



BERLIN

AKTUELL

Ausgabe 187
01. Februar 2019

EINWURF

Liebe Leserinnen,
liebe Leser,

in regelmäßigen Abständen entzündet sich hierzulande die Diskussion über das Für und Wider der Einführung eines Tempolimits. Über kaum ein Thema wird in Deutschland wohl so emotional diskutiert. Meine Einschätzung finden Sie auf dieser Seite.

Ebenso regelmäßig wie das Thema Tempolimit in den Gazetten erscheint, beantragen übrigens Grüne und Linke die grundsätzliche öffentliche Tagung von Ausschusssitzungen des Deutschen Bundestages. Sie können quasi jede Wahlperiode die Uhr danach stellen, dass dieses Thema früher oder später auf der Tagesordnung erscheint. In dieser Woche war es mal wieder so weit. Ich hatte das „Vergnügen“, am Donnerstag zu später Stunde zum Thema für meine Fraktion zu sprechen und habe dargelegt, warum ich die derzeitige Regelung für sinnvoller halte. Den Bericht sowie den Link zum Video meiner Rede finden Sie auf Seite 3.

Ich wünsche Ihnen eine angenehme Lektüre und einen guten Start ins Wochenende.

Herzliche Grüße
Ihr Patrick Schnieder

VERKEHR

Ein Tempolimit als vermeintliches Allheilmittel

Das deutsche Tempolimit - für die Einen der heilige Gral der deutschen Autofahrer, für die Anderen ein anachronistisches, klimafeindliches Sicherheitsrisiko. Welche Seite hat Recht?

Fest steht: In den meisten Ländern der Welt gibt es Tempolimits. In den meisten Ländern der Welt sind die Fernstraßen allerdings auch nicht so gut ausgebaut wie in Deutschland. Und bei den Staaten, in denen die Autobahnen in vergleichbarer Qualität ausgebaut sind – unsere Nachbarstaaten Österreich, die Niederlande oder die Schweiz sind zu nennen - handelt es sich in der Regel um kleine Länder mit verdichteten Bevölkerungsräumen und geringeren Abständen zwischen den Autobahnausfahrten.

Der Einführung eines Tempolimits werden verschiedene Wirkungen zugeschrieben, zuletzt eine spürbare Einsparung von Schadstoffen im Kampf gegen den Klimawandel. Doch wie groß ist der Effekt wirklich?

Deutschland emittiert jährlich rund 800 Mio. Tonnen CO₂. Erlassen wir nun ein Tempolimit von 130 km/h, spart Deutschland weniger als 0,5 Prozent seines CO₂-Ausstoßes ein. Der Effekt auf das Klima verbleibt gelinde gesagt unterhalb der Wahrnehmungsschwelle. Die Tatsache, dass die Verbrenner durch Fortschritte bei der Motoreffizienz mit jeder Modellgeneration sauberer werden, sorgt zudem dafür, dass die

ser Wert eher sinken als steigen wird. Gleichzeitig sind E-Fuels und andere treibhausgasneutrale Kraftstoffe auf dem Vormarsch. Und wie geht man mit den Fahrzeugen um, die heute schon mit erneuerbaren Energien angetrieben werden? Das Gros der Tempolimit-Verfechter ist auch zu keinen Sonderregeln für E-Fahrzeuge bereit. Man wird den Eindruck nicht los, dass es unter dem Deckmantel des Klimaschutzes bei den Forderungen nach einem Tempolimit um mehr als CO₂-Einsparungen geht.

Als weiterer positiver Nebeneffekt wird die Verflüssigung des Verkehrs aufgeführt, da ein Tempolimit die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den verschiedenen Fahrspuren reduzieren würde. Dieses Argument verkennt jedoch die Realität, dass die Hauptursachen für Staus auf deutschen Autobahnen in erster Linie das hohe Verkehrsaufkommen sowie Spurverengungen durch Baustellen und Unfälle sind. Da wir zudem massiv in unsere Infrastruktur investieren, werden wir auch im Jahr 2019 rund 630 Baustellabschnitte auf Bundesfernstraßen haben, auf denen ohnehin temporäre Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten.

Das Argument, das ursprünglich für das Tempolimit angeführt wurde, ist die Verkehrssicherheit. Verschiedene Studien sind bekannt, die zeigen, dass die Anzahl von Straßenunfällen auf verschiedenen Streckenabschnitten

gesunken ist, sobald ein Tempolimit eingeführt wurde. Doch bei genauerem Hinschauen entpuppen sich auch diese Studien als Scheinargument. Dort, wo es der Streckenverlauf oder die Unfallhäufigkeit erforderlich machen, werden abschnittsspezifische Tempolimits angeordnet. In der Folge weisen bereits 30 Prozent unserer Autobahnkilometer ein fixes Tempolimit auf. Wenn man nun die Unfallzahlen an nachgewiesenen Unfallschwerpunkten vor und nach Erlass eines Tempolimits vergleicht, wird man zwangsläufig auf sinkende Zahlen stoßen. Aus dieser Sachlage lässt sich jedoch nicht die Schlussfolgerung ableiten, dass Tempolimits auf allen deutschen Autobahnen – ob Unfallschwerpunkt oder nicht – die Verkehrssicherheit erhöhen werden. So schätzt auch der Unfallforscher Siegfried Brockmann, dass von den 3.177 Verkehrstoten im vergangenen Jahr höchstens 80 durch ein Autobahn-Tempolimit von 130 km/h hätten vermieden werden können. Die wahren Gefahren liegen woanders. Die eigentliche Schwachstelle der Verkehrssicherheit sind die Landstraßen.

Im Jahr 2017 sind 1.434 Pkw-Fahrer auf deutschen Straßen zu Tode gekommen. Während sich 15 Prozent der Todesfälle auf Autobahnen und 13 Prozent auf innerörtlichen Straßen ereigneten, sind die Landstraßen für 72 Prozent aller To-

desfälle verantwortlich. Während den Autobahnen in der öffentlichen Wahrnehmung das größte Risikopotenzial zugeschrieben wird, sind sie – gemessen an ihrer Länge – die mit Abstand sichersten Straßen in Deutschland und zählen zu den sichersten weltweit.

Die Aufgabe der Verkehrspolitik muss es sein, Maßnahmen gegen die wesentlichen Unfallursachen zu ergreifen. Hierzu zählen in erster Linie die Ablenkung durch Smartphones am Steuer, die von den Polizeibehörden noch konsequenter verfolgt werden muss, das Fahren unter Alkoholeinfluss und schwere Unfälle unter Beteiligung von Lkw, die auch auf Autobahnen eine wesentlich größere Gefahr darstellen als Pkw mit überhöhter Geschwindigkeit. Die Zahl der Verkehrstoten durch Auffahrunfälle mit Lkw wird auf deutlich über 300 geschätzt. Zwar ist der Einbau von Notbremsassistenten in der EU seit 2015 Pflicht. Diese müssen bei einem stehenden Fahrzeug aber bloß eine Teilbremsung von zehn Stundenkilometern leisten und gelten – auch aus Rücksicht auf Speditionsunternehmen aus Osteuropa – lediglich für Neufahrzeuge. Das Ziel der Bundesregierung ist auch hier, schnellstmöglich eine flächendeckende Ausstattung der Lkw mit Notbremsassistenten durchzusetzen.

Am Ende der Debatte bleibt folgende Erkenntnis: Die Diagnose mag richtig

sein, doch der Lösungsvorschlag passt nicht zum Problem. Dass der Straßenverkehr langfristig reduziert, gebündelt und intelligent verteilt werden muss, ist unbestritten. Doch für dieses Ziel sind starre Tempolimits das völlig falsche Instrument.

Neue Bedienformen, Antriebsarten und Mobilitätsbedürfnisse sorgen dafür, dass es für die Frage nach der Verkehrswende ebenso wenig einfache Antworten gibt wie für die übrigen politischen Fragestellungen unserer Zeit. So wie unsere Wirtschaft und Gesellschaft wird auch unser Verkehr komplexer und vielschichtiger. Unsere Verkehrsplanung muss es daher auch werden. Wir benötigen flexible Tempolimits in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrsaufkommen und den Witterungsbedingungen, eine intelligente und von Algorithmen gesteuerte Verkehrslenkung und günstige Rahmenbedingungen für die Antriebsformen und Verkehrsangebote der Zukunft. Was wir nicht brauchen, ist ein starres Tempolimit, das von der Berliner Stadtautobahn bis zur Autobahn im Bayerischen Wald alle Straßen über einen Kamm schert.

Denn das System der Richtgeschwindigkeit funktioniert und hat sich bewährt. Und überall dort, wo die Streckenführung es erfordert, wird es auch ein Tempolimit geben.

GRÜNE WOCHEN

Miniköche Eifel mischen die Grüne Woche auf



Foto: Schnieder



Foto: Schnieder



Foto: Schnieder

Nachdem die Miniköche - wie in meinem letzten Newsletter berichtet - anlässlich des Eifelschmauses meine Bundestagskollegen mit Eifeler Köstlichkeiten verwöhnt hatten, folgte am darauffolgenden Samstag ein Auftritt auf der Grünen

Woche inklusive gemeinsamem Kochen mit der Bundesministerin für Ernährung und Landwirtschaft Julia Klöckner. Die Ministerin zeigte sich äußerst beeindruckt vom Können und Wissen der Miniköche rund um die Themen Ernährung

und Lebensmittel. Die Miniköche präsentierten sich als fabelhafte Botschafter der Eifel und machten mich als ihren Schirmherren wie immer sehr stolz. Ein Video vom Auftritt der Miniköche mit der Ministerin finden Sie auch [hier](#).

GESCHÄFTSORDNUNG

Nicht-Öffentlichkeit der Ausschusssitzungen hat gute Gründe



Mit Klick auf das Foto gelangen Sie zum Video meiner Rede.

Die Ausschüsse des Deutschen Bundestages tagen gemäß seiner Geschäftsordnung grundsätzlich nicht-öffentlich. Die Forderungen von Grünen und Linken an diesem Prinzip etwas zu ändern und die Ausschüsse grundsätzlich öffentlich tagen zu lassen, sind so alt wie das Prinzip selbst. Dass trotz der diversen Anträge von Grünen und Linken an der Regelung festgehalten wird, hat gute Gründe.

Die Ausschüsse bilden gewissermaßen den Maschinenraum des Parlaments. Hier werden die Gesetze, die anschließend im Plenum öffentlich diskutiert werden, vorbereitet. Hier findet, wenn man so will, die eigentliche Arbeit des Parlaments statt. Hier wird in intensiven Beratungen versucht, Kompromisse zu den einzelnen Anträgen zwischen den Fraktionen zu finden.

Um einen offenen und vor allem auch fraktionsübergreifenden Austausch zu gewährleisten, ist ein Mindestmaß an Diskretion und Vertraulichkeit jedoch Grundvoraussetzung. Die nicht-öffentlichen Debatten in den Ausschüssen haben in der Vergangenheit nicht selten dazu beigetragen, dass Koalitions- und Oppositionsfraktionen gemeinsame Lösungen gefunden haben.

Ebenso wichtig ist es, dass sich Abgeordnete zu Beginn der Beschäftigung mit einer Materie ungestört in diese einarbeiten können. Dadurch, dass die Ausschüsse nicht-öffentlich tagen, wird zudem verhindert, dass Lobbyisten ei-

nen zu starken Einblick in den Willensbildungsprozess des Ausschusses und in die Verhaltensweise der Mitglieder bekommen.

Im Übrigen können Ausschusssitzungen im Einzelfall bereits heute öffentlich durchgeführt werden. In der vergangenen Legislaturperiode traf dies auf knapp ein Viertel der Sitzungen zu. Die Ausschüsse binden die Öffentlichkeit also bereits heute regelmäßig in ihre Sitzungen ein. Ich erachte es aber für überaus wichtig, dass dies nicht zum Standard wird und sich die Ausschussmitglieder nicht rechtfertigen müssen, wenn sie nicht-öffentlich tagen. Hierdurch würde automatisch ein Druck auf die Mitglieder entstehen, immer öffentlich zu tagen. Auch wenn dies gerade bei sensiblen Themen nicht von Vorteil ist.

Zudem ist es den Abgeordneten nicht verboten aus den Ausschusssitzungen zu berichten. Auch hiervon wird rege Gebrauch gemacht. Und dies ist wohl mit ein Grund dafür, dass Transparency International dem Deutschen Bundestag eine sehr hohe Transparenz bescheinigt und eine generelle Öffentlichkeit der Ausschusssitzungen ebenso wenig für erforderlich hält.

Ich begrüße daher, dass die Anträge von Grünen und Linken keine Mehrheit finden konnten, an der bisherigen Regelung festgehalten wird und die Arbeitsweise des Parlaments nicht eingeschränkt wird.

HANDWERK I

Zurück zum Meister

2004 war für 53 Gewerke des Handwerks die Meisterpflicht abgeschafft worden. Dadurch konnten Handwerksunternehmen auch von Personen gegründet werden, die keinen Abschluss als Meister erlangt hatten. Die Folgen dieser rot-grünen Politik haben die zulassungsfreien Gewerke schnell erfahren. Ein Negativbeispiel für die Konsequenzen der Deregulierung ist das Fliesenlegerhandwerk: Zahlreiche Ein-Mann-Unternehmen sind seit 2004 entstanden, die sich durch Kampfpreise kaum auskömmlich finanzieren, oft nichts für ihre Altersvorsorge einzahlen und meist nicht länger als ein oder zwei Jahre am Markt halten können. Hinzu kommt dass wir in den Gewerken, in denen die Meisterpflicht weggefallen ist, erhebliche Nachwuchsprobleme haben. Die Kleinstbetriebe bilden meistens nicht selbst aus, Meisterwissen wird kaum noch weitergegeben und der schlechte Ruf der Gewerke tut sein Übriges bei der Berufswahl junger Menschen.

Die CDU fordert deshalb eine Rückkehr zur Meisterpflicht und hat dies auch im Koalitionsvertrag mit der SPD durchgesetzt. Wir arbeiten gerade an einer gesetzlichen Lösung und ich bin zuversichtlich, dass es uns gelingen wird. Leider können wir nicht einfach hergehen und das Gesetz von 2004 rückgängig machen. Unsere Lösung muss mit dem EU-Recht übereinstimmen. Wir müssen sicherstellen, dass auch Unternehmen aus dem EU-Ausland weiterhin am deutschen Markt arbeiten können. Außerdem wollen wir Unternehmen, die sich nach 2004 am Markt etabliert haben und auch gute Arbeit leisten, nicht die Unternehmensgrundlage entziehen. Wir brauchen ein Gesetz mit Augenmaß. Daran arbeiten die Fachpolitiker im Bundestag und die Vertreter des Wirtschaftsministeriums gerade mit Hochdruck.

IMPRESSUM

V.i.S.d.P.:

Patrick Schnieder MdB, Platz der Republik 1
11011 Berlin

HANDWERK II

Sieger im Leistungswettbewerb des Handwerks ausgezeichnet



Foto: Copyright Helmut Thewalt

In der vergangenen Woche zeichnete die Handwerkskammer Trier 20 Gesellen für ihre Ergebnisse beim Leistungswettbewerb des Deutschen Handwerks aus. 13 von ihnen haben ihre Ausbildung bei einem Betrieb in meinem Wahlkreis gemacht. Meine herzlichen Glückwünsche gelten den ausgezeich-

neten Gewinnern. Sie zeigen, dass es um den handwerklichen Nachwuchs in der Region hervorragenden bestellt ist. Ebenso ist es mir ein großes Anliegen, den Ausbildungsbetrieben zu gratulieren und zu danken. Denn die Platzierungen zeigen, dass die Ausbildung der jungen Menschen in ihren Betrieben

vorbildlich ist. Es ist für viele Betriebe nicht mehr selbstverständlich, so viel Zeit und Müße in die Ausbildung junger Menschen zu stecken. Umso mehr freut es mich, dass durch die Auszeichnung auch die Leistungen der Betriebe in den Mittelpunkt gerückt werden.

VERTEIDIGUNG

Zu Besuch auf der Air Base Spangdahlem



Foto: Air Base Spangdahlem



Foto: Air Base Spangdahlem



Foto: Air Base Spangdahlem



Foto: Air Base Spangdahlem

Seit 1953 gibt es die Air Base der US-Luftwaffe in Spangdahlem. Neben dem 52. Jagdgeschwader ist dort auch eine Transporteinheit stationiert. In der vergangenen Woche hatte ich die Gelegenheit, mir ein Bild von der Air Base zu machen. Ich danke Kommodore Oberst Jason Bailey und seinem Team für das ausführliche Gespräch sowie die Erklärungen zum Auftrag, den Flugzeugen und dem Tower.



Foto: Air Base Spangdahlem