



Thomas Jurk

Mitglied des Deutschen Bundestages
Sprecher der Landesgruppe Sachsen

Deutscher Bundestag

Thomas Jurk MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Telefon: (030) 227-73628

Fax: (030) 227-76628

E-Mail: thomas.jurk@bundestag.de

www.thomas-jurk.de

Thomas Jurk MdB • Platz der Republik 1 • 11011 Berlin

Bericht aus Berlin am 7. April 2017

1. Lohngerechtigkeit

Frauen erhalten bei gleicher oder gleichwertiger Arbeit im Schnitt 21 Prozent weniger Gehalt als Männer. Um diese Lohndiskriminierung zu beenden, sind transparente und nachvollziehbare Gehaltsstrukturen in Unternehmen wichtig. Denn nur wenn unbegründete Unterschiede im Gehalt sichtbar werden, kann gegen eine Benachteiligung vorgegangen werden. Daher wurde in der vergangenen Sitzungswoche das Gesetz zur Förderung der Transparenz von Entgeltstrukturen (Drs. 18/111333, 18/11727) verabschiedet. Damit haben Beschäftigte in Betrieben mit mehr als 200 Mitarbeitern künftig das Recht zu erfahren, wie sie im Vergleich zu anderen bezahlt werden. In Unternehmen mit mehr als 500 Beschäftigten muss darüber hinaus regelmäßig geprüft werden, ob Frauen systematisch benachteiligt werden. Außerdem soll die geschlechtersensible Berufswahlberatung gestärkt werden, um ein Berufswahlverfahren ohne Rollenstereotype zu fördern.

2. Mutterschutzrecht

In den letzten Jahrzehnten haben sich die Bedürfnisse von Müttern und schwangeren Frauen im Berufsleben wesentlich verändert, das Mutterschutzrecht jedoch seit 1952 kaum. Nun wird das Mutterschutzgesetz (Drs. 18/8963, 18/11782) an neuere medizinische Erkenntnisse und gesellschaftliche Entwicklungen angepasst. Die Änderungen sollen ab 1. Januar 2018 in Kraft treten. Danach sollen Schülerinnen und Studentinnen künftig in den Anwendungsbereich des Mutterschutzgesetzes einbezogen werden, wenn die Ausbildungsstelle Ort, Zeit und Ablauf von Ausbildungsveranstaltungen verpflichtend vorgibt. Im Falle der Geburt eines Kindes mit Handicap soll zudem die gesetzliche Mutterschutzfrist von acht auf zwölf Wochen verlängert werden. Außerdem wird der Kündigungsschutz für Frauen verbessert, die nach der zwölften Schwangerschaftswoche eine Fehlgeburt erlitten haben. Für Bundesbeamtinnen, Bundesrichterin und Soldatinnen werden die Neuregelungen zum Mutterschutz durch entsprechende Verordnungen zur Anwendung kommen. Für die Landesbeamtinnen setzen die Länder die Vorgaben in eigener Zuständigkeit um.

3. Schienenverkehr mit „Flüsterbremsen“

Der Verkehr von Waren wächst in Deutschland enorm an. Es ist gut, wenn davon mehr auf der Schiene rollt, sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit als auch wegen des Umweltschutzes. Allerdings gibt es auch hier negative Begleiterscheinungen: Lärm von Güterzügen ist für Anwohnerinnen und Anwohner in der Nähe von Bahnstreckern schwer zu ertragen. Häufig werden Lärmschutzwerte überschritten. Technisch gesehen gibt es aber Möglichkeiten, um den Lärmpegel erheblich zu senken. Seit vielen Jahren unterstützt und fördert die Bundesregierung die Umrüstung von alten Güterwagen mit neuen „Flüsterbremsen“, die den Lärm des Güterverkehrs auf der Schiene beträchtlich reduzieren können. In der vergangenen Sitzungswoche wurde das Schienenlärmschutzgesetz (Drs. 18/11287, 11769) einstimmig

verabschiedet, wonach ab 2020 – genau mit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 am 13. Dezember 2020 – laute Güterwagen, die noch nicht mit den neuen „Flüsterbremsen“ fahren, das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. Güterwagen, die zu diesem Zeitpunkt nicht komplett umgerüstet sind, dürfen dann nur als Gelegenheitsverkehre (kurzfristig bei DB-Netz angemeldete Verkehre) fahren und nur so schnell, dass sie nicht lauter sind, als Wagen mit den neuen „Flüsterbremsen“.

4. Verpackungsgesetz

Seit den 1990er Jahren wird in deutschen Haushalten der Verpackungsmüll separat gesammelt und in der gelben Tonne der Dualen Systeme entsorgt. Das Aufkommen an Verpackungen lag 2013 in Deutschland bei über 17 Mio. Tonnen. Das waren gegenüber 2012 gut drei Prozent mehr. Verpackungen aus Kunststoff hatten daran einen Anteil von drei Mio. Tonnen. Zur Weiterentwicklung der Kreislaufwirtschaft und im Interesse von Ressourceneffizienz, Klima- und Umweltschutz hat der Deutsche Bundestag nun das Gesetzes zur Fortentwicklung der haushaltsnahen Getrenntfassung von wertstoffhaltigen Abfällen (Verpackungsgesetz) verabschiedet (Drs. 18/11274, 18/11781). Das Verpackungsgesetz konzentriert sich auf die Erhöhung ökologischer Anforderungen. Ziel ist es, Verpackungsabfälle vorrangig zu vermeiden, künftig noch mehr Abfälle aus privaten Haushalten der Wiederverwendung und dem Recycling zuzuführen. Hierzu werden die Recyclingquoten erhöht. Darüber hinaus soll der Rahmen für einen fairen Wettbewerb durch die Einrichtung einer zentralen Stelle verbessert werden. Auch werden zusätzliche kommunale Einflussmöglichkeiten auf die Sammlung eingeführt. Es soll sichergestellt werden, dass die Sammlung der gelben Säcke oder Tonnen durch die Dualen Systeme sich optimal in die kommunalen Sammelstrukturen und das allgemeine Entsorgungskonzept einfügen. Im parlamentarischen Verfahren wurde außerdem die Wiederaufnahme einer Mehrwegquote in das Gesetz vereinbart.

5. Automatisiertes Fahren

In der vergangenen Sitzungswoche ist mit der Novelle des Straßenverkehrsgesetzes das weltweit erste Gesetz zum automatisierten Fahren (Drs. 18/11300, 18/11776) beschlossen worden. Beim automatisierten Fahren geht es nicht nur um Technik, sondern auch um viele rechtliche Fragen. Es wird definiert, ab welcher technischen Ausrüstung es sich um eine automatisierte Fahrfunktion handelt und wie dann das Zusammenwirken zwischen dem automatisiert fahrenden Fahrzeug und dem Fahrer funktioniert. Grundsätzlich darf sich ein Fahrer explizit vom Verkehrsgeschehen abwenden und dem System die Steuerung übergeben, sofern er wahrnehmungsbereit bleibt – dabei muss das Fahrzeug dem Fahrer die Rückübernahme der Steuerung mit ausreichender Zeitreserve anzeigen. Während des Fahrens bleibt der Fahrer rechtlich gesehen Fahrzeugführer, er wird als solcher nicht durch seine Systeme ersetzt. Dies wäre erst beim autonomen Fahren der Fall, bei dem es keinen Fahrer mehr gibt. Zwar liegt beim vollautomatisierten Fahren im Falle eines Unfalles die Haftung weiterhin beim Fahrzeughalter, doch wenn das Fahrzeug nachweislich bei hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion einen Unfall verursacht hat, ohne dass der Fahrzeugführer zur Übernahme aufgefordert worden ist, so muss der Hersteller letztendlich über das Produkthaftungsrecht (eingefordert über Haftpflichtversicherung des Halters) etwaige Schadenskosten tragen. Um nachweisen zu können, zu welchem Zeitpunkt das Auto vollautomatisch gesteuert wurde, wird diese Steuerung aufgezeichnet. Dabei wurden auch im Bereich des Datenschutzes vielfältige Verbesserungen eingearbeitet, es werden nur die nötigsten Daten zum Nachweis gespeichert. Anfangs wäre der Einsatz solcher Systeme beispielsweise auf Autobahnen vorstellbar.