

Německá zelená ministryně zahraničí A. Baerbock zběsile létá tryškáči, občanům zakazují lety, auta, vysavače, úplně všechno...

- CZ24 News | 13. prosince 2021

NĚMECKO: Ještě před několika týdny Annalena Baerbocková jako předsedkyně frakce Zelených v německém Spolkovém sněmu kritizovala letadla za jejich údajnou škodlivost pro životní prostředí. Loni dokonce navrhovala zákaz létání po Evropě. Před třemi však dny byla jmenována německou ministryní zahraničí a hned druhý den všem ukázala, co v praxi znamená staré pořekadlo: „Káže vodu, pije víno“. Ihned po převzetí ministerského jmenovacího dekretu zamířila do Bruselu, cestou to vzala přes Paříž, kde mezi řečí odkázala Putina “do správných mezí”. Při nastupování do letadla na schůdcích zapózovala německým fotografům, aby všechny sdělovací prostředky měly opravdu kvalitní důkaz, jak v nové funkci šetří životní prostředí (na obrázku). Poté letěla ke španělskému vysokému představiteli EU pro zahraniční a bezpečnostní politiku Josepu Borrellovi do Bruselu. Náležitě jej ujistila podporou nové německé vlády myšlenkám Zeleného údělu i hlubší evropské integrace. V mafiánském žargonu se tato praktika označuje jako „jít políbit prsten kmotrovi“.

Na rozdíl od předchozí kancléřky Angely Merkelové (CDU), která na zahraniční cesty létala malým tryškáčem Challenger, si zelená ministryně na cestu do Paříže vzala druhé největší letadlo ve výzbroji Bundesluftwaffe – Airbus A 320 .

Včera jím letěla “zatopit” vládě do Polska, kterou se rozhodla poučit o právech migrantů na hranici s Běloruskem. Zřejmě proto, aby méně trpěli mrazem, trochu ohřála polskou oblohu vládním speciálem. Svému polskému protějšku Zbigniewu Rauovi (PiS) dala kázání o tom správném pojetí právního státu, v němž nemá nezávislý Ústavní soud co rozhodovat, zda je nadřazená národní ústava směrnicím EU nebo bruselská nařízení národní ústavě. Soud, který takto zpochybňuje evropskou jednotu, podle ní nemůže být nezávislý. Což je důvod, aby Evropský Soudní dvůr postihoval Polsko pokutou 1 milion eur denně za porušování zásad právního státu.

Polská vláda rozhodnutí Soudního dvora považuje za protiprávní, protože k posuzování těchto otázek nejsou podle Smlouvy o EU a o fungování EU jeho soudci zmocněni, a pokutu odmítá platit. Těžkou hlavu si polský ministr nedělal ani z citýrování německé kolegyně, protože na poučování od svého západního souseda jsou Poláci dávno zvyklí. Na společné tikové konferenci polský ministr uvedl, že přátelé spolu mluví i o věcech, které je rozdělují. Následně zmínil, že projednávali i jiná témata, která Poláky zajímají mnohem více. Mimo jiné závazek německého Bundestagu vybudovat v Německu pomník polským mučedníkům zavražděným během německé okupace za 2. světové války.

I nejmenší finanční příspěvek velice pomáhá! Děkujeme!

CHCI PŘÍSPĚT

Diskutovala se i situace kolem nového rusko-německého plynovodu Nord Stream 2, k jehož certifikaci pro německé úřady dělá posudek polská firma. Mlčelo se naopak o dole Turow. Za prodloužení těžby v něm Evropský soudní dvůr uložil Polsku pokutu 0,5 milionu eur denně a nařídil okamžitě těžbu zastavit. Poláci samozřejmě těží dál a pokutu platit odmítají. S mlčením německé zelené ministryně k tomuto tématu byl polský šéf diplomacie zjevně spokojený. Německo od Polska kupuje elektřinu, která je v sousední elektrárně vyráběna z uhlí, a aktuálně za ni kvůli nedostatku vlastní elektřiny způsobenému odstavením vlastních jaderných elektráren platí rekordní ceny. Z nich by Polsko mohlo pokutu do Lucemburku hravě zaplatit, kdyby se vládě zachtělo, a ještě by jim zbylo. A protože při odstavení polského Turowa by Německu závislému na dovozu elektřiny hrozil black-out, zelená ministryně důl ani elektrárnu raději ani slovem nezminila.

Přístup polské vlády k německému sousedovi by nám mohl být vzorem. Žádný z polských státních představitelů se nikdy ani slůvkem ani náznakem neomlouval za odsun Němců z Polska po 2. světové válce. Toto téma je v Polsku jednou pro vždy uzavřenou věcí. Žádná z naší vlád naopak nikdy neměla odvalu požadovat v Německu postavení pomníku českým obětem nacistů. A že jich na německém území bylo zavražděno mnoho desítek tisíc. Natož požadovat dlužné válečné reparace. Zcela nevhodný směr v tomto ohledu nastavil bývalý prezident Václav Havel (OF), který se sudetským Němcům omlouval ihned po svém zvolení Československým prezidentem. Poláci naopak při historicky první návštěvě státního představitele SRN, spolkového kancléře Willyho Brandta, 7. prosince 1970 přivedli před pomník obětí Varšavského povstání. Německý kancléř před sochami bojovníků proti nacistům poklekl a pláčem vyjádřil skutečnou hlubokou lítost na spáchanými zvěrstvy. Ale to byl na rozdíl od Annaleny Baerbockové skutečný státník.

Letecké výlety zelené šéfky německé diplomacie se ihned staly terčem posměchu německý i rakouských médií. Německý Welt ministryni připomněl loňská slova o škodlivosti leteckého provozu pro klima i její návrh zákazu létání na krátké a střední tratě po EU. Rakouský Exxpres konstatoval, že se jí nediví, že létá, protože vlakem by jí dnes cesta z Berlína do Bruselu trvala více než 8 hodin a do Paříže by se po kolejích kodrcala přes 12 hodin. Exxpres připomněl železniční odyseu rakouské ministryně pro klima Leonore Gewesslerovou (Zelení), která ze Světové klimatické konference ve skotském Glasgow cestovala domů vlakem 27 hodin. Redaktor Exxpresu však německé ministryni doporučil, aby jiným nenařizovala něco, co sama není schopná dodržovat. Mimo jiné i kvůli třem „železničním balíčkům EU“, které v rámci liberalizace společného železničního trhu kolejovou dopravu naprosto zdevastovaly.

Když se v roce 2005 v Berlíně ujímala funkce spolkové kanclérky Angela Merkelová, jezdilo do Bruselu každý den několik přímých vlakových spojů. Rychlovlaky ICE 3 od německého Siemensu trasu zvládaly za 5 hodin 20 minut. Dnes by německý politik na cestě do Bruselu musel přestupovat v Kolíně nad Rýnem a na cestu by si musel vyhradit více než 8 hodin. Nejrychlejší německé rychlovlaky, které po tratích svištěly rychlostí 330 km/h, totiž nebyly po chuti německé kanclérce, která prosazovala politiků austerity – tedy škrtů. Deutsche Bahn tím přinutila objednat soupravy s menší spotřebou elektřiny ICE 4 a navíc stanovila podmínku, že musí být levnější. Německý Siemens se k jejich výrobě spojil s kanadským Bombardierem, který zase část výroby podvozků outsourcoval do Polska. Vznikla tak sice pomalejší, ale levnější souprava, jejíž provoz však v dubnu 2021 zakázal spolkový drážní úřad kvůli bezpečnostním problémům s praskajícími svary na podvozku. I tyto problémy přispěly ke konci tradičního německého Ordnunku na drahách. Podle loňské statistiky byla každý čtvrtý vlak významně zpožděný.

Když jsem před 2 lety začínal jako europoslanec, ptal jsem se kolegů a svých předchůdců, jak se nejlépe dopravovat do 2 budov Evropského parlamentu v Bruselu a Štrasburku. Veteráni z mnoha zemí se slzou v oku vzpomínali na zrušený spoj EN 262 – 263 Orient Expres. Vlak,

do něhož situovala Agatha Christie jednu ze svých legendárních kriminálek s belgickým detektivem Herculem Poirotem, jezdil od roku 1883 napříč Evropou z Londýna až do Istanbulu. Spoj jezdíval i přes Štrasburk, a k dopravě na plenární zasedání jej používala řada europoslanců. Přežil obě světové války a garance pro jeho fungování byly dokonce písemně zakotveny ve Versailleské mírové smlouvě, již byla ukončena 1. světová válka. Zlikvidovala jej až EU a jejíž třetí železniční balíček z roku 2005, který nesl paradoxní označení „o oživení železniční dopravy“.

Orient Expres vezl europoslance do Štrasburku naposledy 13. 12. 2009. Zanikl kvůli tomu, že právo EU zakázalo na území Unie vládám národních států dojednávat vlaková spojení mezistátními smlouvami podle pravidel Mezinárodní železniční unie (UIC), ale nařídil na provozování linek pořádat výběrová řízení. Výsledkem je likvidace tisíců dálkových i lokálních spojů. Národní železniční dopravci byli nuceni přenechat soukromé konkurenci nejlukrativnější spoje nebo jejich části, o něž měli soukromníci zájem. Zbyly jim nerentabilní spoje, které musí státy dotovat, a které jsou každoročně škrtány. Kvůli liberalizaci železniční dopravy, na níž si nacpaly kapsy soukromí provozovatelé, se naprosto rozpadla dopravní síť. Dnes se prakticky nelze vlakem dostat mezi dvěma městy z různých okresů, pokud jedno z nich není krajským městem. Zanikly i dálkové mezinárodní spoje, z nichž si nejlukrativnější úseky vyzobali soukromníci, a zbytek s přestupy nechali státním dopravcům. Proto se dnes v výjimkou blízkého Lucemburku nelze dostat vlakem bez přestupování ani do Bruselu ani Štrasburku z žádného hlavního města členských států EU.

Přímý noční vlak z Vídně do Bruselu se pokouší zavést rakouské státní dráhy ÖBB, kterým však situaci komplikuje dlouhé papírové přezkoumávání veřejné podpory v Evropské komisi. Eurokratům vadí, že celý spoj má provozovat státní železnice, a že jí rakouská spolková vláda bývalého kancléře Sebastiana Kurze (ÖVP) dala finanční záruku. I když ji poskytla přesně podle nařízení 91/440/EHS. To je skutečná podoba verbálně vyjadřované podpory ekologie podle Zeleného údělu v praxi.

AUTOR: Europoslanec Ivan David