

Die Hoffnung auf ein vorzeitiges Ende der Trump-Präsidentschaft sei vor-schnell, warnt der Vorsitzende des deutsch-amerikanischen Netzwerks Atlantik-Brücke, Friedrich Merz. Europa müsse den USA selbstbewusster gegenüberreten.

VON TORSTEN KRAUEL

DIE WELT: Der frühere FBI-Chef James Comey hat vor dem Kongress angedeutet, Ermittlungen gegen den Präsidenten wegen illegaler Kontakte zu Russland seien möglich. Donald Trump bezichtigt ihn daraufhin öffentlich der Lüge. Ist es ein Problem für Deutschland, wenn es mit einem US-Präsidenten verhandeln soll, der solche juristischen Kämpfe führt?

FRIEDRICH MERZ: Zunächst einmal ist das ein innenpolitischer Vorgang zwischen dem Weißen Haus und dem amerikanischen Parlament. Welche Konsequenzen das mittel- oder langfristig hat, können wir aus heutiger deutscher Sicht sicherlich nicht beurteilen. Für den Präsidenten ist es ganz ohne Zweifel eine brisante Situation. Und für seine internationalen Gesprächspartner wird die Lage auch nicht unbedingt übersichtlicher.

In Deutschland herrscht oft der Eindruck, Trumps Amtsenthebung stehe kurz bevor. Bisher steht aber nur Aussage gegen Aussage.

Es wäre jedenfalls vorschnell, aus deutscher Sicht zu meinen, und da klingt ja immer eine gewisse Hoffnung mit, Trump sei nicht mehr lange Präsident. Wir beschäftigen uns auf dieser Seite des Atlantiks viel zu sehr mit solchen Fragen. Wichtig für uns ist doch etwas ganz anderes. Die Vorgänge um Comey zeigen: In Amerika funktioniert wirklich die Gewaltenteilung. Der Präsident kann in Amerika nicht schalten und walten, wie er will. Er unterliegt der ganz normalen Kontrolle durch Gerichte und Parlament. Diese Gewaltenteilung erlebt im Augenblick in Amerika eine Bewährungsprobe, und Amerika besteht diese Bewährungsprobe. Das ist ungeachtet aller nachvollziehbaren Kritik an diesem Präsidenten doch sehr beruhigend.

Bill Clinton hat 1998 auf dem Höhepunkt des angestrebten Impeachmentverfahrens gegen ihn einen Luftschlag gegen Saddam Hussein führen lassen. Wenn ein Politiker in herausragender Position seine Autorität bedroht sieht – handelt er dann rational? Oder tut er Dinge, die er sonst nicht täte?

Auch die Demokratie wird von Menschen gemacht, sie ist keine Maschine, die nach vorprogrammierten Regeln einfach abläuft. Insofern ist auch eine Demokratie durch Fehler gefährdet, die Menschen machen können. Umso wichtiger ist es, dass in einer Demokratie die Macht der Regierung nicht einfach unkontrolliert ausgeübt werden kann. Genau diese Beschränkung, Begrenzung und Kontrolle der Macht zeichnet Amerika ja aus. Natürlich haben auch die Kontrolleure politische Interessen. Sie sind Menschen, keine Roboter. Aber die Menschen in einer Demokratie zeichnet

„Ein deutscher Kanzler kann nie Führer der freien Welt sein“



Früher Fraktionschef und Rivale in der CDU, heute Beobachter von außen: Friedrich Merz dämpft Erwartungen an eine internationale Führungsrolle von Angela Merkel

Deutschland sei für die Welt zu klein und für Europa zu groß, sagt Friedrich Merz, Vorsitzender des Netzwerks Atlantik-Brücke. Europa müsse die Präsidentschaft Donald Trumps nutzen, um einen Richtungsentscheid zu treffen

doch eine gewisse kollektive Rationalität aus – meistens jedenfalls.

Angela Merkel hat gesagt, die Zeiten, in denen Deutschland sich völlig auf andere verlassen konnte, seien „ein Stück weit“ vorbei. Manche interpretieren das so, als führe Deutschland eine Koalition der Willigen gegen Amerika an. Kann man das so zuspitzen?

Mit dieser Interpretation wäre die Bundeskanzlerin mit Sicherheit nicht einverstanden, und sie stimmt auch nicht. Aber der amerikanische Präsident ist im Augenblick dabei, das wichtigste Kapital zu verspielen, das Regierungen in der Außenpolitik haben können, nämlich Vertrauen. Er tut wirklich alles, um dieses Vertrauen zu unterminieren und zu beschädigen. Die Frage ist, welche Konsequenzen wir daraus ziehen.

Welche sollten wir ziehen?

Unabhängig von Donald Trumps persönlichem Verhalten müssen die Europäer selbstbewusster und selbstständiger werden. Das erwarten die meisten Amerikaner sogar von uns. Insofern beschleunigt Donald Trumps Verhalten einen Prozess, den wir ohnehin hätten anstoßen müssen und der auch gegenüber einer Regierung Hillary Clinton notwendig gewesen wäre.

Merkel hat in Argentinien gesagt, dass „keine Einzelperson und kein Land alleine die Probleme lösen kann“. Das mag auf Trump gemünzt sein, genauso aber auf Deutschland und die Kanzlerin. Macht Merkel sich zu klein, wenn sie eine Führungsrolle ablehnt, die viele von ihr erwarten?

Dieser Satz sagt doch etwas ganz Selbstverständliches aus. Für Deutschland gilt das alte Wort von Henry Kissinger: „Deutschland ist für die Welt zu klein und für Europa zu groß.“ Daraus folgt zweierlei: Ein deutscher Bundeskanzler kann nie der „Führer der freien Welt“ sein. Und in Europa muss sich Deutschland immer um ein Höchstmaß an Rücksicht, Fairness und Kooperationsbereitschaft bemühen, um als gleichberechtigt und nicht als dominant angesehen zu werden.

Gleich zu Anfang der transatlantischen Partnerschaft Anfang der 1950er-Jahre schlug die Dankbarkeit gegenüber den Befreibern in Unbehagen um, weil Präsident Truman mit seinem Eingreifen in den Koreakrieg auch den Frieden in Deutschland zu gefährden schien. Die SPD hat das damals gegen Konrad Adenauer genutzt, es gab den Satz über den „Kanzler der Alliierten“. Will Merkel durch rechtzeitige Kritik am Präsidenten sicher-

stellen, dass sich so etwas nicht wiederholt?

Historische Analogien sind immer problematisch. Richtig ist, dass die Situation, in der das westliche Bündnis und die liberalen offenen Gesellschaften gegenwärtig sind, zu Überlegungen zwingt, wie wir aus dem Schatten Amerikas heraustreten können und wir uns fragen müssen: Was wollen wir eigentlich? Wie verteidigen wir aus unserer europäischen und deutschen Sicht heraus die Werte, die wir haben – Offenheit, Liberalität, Toleranz, Humanismus? Trump beschleunigt diesen Prozess.

Aber Sie sagten eben, dass die amerikanische Demokratie stabil sei. Die Probleme entstehen nicht, weil die USA zur Diktatur würden, sondern weil Trump aus dem Klimapakt aussteigt oder weil er das Beistandsversprechen der Nato erst infrage stellt und dann zwei Wochen später doch wieder bestätigt.

Mit seiner Entscheidung zum Pariser Abkommen steht Trump offensichtlich nicht für die Mehrheit der amerikanischen Bevölkerung, ja nicht einmal für sein gesamtes Kabinett. Es gibt in den USA sehr viel Kritik an der Aufkündigung des Pariser Abkommens. Es gibt aus seinem Kabinett sehr klare Äußerungen zu den Verpflichtungen aus dem Na-

to-Vertrag. Und jetzt hat Präsident Trump wohl auch anerkannt, wie wichtig es war, dass Amerika nach dem 11. September 2001 das Beistandsversprechen des Nato-Vertrages in Anspruch nehmen konnte. Das ist keine Einbahnstraße.

Merkel hat selber verschiedentlich angedeutet, dass der Beistand nach Artikel 5 keineswegs sofort militärisch und auch nicht automatisch erfolgen muss. Ist es etwas anderes, wenn die Gründungs- und Führungsmacht der Nato, die USA, sich jetzt ähnlich verhält?

Nein. Der Artikel 5 enthält ja auch keine automatische Beistandspflicht, sondern er erfordert einen Beschluss. Es gibt keinen mechanischen Automatismus einer Beistandsverpflichtung. Insofern sind die relativierenden Äußerungen der Bundeskanzlerin und des Präsidenten deckungsgleich mit dem Inhalt des Vertrages.

Die eigene Stimme Europas wird als Wahlkampfthema eine Rolle spielen. Wo bestünde Aussicht, schon auf dem G-20-Gipfel Anfang Juli eine solche Stimme zu zeigen, und wo könnte man sich mit Trump einig werden?

Die EU-Kommission hat fünf verschiedene Vorschläge unterbreitet, wie Europa sich nach dem Brexit und nach Trump weiterentwickeln könnte. Ganz losgelöst von den Ereignissen in Washington müssen wir für uns die Frage beantworten, was Europa im 21. Jahrhundert sein und werden soll. Ein lockeres Staatenbündnis? Eine reine Zollunion? Allein ein Binnenmarkt? Ein Weiter-so-wie-bisher? Brauchen wir die Vertiefung wirklich in allen Kompetenzbereichen? Oder brauchen wir, und das würde ich befürworten, eine Konzentration auf das Wesentliche: auf eine gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik, auf eine aktive Handelspolitik mit gut koordinierter Wirtschafts- und Finanzpolitik, auf eine einheitliche Energie- und Umweltpolitik? Hier müssen wir zuerst unsere Hausaufgaben machen, und zwar ohne den ständigen Blick nach Washington.

Haben wir die Sicherheit, dass die Regierung Trump uns dabei nicht dauernd dazwischenfunkt?

Die haben wir, wenn wir selbstbewusst und geschlossen zugleich sind. Der Austritt der Briten ist dafür ironischerweise sogar eine Chance, denn zumindest in der Außen- und Sicherheitspolitik haben sie in den vergangenen beiden Jahrzehnten eine engere europäische Zusammenarbeit stets abgelehnt. Diese Blockade löst sich gerade auf.

Für den Fall, dass Angela Merkel Kanzlerin bleibt: Hat sie in Emmanuel Macron einen Partner für die nötigen europäischen Reformen?

Aus französischer Sicht ist das eine absolute Notwendigkeit. Macron hat an seinem ersten Arbeitstag seinen ersten Auslandsbesuch in Berlin gemacht. Das zeigt seine Prioritäten. Amerika wiederum blickt mit großem Interesse auf die Bundestagswahlen. Angela Merkel hat in den USA ein unglaublich hohes Ansehen. Die Voraussetzungen für eine gute Kooperation in Europa und mit Amerika sind aus deutscher Sicht gegeben.

Union, SPD und Grüne knöpfen sich den Alltagsraser vor

Harte Worte vor der Bundestagswahl: „Diesen verantwortungslosen Menschen gehört das Auto abgenommen“

Die große Koalition wie auch die Opposition entdecken knapp vier Monate vor der Bundestagswahl die mehr als 15 Millionen Autofahrer in Deutschland als Wahlkampfthema. Dabei formiert sich eine parteiübergreifende Koalition für eine härtere Gangart gegen Alltagsraser. Milde dagegen soll weiterhin für Senioren am Steuer gelten: Obligatorische Fahrtests haben in der schwarz-roten Koalition keine Chance.

VON PHILIP KUHN

Politiker von CDU und SPD unterstützten am Wochenende den Vorschlag der Grünen, Alltagsraser künftig deutlich härter zu bestrafen. „Ich halte die Tendenz des Vorschlags für richtig“, sagte der stellvertretende Unionsfraktionschef Arnold Vaatz (CDU) der WELT. Allerdings wünscht sich Vaatz eine deutliche Abgrenzung zu Tötungsdelikten. „Wenn jemand eine Person absichtlich vor die fahrende U-Bahn stößt, muss das selbstverständlich härter bestraft werden.“ Die Verhältnismäßigkeit von Strafen müsse gewahrt bleiben. Bei Verkehrsdelikten „sollten die Gerichte auch grundsätzlich erst mal den bestehenden Strafrahmen ausnutzen“. Der verkehrspolitische Sprecher der SPD-

Fraktion, Sören Bartol, will höhere Strafen noch vor der Bundestagswahl durchsetzen. „Rasen gehört bestraft, diesen verantwortungslosen Menschen das Auto abgenommen. Sie müssen die Härte des Gesetzes spüren, damit sie mit dem Unsinn aufhören“, so Bartol.

Widerspruch kommt dagegen von der FDP. „Illegale Autorennen sind ein Problem – pauschale Strafverschärfungen für Raser allerdings keine Lösung. Die Grünen werfen alles in einen Topf, um sich als Hardliner zu präsentieren. Das ist völlig unverhältnismäßig“, kritisierte FDP-Präsidiumsmitglied Frank Sitta.

Ausgangspunkt ist ein Vorstoß der Grünen: Sie wollen den Bundestag noch vor der Bundestagswahl über eine Gesetzesnovelle diskutieren lassen, die höhere Strafen für Raser vorsieht. „Es geht uns nicht nur um illegale Rennen, es geht um die alltägliche Raserei“, sagte Rechtsexpertin Renate Künast dem „Tagesspiegel“.

Die Grünen wollen demnach den Strafrechtsparagrafen 315 c „Gefährdung des Straßenverkehrs“ ändern und die Einschränkungen an „unübersichtlichen Stellen, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen oder Bahnübergängen“ streichen. Das würde bedeuten, dass auch Alltagsraser mit den im Gesetz angedrohten bis zu fünf Jahren

Haft bestraft werden können. Zum Beispiel solche, die auf geraden Autobahnstrecken viel zu schnell fahren.

Zudem wollen die Grünen immer dann höhere Strafen, wenn „leichtfertig der Tod eines anderen“ in Kauf genommen wird. Der Grünen-Antrag nennt kein Strafmaß, weil es aber um Fahrer geht, die Menschenleben gefährden, möchte die Fraktion, dass Strafen von



Union, SPD und Grüne sind sich einig: Wer rast, wird schwerer bestraft als bisher

acht bis zehn Jahren angedroht werden. Das ist bei Totschlagsdelikten der übliche Strafrahmen.

Der Antrag der Grünen sieht auch vor, dass Autos von Rasern eingezogen und Fahrverbote von bis zu zwölf Monaten erteilt werden. Am 22. Juni entscheidet der Bundesgerichtshof über ei-

nen Fall aus Köln, bei dem sich zwei junge Männer ein Rennen in der Innenstadt geliefert hatten und einer der beiden dabei eine auf dem Radweg fahrende Studentin erfasste, die daraufhin starb. Das Landgericht Köln hatte die 21 und 22 Jahre alten Männer lediglich zu Bewährungsstrafen verurteilt. Diese Urteile akzeptierte die Bundesanwaltschaft nicht. Sie will erreichen, dass die

obersten Strafrichter die Urteile teilweise aufheben und zur Neuentscheidung an eine andere Kammer zurückverweisen. Die Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung der beiden Männer ist allerdings rechtskräftig.

Während sich also eine breite Koalition für ein härteres Vorgehen gegen Ra-

ser formiert, wendet sich ein ebenso breites Bündnis gegen die Idee für obligatorische Führerscheintests für Senioren. Diese waren – auch im Hinblick auf die demografische Entwicklung – im Januar von Unfallforschern der deutschen Versicherer gefordert worden. „Die Unfallzahlen zeigen, dass der Schwerpunkt vor allem bei jungen Leuten liegt“, sagte der CDU-Politiker Vaatz. Er forderte, stärker an das Bewusstsein und die Eigenverantwortung älterer Menschen zu appellieren. „Es gibt keine starre Altersgrenze: Manche haben mit 65 Schwierigkeiten, manche sind mit 80 noch fit.“ Verpflichtende, etwa jährlich wiederkehrende Tests seien auch deshalb sinnlos, weil sich bei älteren Menschen die Gesundheit manchmal innerhalb von Tagen verschlechtere.

Auch die SPD plädiert für einen vergleichsweise zurückhaltenden Umgang mit älteren Autofahrern: „Senioren sind nicht automatisch die schlechteren Autofahrer. Wir schlagen vor, dass die Hausärzte bei älteren Autofahrern darauf achten, ob sie noch fit genug sind. Im Zweifel sollten sie dafür werben, das Auto stehen zu lassen und Bus und Bahn zu nutzen. Kostenlose Jahreskarten für den Nahverkehr können Senioren helfen, leichter vom Auto umzusteigen“, sagte Bartol.

Zuvor hatte sich bereits Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt gegen verpflichtende Führerscheintests von Senioren ausgesprochen. „Unsere Statistiken zeigen: Ältere Menschen bauen deutlich weniger schwere Unfälle als andere Autofahrer“, sagte der CSU-Politiker der „Bild am Sonntag“. „Ob jemand sicher Auto fährt, hängt nicht vom Geburtsdatum ab. Mit mir wird es keine Führerschein-Pflicht-Tests für Senioren geben.“ Eine Mehrheit der Deutschen sieht das allerdings anders: Demnach plädieren nach einer Umfrage der Zeitung 70 Prozent der Befragten für regelmäßige Überprüfungen von Senioren. 26 Prozent sind gegen eine solche Überprüfung der Fahrtüchtigkeit.

Die Debatte über Führerscheinprüfungen von Senioren wird auch durch spektakuläre Unfälle befördert, die auf das Alter der Verursacher zurückzuführen sind. Ein 84-jähriger Rentner war im Mai 2016 in Bad Säckingen in Baden-Württemberg in eine Menschenmenge gefahren. Dabei wurden zwei Menschen getötet und 27 verletzt. Der Rentner hatte Gas und Bremse in seinem Automatikfahrzeug verwechselt beziehungsweise war vom Pedal abgerutscht. Der Mann wurde deshalb zu zwei Jahren Haft verurteilt, die zur Bewährung ausgesetzt wurden.