

参考资料

# 德国快讯

2023 年第 7 期 · 总第 823 期

同济大学德国研究中心 · 德国问题研究所 · 《德国研究》编辑部

---

## 本期内容

交通灯政府通过《气候保护和规划加速的现代化一揽子方案》

半数德国民众认为气候保护政策没那么重要

液化天然气过剩，德国纳税人买单

新冠防控措施终结：德国是否从这场大流行中吸取了教训？

德国 2022 年刑事犯罪统计：刑事案件为何上升

德国近期大事记（2023 年 3 月 26 日~4 月 10 日）

## 交通灯政府通过《气候保护和规划加速的现代化一揽子方案》

经过长达三天的马拉松式艰苦谈判，交通灯政府终于就一份题为《气候保护和规划加速的现代化一揽子方案》的 16 页文件达成一致。以下是该文件的主要内容：

**气候保护：**修订《气候保护法》，保留 2045 年实现温室气体净中和的目标，并为 2035 年、2040 年和 2045 年设定了负排放的目标。不同于迄今对具体部门设定目标的做法，未来较长一段时期内，将对“跨部门和跨年度的总体状况”进行通盘考察，而非单个部门实现目标的情况，但仍会继续监测单个部门的发展状况，如其对整体减排的贡献。此举旨在克服纯粹的部门导向，使所有部门为减排做出贡献。

**加速规划：**加快规划和审批程序以促进国家现代化。包括两个要点。第一，在交通运输方面，加快铁路和公路基础设施项目的步伐。在《联邦交通基础设施计划》的实施中就优先事项达成一致，尤其要加快铁路网络的扩展和现代化进程，对于特别重要的项目，审批期限最长为 4 年。在公路建设上的重点则是维护和翻新尤其是旧桥，对公路的投资要大大低于对铁路的投资。将出台 144 个道路项目，以服务公共利益为主，旨在消除交通拥堵和瓶颈。第二，可再生能源领域，给予市政当局在风力发电站的建设上更多的操作空间，如能够在区域规划中增划风能发电厂建设区域，或用风力发电向邻近的公司供电。该文件要求将光伏电站建在高速公路和铁路沿线，将道路建设和气候保护同步考虑。同时，为风力发电站或氢能工厂等设施确立审批期限和简化的检查程序。

**建筑能源：**与其他部分相比，这一部分非常简短，只是复述了执政联盟 2022 年 3 月的决定，也就是从 2024 年起，新安装的供暖系统中可再生能源供能比例应达到 65%。这一般被理解为排除了传统的石油和天然气加热系统，不过它同样可以被解释为，可以允许传统的燃气供暖系统由沼气或绿色氢气驱动。联邦经济部长哈贝克（Robert Habeck，绿党）提出的关于供暖系统的法案目前正在征求各部委意见，预计将在夏季休会前在联邦议院获得通过。根据该文件，在供暖问题上将采取“技术上开放的方法”，并留足过渡期，以避免民众陷入困境，但没有提供如何为中低收入家庭提供缓冲的细节。文件仅指出其旨在研究“如何以有针对性的方式，以尽可能简洁的行政手段利用气候和转型基金的资金，对更雄心勃勃的石油和天然气供暖系统的替换”提供财政支持，“而不放弃任何一个人”。

**自然保护：**文件指出在自然保护、保护生物多样性与基础设施的扩建之间存在目标冲突，并计划针对这一问题采取以下措施：对干预自然的补偿可通过货币支付进行而非提供替代区域，从而使基础设施项目更容易付诸实施。这些补偿金随后将被用于购买更多面积更大的连续区域，以促进自然的重新净化和保护。这一条也获得了许多环境组织的认可。指定用于自然保护的地区将被大规模地组合在一起。联邦环境部将成立一个机构与各州合作开展这项工作，清点记录现有的以及需要设立和可能设立的补偿区。

**交通运输业的气候保护：**对此执政联盟制定了极其雄心勃勃的目标，特别是针对铁路网、公路交通和地方公共交通：

- 到 2027 年，铁路将获得约 450 亿欧元的投资，资金来源包括向货车收取的碳排放附加费。
- 对现有的铁路网进行数字化改造，以实现更多的客运和货运交通。
- 铁路货运到 2030 年占有市场份额达 25%。

- 德国通票整合到 Bahncard 100 中，不另收费，可在全德国的地区短途交通中使用。

- 扩建地方公共交通尤其是农村地区的公共交通和自行车道。

- 增加合成燃料（电动燃料）的使用，将在短期内采取激励措施促进生产和使用。文件提到，德国政府与欧盟达成协议，允许在 2035 年后仍使用内燃机的新车，但条件是这些车必须完全由电子燃料驱动。

- 2024 年起，对运货卡车，每吨二氧化碳将被征收 200 欧元的碳附加费，2025 年底前免除无碳排放卡车的高速公路通行费，这类卡车此后只需支付正常收费的 25%。

- 2024 年起，高速公路通行费限制将适用于 3.5 吨或以上的商业车辆，手工业企业可得豁免。

- 为运货卡车的充电基础设施和商业车辆的加油基础设施建设提供支持，并推广带有气候友好型驱动系统的商业车辆。

- 2030 年起，公共车队如公交车队必须采购零排放车辆。

- 为在 2030 年实现 1500 万辆电动汽车的目标，将扩大充电基础设施，例如在加油站设置快速充电点或在建筑物内布设充电桩。促进共享汽车、公共车队和商业车队购买和使用碳中和车辆。加油站经营者有义务“五年内为每个加油站至少设立一个快速充电点”，但也会为小型加油站的经营者出台特殊规定。

- 未来燃料税的确定将更多地考虑其对环境和气候的影响。

- 扩建光纤和移动电话网络，使人们有可能通过家庭办公室节省通勤时间。

- 道路交通法调整时将考虑气候和环境保护目标。

- 支持可再生能源，促进航空和海上运输的电气化，例如通过船舶岸电系统以及机场的可再生资源地面供电设备供电。

**能源效率：**更有效地利用能源，从而减少能源消耗，使德国摆脱化石能源进口依赖，并有助于减少温室气体排放。为此将制定“能效法”。但文件中的具体表述仍然非常含糊，只是提到该法将“包含实现目标的有效措施”。

对于这一谈判成果，各执政党看法不一。绿党领导人利卡达·朗（Ricarda Lang）认为这个决议还有所不足，需要继续努力。绿党主要关注的是加快速度，无论是在铁路网建设方面、扩大可再生能源方面还是电网建设方面。她还强调，今后每公里新建的高速公路都会配备太阳能板。社民党则对此表示满意。社民党秘书长柯文·居内特（Kevin Kühnert）称赞此次谈判取得了成功，确立了清晰的政治框架来指导行动。劳工部长胡贝图斯·海尔（Hubertus Heil，社民党）也称赞这是一个很好的方案，将确保德国作为一个拥有强大工业的经济体管理好能源转型，从而在 2045 年前实现气候中立。自民党领导人克里斯蒂安·迪尔（Christian Dürr）则将其描述为开创性成果。

交通灯联盟艰难谈判的成果遭到了所有反对党的尖锐批评。基民盟联邦副主席安德烈亚斯·荣格（Andreas Jung）在德国电视一台的节目中表示了失望和震惊，“而且既没有预算方面的内容，也没有关于儿童基础保障方面的内容”，即使在已经成为执政伙伴之间争论焦点的供暖问题上，也只有笼统的说法而没有答案，无法解决争议。荣格批

评了交通灯政府的气候保护思路：“要在气候保护方面取得进展，必须将其与社会成员、与经济以及与全面的可持续性相结合。这是我们的道路，这也是我们对政府的期望。”基社盟秘书长马丁·胡贝尔（Martin Huber）指责交通灯联盟的这个文件从社会角度看是不公正的，尤其会对老年房主造成不合理的负担：“气候中立性决不能导致老年贫困，因为强制进行的绿色修缮会吃掉养老金，绿党不尊重那些努力工作，辛苦一生买房积攒养老钱的人们。”左翼党也对这份文件提出了批评，该党议会党团主席迪特马·巴尔志（Dietmar Bartsch）在采访中表示，运货车高速公路通行费涨价并非明智之举，而是交通灯政府的失败，体现了总理的领导能力太弱。他还指责整篇文件含混不清，荒谬可笑。德国选择党议会党团主席爱丽丝·威德尔（Alice Weidel）和蒂诺·克鲁帕拉（Tino Chrupalla）则批评该计划坚持了新装石油和天然气供暖系统的禁令。

经济专家们则对这一成果普遍表示接受，称赞这是“务实合理的解决方案”。杜塞尔多夫大学经济学教授、联邦经济部科学咨询委员会成员延斯·居德库姆（Jens Südekum）认为该谈判带来了许多明智的措施，“这些措施有时被认为是微不足道的、技术官僚、无聊的，但它们确能起到有效的气候保护作用。”没有出台新的债务融资方案，三个执政伙伴中的每一个都可以为自己偏好的项目融资。交通灯政府没有把大笔资金放在橱窗里，而是通过了一份非常详细的、几乎充满细节的文件，说明如何加快规划和审批程序，以便在现有财政框架内使气候保护更加有效。这说明了政府在严肃对待这个问题，没有选择简单的气候保护大运动，而是启动了艰苦的结构性改革。

*（编译自明镜在线 2023 年 3 月 28 日的新闻报道）*

## 半数德国民众认为气候保护政策没那么重要

根据舆论研究机构 Civey 最近为《明镜》周刊所做的调查，气候保护的重要性并不为许多民众认同。调查显示，与经济问题等相比，德国约有一半人认为气候保护与他们个人关系不大。只有三分之一的人认为，与其他政策领域相比，气候保护与他们有很大关系。但有一半的受访者认为与其他政策领域相比，气候保护的重要性较低。

按政党偏好细分来看，多数选民表示气候保护与他们个人并不十分相关，只有绿党选民中有 92% 的受访者认为这个问题与他们高度相关。在社民党和左派的支持者中，这一比例均不到一半。从地域看，与东部相比，西部有更多人认为气候保护政策具有高度相关性。西部有三分之一的人认为这个问题很重要，这个比例在东部则是四分之一。

上周末在柏林举行的气候公投也表明了气候政策问题有多难以通过。当时公投的问题是，柏林是否应该在 2030 年而不是之前计划的 2045 年实现气候中立。虽然这一动议获得了多数票，但没有达到必要的法定投票人数。

*（编译自明镜在线 2023 年 3 月 30 日的新闻报道）*

## 液化天然气过剩，德国纳税人买单

一年前，俄乌冲突爆发、俄罗斯天然气供应告急之时，德国改变了策略，转而购买来自西方或中东的液化天然气（LNG）。要生产可供运输的液化天然气，必须先通过精炼清除掉天然气中的几种成分，并冷却到零下 160 摄氏度以下，其耗能占到天然气总能量

的四分之一。而经海轮运抵的液化天然气还需要特殊的工艺卸载。在俄乌冲突爆发前，德国甚至整个欧洲都没有足够的基础设施。因此在转向依赖液化天然气后，德国开始赶造液化天然气终端码头。

创纪录的时间内，德国在威廉港附近建造了第一个浮动天然气终端码头：2022年5月到11月建造，从2023年1月开始正式运营。同时还在布伦斯比特尔和卢布明设立码头，目前斯塔德附近的浮动码头在建，现有设施的扩建也在进行中。液化气进口已经占到天然气供应的7%，而且这一比例还在急速上升。

然而，与此同时，一些人已经开始为可预见的天然气供应过剩和价格问题感到不安。气候数据供应商 Climate Analytics 的负责人比尔·哈尔（Bill Hare）在英国《卫报》表示，在试图填补俄罗斯天然气缺口方面，欧洲已经“超额完成任务”，目前在欧洲建设的进口能力远远超过了需求。德国现有的液化天然气终端和计划在未来几年内增加的液化天然气终端可以满足的需求，远远超过了过去通过俄罗斯管道进口的天然气数量。联邦经济部长哈贝克虽然曾表示为建设和扩建液化气码头需要额外投入16亿欧元，但也并没有削减该计划的打算。在危机时期，德国的液化气进口能力估计很快就会达到每年770亿立方米，超过消耗量。

考虑到德国的气候目标，这一点尤其微妙，因为根据气候目标，天然气占能源供应的份额应该减少而非增加。液化天然气也是众多环保组织关注的焦点，因为它在燃烧之前就有很高的能量消耗。除了这770亿立方，欧洲伙伴国家还可以提供400到500亿立方，市场竞争颇为激烈。如果当前的建设计划全部付诸实施，德国和欧洲将很快被液化天然气淹没。据能源经济和金融分析研究所（IEEFA）测算，到2030年，将形成每年4000亿立方米的能力，而欧盟2019年的天然气总需求量为4130亿立方米。其中来自俄罗斯的，也就是当前的缺口，只占一半。

在能源供求关系变化的情况下，如果不考虑价格问题，欧洲人大可轻松地充当转售商。但德国的购买价格比其他大多数国家要高，因此转售将会带来巨额亏损。同时，俄罗斯的天然气现在正越来越多地通过油轮船队再次进入欧洲，最重要的买家是法国。迄今为止，最大规模进口液化天然气的国家包括英国、法国和西班牙。这些国家的进口能力远远高于德国。

根据几大能源机构的预测，到2030年，现有的60多个天然气终端中仍在运行的将不到一半，因为届时整个欧盟的需求预计将下降到约1900亿立方米。在德国也是一样，届时会迎来天然气的大量过剩。科隆大学能源经济研究所（EWI）在德国政府委托的一项研究中计算出，在某些假设下，预计从2030年起天然气码头的利用率只有16%至38%。如果取消私人家庭天然气供暖的努力在中期内获得成功，需求将进一步减少。而工业界也在努力使其能源供应多样化。

当前德国联邦经济部的计划遭受越来越大的质疑。绿党与环境协会都批评这种做法会使德国未来对天然气更为依赖。作为反对党的基民盟/基社盟则对最近以来部委提出的16亿欧元的补充要求感到不满。事实上，各部委做计划时的测算依据，是几乎恒定不变的高需求，同时还打足了安全缓冲的余量。这些预测没有考虑到伙伴国供应的可能性，也没有考虑到德国以前的出口客户（如波兰）可预见的需求下降。

然而，对天然气用户来说，过剩并不意味着廉价。事实上，德国的天然气用户很快将面临下一次螺旋式涨价。采购天然气的时候，出售方充分抓住了德国的紧迫心理，根据国际商品期货交易所的价格波动来安排交货时间，从而以最高价格出售。如今这个问

题体现在了消费者支付的价格上。去年面对紧急情况所通过的保障措施中，还包含所谓的天然气储存附加费。这笔费用从 2022 年 10 月起进入能源账单，目前消费者需要为每千瓦时天然气净支付 0.06 欧分。这一规定似乎很公平，因为《天然气储存法》规定运营商有义务保持一定的存储量。Trading Hub Europe 有限公司 (THE) 受托承担这一任务，收购了全部尚未消耗的天然气。价格不在考虑范围，据称平均每兆瓦时超过 170 欧元，约为目前市场价的四倍。

这方面的额外负担，就通过上述附加费由民众分摊。这笔费用原本也尚在可承受范围内，但现在，它有可能急剧增加，因为能源供应部门的其他税费已经在上涨了。目前一个四口之家每年的附加费约为 12 欧元，但到了下一期，也就是从 2023 年 7 月 1 日开始，这一数额可能会增加数倍。虽然这也不算很大的一笔钱，但它只是用户为国家储备的高成本和市场动荡承担的费用中的一个部分。

2022 年秋季的欧洲天然气购买狂潮导致了市场动荡，现在则需要为之承担后果了。“今年的天然气储存附加费有可能会大幅增加。这会给分销商、贸易商和终端用户带来大问题，因为它将大大影响一些现有交易的盈利能力”，德国能源交易商协会 (EFET Germany) 评论说，“这种风险可能会导致终端用户的额外成本。”也就是说，不仅要支付附加费，还要承担由此带来的产品价格上涨，例如在化工领域。

这也是联邦政府考虑将昂贵的天然气库存转移到国家储备中的另一个原因，也就是说，将其一劳永逸地国有化。这样就会有人为这些昂贵的天然气买单，却又不会很明显地体现在预算中。因为这个慷慨的赞助者就叫作“纳税人”。

*(编译自焦点网站 2023 年 4 月 3 日的新闻报道)*

## 新冠防控措施终结：德国是否从这场大流行中吸取了教训？

第 33 次疫情防控会议，也是最后一次。4 月 4 日，曾因向政府提出新冠应对建议而备受关注专家们与联邦总理奥拉夫·朔尔茨 (Olaf Scholz, 社民党) 共进了最后的午餐，朔尔茨表示感谢。但这次完全没有媒体关注。让德国人揪心两年的抗疫这些天悄悄地走到了尽头，反复修订后的《感染保护法》中，最后的新冠防控条例有效期到 4 月 7 日止，但没有迹象表明会有“自由日”来庆祝防控措施的终结。

今年 2 月已经取消了在公共交通和火车上佩戴口罩的义务，从 4 月 7 日开始，医院或诊室中也不强制佩戴口罩了，有权要求接种疫苗者的范围缩小，新冠警告应用程序将在 6 月进入所谓的睡眠模式。新冠就这样消失在许多人的日常生活中。但有一些问题仍然存在：政治家们是否从新冠政策中吸取了正确的教训？社会是否为下一次大流行病做了更好的准备？对于那些继续遭受新冠后果的人们来说，下一步该怎么做？

为了从疫情中吸取教训，执政联盟尤其是自民党议会党团希望在联邦议院成立一个调查委员会。但据称关于此事的谈判在议会党团副主席层面上陷入了僵局。社民党和绿党的大多数成员对成立这样一个委员会不感兴趣。但联邦卫生部长卡尔·劳特巴赫 (Karl Lauterbach, 社民党) 也承认，关闭幼儿日托中心在医学上“绝对”是不合适的，而且“根据目前的知识也没有必要”。自民党议会党团的卫生政策发言人安德鲁·乌尔曼 (Andrew Ullmann) 说：“我们必须继续从疫情中吸取教训，必须在各个层面进行思考。”他首先想到的是未来疫情的防范，在全球化时代，区域性流行病发展为大流行病的风险

比过去更高。绿党议员保拉·皮绍塔 (Paula Piechotta) 也认为, 仅仅承认老人和儿童在疫情期间没有得到足够的关注, 是不够的: “民主国家在这种情况下是否应该允许宵禁, 以及部长会议是否是下一次危机中的最佳决策机构, 仅这些问题, 都还没有得到充分的讨论。” 基民盟/基社盟的卫生政策发言人蒂诺·索尔格 (Tino Sorge) 表示, 尽管如此, 目前从议会内部成立一个调查委员会似乎不太可能。

另一个核心计划也在摇摆不定中。上一届政府中, 基民盟领导的联邦卫生部决定建立“国家健康保护储备”, 为危机情况储备足够的防护用品和药品。公开的说法是, 政府换届后联邦卫生部也仍会坚持这个计划。但目前没有任何进展。一位发言人表示, “目前, 正在进行的规划包括对需求的充分估计, 都取决于资金。” 换句话说就是, 联邦财政部长克里斯蒂安·林德纳 (Christian Lindner, 自民党) 没有拨款。联邦议院的预算委员会已经在去年 11 月要求政府审查实物储备是否必要和经济, 这个审查目前尚未出结果。不过, 内阁将通过一项防止非专利药品供应短缺的法律, 该法律将责成制造商对某些药品保持比以前更大的库存。

在交通灯政府的联合执政协议中所设想创建的联邦公共卫生研究所, 也尚待时日。绿党卫生政策发言人亚诺什·达门 (Janosch Dahmen) 说: “在德国, 我们擅长个人医疗, 但在面向全部人口的医疗保健战略方面非常脆弱。” 同时, 数字化的短板也仍然是一个问题。例如, 国内医院的普通病房的利用率有多高, 这一点从来没能完全弄清楚。

即使是现在, 新冠也没有完全过去。目前仍有 1080 人在重症监护室接受治疗。但德国重症和急诊医学跨学科协会 (DIVI) 副主席格诺特·马克斯 (Gernot Max) 表示, 这种病毒“已经不再主宰医院的日常生活, 挤走所有其他病人”, 但尽管如此, 新冠将“继续陪伴我们”。这一点对于那些遭受新冠长期症状之苦的人, 或遭受疫苗副作用的人来说更是如此, 这些人到底有多少, 现在也只能估算。因此, 联邦议院的联盟党最近要求“大幅度”增加研究经费, 采用类似“国家抗癌十年”的战略, 以确保“尽快让受影响的人得到科研成果的帮助”。

新冠也没有完全从总理府消失。据政府发言人称, 疫情防控政策“将继续由负责社会、卫生、劳动力市场、环境和社会政策第 3 部门协调”, 专家们的知识在未来也不会束之高阁。发言人说: “由于新冠疫情的后果将继续困扰我们一段时间, 目前也正在讨论接续新冠专家委员会工作的机构可能是怎样的, 重点是什么。” 这么看来, 专家们再次与朔尔茨共进午餐也并非不可能。

*(编译自《每日镜报》网站 2023 年 4 月 5 日的新闻报道)*

## 德国 2022 年刑事犯罪统计: 刑事案件为何上升

数字乍听起来令人震惊: 据联邦内政部长南希·费瑟 (Nancy Faeser, 社民党) 3 月 30 日提交的警方统计, 2022 年的刑事犯罪数量与前一年相比增加了 11.5%, 达到 560 万件。“疫情防控结束后案件数量的增加并不令人惊讶”, 她表示, “存在着补偿效应。” 回归正常生活也给犯罪分子带来了机会。例如扒窃和入店行窃的行为会比疫情期间明显增多。但问题是, 与疫情之前的 2019 年相比刑事犯罪也明显增加 3.5%。如何解释这一发展?

费瑟表示，这首先是因为人们报案的意识增强了，尤其是性侵犯案件，metoo 效应使得女性在性暴力案件中不再保持沉默，而是更频繁地求助于警方。为了提高女性在公共场所的安全感，费瑟希望增加监控摄像头的数量。“儿童色情”案件数量也增加了7%。费瑟表示“针对儿童的性暴力的规模之大令人震惊”，对此警方归因为有很多的案件得到揭露。费瑟说：“阴暗的角落越来越小，越来越多的事被暴露在天光之下”。互联网服务运营商向设在美国的“国家失踪和被剥削儿童中心”组织报告虐待儿童的线索，该组织再将这些信息传递给世界各地的执法机构。自从德国与该组织合作以来，案件的数量急剧上升。另外，袭击警察和救援人员的数量也在增加。费瑟表示“社会暴戾化”令她担忧。

同时，法律法规的变化也会导致刑事犯罪的增加。例如对威胁入罪的判定，2021年，只有以杀人等罪行来威胁他人的人才会被起诉。如今威胁入罪的范围扩大了，例如威胁要放火烧掉某人的汽车也将被起诉。这也造成了案件数量的急剧增加。

联邦刑事警察局局长霍尔格·明奇（Holger Münch）指出，除了疫情的结束，刑事犯罪的增加还有三个影响因素：移民、通货膨胀和经济形势。有一点让他特别震惊：儿童和青少年犯罪的增加。与2019年相比，2022年有93,095名14岁以下的儿童成为犯罪嫌疑人，激增16%，青少年犯罪也增加了近7%。他们所犯罪行主要是入店行窃、侮辱或轻微伤害。在人均犯罪率中，青年一直处于最高位。明奇解释说，增加风险的因素包括经济方面的因素亦即贫困、自身在童年时的暴力经历、身处环境亦即同龄人群体，或压力等。关键词则是“新冠疫情”。值得注意的是，犯罪数量尤其在非德裔儿童和青少年群体中有所增加。他们受上述风险因素的影响更大，其中的一些人在战区有创伤性经历。去年德国移民人数净增140万，创历史新高。非德国籍的嫌疑人也相应增加。据警方统计，未成年嫌疑人在“传播色情作品”犯罪中的比例非常高，约为41%。青少年儿童经常在WhatsApp、Instagram、Snapchat或其他渠道的群聊中分享不当图片，而不知道这是一种应受惩罚的罪行。

对刑案数量的增长，犯罪学家们表示毋需过多担心。犯罪学中心的社会学家弗雷德里克·洛伊施纳（Fredericke Leuschner）表示，仅凭这些数字并不能得出任何关于今天的年轻人中更残暴或丧失理智的结论。绝对数字并不足以提供关于实际情况的任何信息。犯罪的频率有时候要和人口结构联系起来看。年轻人多，那么年轻人犯罪的也会更多。重要的是弄清具体犯罪行为所占的比例，目前与毒品有关的犯罪在减少，暴力犯罪几乎没有增加。

明斯特大学犯罪学教授克劳斯·博尔斯（Klaus Boers）也认为，暂时没有理由对这些数字感到恐慌。“自2007年以来，全世界所有级别的犯罪都出现了大规模下降”，目前的增长是一次性的，还不能表明一种趋势。他解释说，只有在未来两到三年内，才有可能分辨出这种增长是否只是一过性的。他说，总的来说，必须考虑到暴力犯罪的基本水平总是很低：在2022年的青少年犯罪率事实上只有0.6%。“目前我们手头只有警方的犯罪统计数据，而并不包括犯罪的原因。要进一步调查就需要对犯罪者进行访谈。这种调查每两年在下萨克森州进行一次，这一次就在2023年。”

*（编译自《每日镜报》网站2023年3月30日的新闻报道）*

## 德国近期大事记（2023年3月26日~4月10日）

3月27日 由于与公共部门和铁路部门在此前的劳资谈判中未能达成一致，德国服务行业工会 Verdi 和铁路运输工会 EVG 号召 35 万名交通从业者举行 24 小时罢工。

3月28日 经过 30 多个小时的艰苦谈判，交通灯政府终于就一份题为《气候保护和规划加速的现代化一揽子方案》的 16 页文件达成一致。

3月29日 德国政府正式公布了新修订的《技术移民法》草案。该草案进一步放宽对来自各国尤其是非欧盟国家的技术移民限制，以缓解该国劳动力不足问题。

- 英国国王查尔斯三世和妻子卡米拉抵达柏林，开始为期三天的德国访问。这是他成为国王后第一次访问外国。作为第一位在联邦议院发表演讲的君主，查尔斯三世部分使用德语。

3月30日 联邦内政部公布了 2022 年德国警方犯罪统计数据。2022 年，德国发生了 562.8 万起刑事犯罪，比去年增长 11.5%；犯罪嫌疑人的数量上升到了 209.3 万，比上一年增加了 10.7%，其中有约 78.4 万人不是德国公民，增加了 22.6%。被列为犯罪嫌疑人的儿童约为 9.3 万人，比疫情前的 2019 年增长了 16.3%；而在 14 至 18 岁年龄段的青少年犯罪嫌疑人约为 18.9 万人，比疫情前的 2019 年增长了 7%。

4月1日 德国国防部长皮斯托里乌斯表示，联邦国防军在今后十年内都面临装备短缺的问题。除现有承诺之外，德国不会动用联邦国防军库存为乌克兰提供更多的军援。为了实现军队现代化，他呼吁财政在 1000 亿欧元的国防军专款之外，再拨付 100 亿欧元。

- 49 欧票今日起正式发售，自 5 月 1 日生效。对于大多数借助区域火车及公交车通勤的人来说，49 欧票可以省下不少的费用。

4月2日 德国军火制造商莱茵金属公司在罗马尼亚的萨图马雷设立了一个军事维修和物流中心，为北约部队和乌克兰维持西方作战系统的战备状态以及确保后勤支持。

4月3日 自俄乌冲突爆发以来，德国经济部长兼副总理哈贝克首次访问乌克兰。哈贝克此次访问的议程将包括乌克兰重建以及能源领域合作等。他向乌克兰总统泽连斯基当面为德国未能及早向乌克兰提供武器而道歉。

4月7日 德国因新冠疫情而设立的《感染保护法》今日到期，德国并没有延长该法案，至此新冠防疫措施成为了历史。

**《德国快讯》信息均来源于德国相关媒体，除特别注明外，欢迎转载。但敬请在转载时注明由本刊提供。**

---

《德国快讯》半月刊  
每月 10 日、25 日出版  
2022 年 4 月 10 日

编辑出版：《德国研究》编辑部  
责任编辑：俞宙明  
地址：200092 上海市同济大学

<http://dgyj.tongji.edu.cn>

电话: 65980918, 65983997

<http://german-studies-online.tongji.edu.cn>

E-mail: [dgyj@tongji.edu.cn](mailto:dgyj@tongji.edu.cn)