit welcher Strategie gedenkt die Bundesregierung, Deutschlands Einfluss auf EU-Ebene zu sichern bzw. wiederherzustellen und als verlässlicher Partner aufzutreten?
10. Gedenkt der Bundeskanzler Olaf Scholz bei zukünftigen Uneinigkeiten, innerhalb der Bundesregierung, über das Abstimmungsverhalten auf EU-Ebene Gebrauch von seiner Richtlinienkompetenz nach Artikel 65 des Grundgesetzes zu machen, und wenn nein, welche Gründe sprechen aus Sicht des Bundeskanzlers dagegen?
11. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung mit Blick auf ihr Verhalten bei der Abstimmung über die EU-Verordnung zur Plattformarbeit, welche gegen die Stimmen von Deutschland und Frankreich angenommen wurde?
12. Gab es Absprachen mit der italienischen Regierung darüber, dass Deutschland die EU-Verpackungsverordnung ablehnt und Italien im Gegenzug das EU-Lieferkettengesetz ablehnt, und wenn ja,
  - a) gibt es weitere Deals und/oder Absprachen mit der italienischen Regierung über das Stimmverhalten auf EU-Ebene,
  - b) zu welchem Zeitpunkt wurden diese Absprachen getroffen?

13. Welche Gründe hatte die Enthaltung der Bundesregierung bei der Abstimmung über die EU-Verordnung zur Plattformarbeit?
14. Zu welchem Zeitpunkt wurden die Kritikpunkte an der EU-Verordnung zur Plattformarbeit den europäischen Partnern mitgeteilt?
15. Welche Lehren und Konsequenzen hat die Bundesregierung aus dem Ausgang der Verhandlungen, bzw. dem nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller ungewöhnlichen Vorgehen, über die CO<sub>2</sub>-Standards für Pkws und leichte Nutzfahrzeuge aus dem Frühjahr 2023 gezogen?
16. Hat die Bundesregierung weiterhin Bedenken zum AI-Act, und wenn ja, welche, und welche Öffnungsklauseln wird die Bundesregierung bei der Umsetzung des AI-Act in Deutschland ggf. nutzen, um diese Bedenken auszuräumen?
17. Mit welchen Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Gebäudesektor (40 Prozent der Emissionen innerhalb der EU fallen auf den Gebäudesektor zurück) zu senken (bitte die erwartete Höhe der Einsparung von CO<sub>2</sub> in Tonnen pro Maßnahme benennen)?
18. Wird die Bundesregierung dem EU-Renaturierungsgesetz nur unter Vorbehalt einer Protokollnotiz zustimmen, wonach die Umsetzung des Gesetzes keine zusätzlichen Belastungen für landwirtschaftliche Betriebe mit sich bringen darf ([www.riffreporter.de/de/umwelt/deutschland-stimmt-fuer-eu-renaturierungsgesetz-fuer-wichtigen-fortschritt-fuer-naturschutz-in-europa](http://www.riffreporter.de/de/umwelt/deutschland-stimmt-fuer-eu-renaturierungsgesetz-fuer-wichtigen-fortschritt-fuer-naturschutz-in-europa)), und wenn ja,
  - a) wie möchte die Bundesregierung sicherstellen, dass die Protokollnotiz in der Bundesrepublik Deutschland umgesetzt wird,
  - b) welche Maßnahmen möchte die Bundesregierung ergreifen, falls die Umsetzung des Gesetzes doch zusätzliche Belastungen für landwirtschaftliche Betriebe mit sich bringt?

Berlin, den 27. März 2024

**Heidi Reichinnek, Sören Pellmann und Gruppe**

