



BERLIN

AKTUELL

Ausgabe 148
2. Dezember 2016

EINWURF

Liebe Leserinnen, liebe Leser, in dieser Woche haben wir im Deutschen Bundestag den Bundesverkehrswegeplan 2030 verabschiedet. Dieses Planwerk gilt für die nächsten 15 Jahre. In den vergangenen Jahren und vor allem in den letzten Wochen, in denen viele Beratungen und Sitzungen für die Schlussabstimmungen stattgefunden haben, habe ich als Berichterstatter der CDU/CSU-Bundestagsfraktion viel Arbeit investiert. Umso schöner, dass der Bundesverkehrswegeplan jetzt verabschiedet ist. Eine Übersicht zu diesem Thema und einen Auszug aus meiner Rede im Plenum finden Sie auf den folgenden beiden Seiten.

Ebenfalls erfreulich war in dieser Woche die Entscheidung des UNESCO-Welterbekomitees, das die Genossenschaftsidee und -praxis zum Immateriellen Weltkulturerbe erhoben hat. Die Genossenschaftsidee prägt bis heute unser Alltagsleben. Mit Friedrich Wilhelm Raiffeisen, nach dem die Raiffeisenbanken benannt sind, hat auch ein bekannter Vertreter dieser Idee in unserem Bundesland gewirkt. Ich habe die Bemühungen, den Status als Immaterielles Weltkulturerbe zu erhalten, gerne unterstützt und freue mich jetzt mit allen Engagierten über diesen Erfolg.

Ich wünsche Ihnen ein schönes Adventswochenende!

Herzliche Grüße
Ihr Patrick Schnieder

VERKEHR I

Neuer Bundesverkehrswegeplan ist wichtiges Etappenziel für A1-Lückenschluss!

Das wichtigste Verkehrsprojekt in Rheinland-Pfalz, der **A1-Lückenschluss** hat ein wichtiges Etappenziel auf dem Weg zur Verwirklichung genommen. Am heutigen Tag hat der Deutsche Bundestag den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) verabschiedet. Der A1-Lückenschluss steht in diesem Plan im Vordringlichen Bedarf. Damit wurde dem Lückenschluss der A1 zwischen dem rheinland-pfälzischen Kelberg und dem nordrhein-westfälischen Blankenheim die höchstmögliche Priorität bei der Realisierung der bundesweit geplanten Infrastrukturprojekte in den kommenden 15 Jahren eingeräumt. Bundesregierung und Bundestag setzen damit ein eindeutiges Zeichen für den Lückenschluss.

Als Berichterstatter der CDU/CSU-Bundestagsfraktion für den BVWP habe ich in der Vergangenheit an vielen Planungsrunden und Vorbereitungen teilgenommen. Dass der Lückenschluss und weitere rheinland-pfälzische Projekte im neuen BVWP so hoch eingestuft wurden, beweist, wie wichtig eine leistungsfähige Infrastruktur für die Entwicklung des gesamten Landes ist. Betrogen die Investitionsmittel für rheinland-pfälzische Straßenprojekte des Vordringlichen und Weiteren Bedarfes mit Planungsrecht im Jahr 2003 noch 2,53 Mrd. Euro, stiegen sie im diesjährigen Entwurf um mehr als

50 Prozent auf 3,80 Mrd. Euro an. Der BVWP ist mit 270 Mrd. Euro nicht nur das größte Zukunftsprogramm der deutschen Infrastrukturgeschichte, er setzt in Rheinland-Pfalz besondere Akzente für die Modernisierung und die nachhaltige Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger. Ich freue mich über diese deutliche Positionierung und erwarte jetzt von der Landesregierung in Mainz, dass sie ihren Ankündigungen Taten folgen lässt, die Planung für die enthaltenen Projekte abschließt und endlich

HINTERGRUND

Mit dem Bundesverkehrswegeplan entscheidet der Deutsche Bundestag, welche Bundesverkehrswege in den nächsten 15 Jahren aus- oder neugebaut werden sollen. Für eine Realisierung ist die Einstufung in eine hohe Dringlichkeitskategorie wie den Vordringlichen Bedarf oder den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht erforderlich. Der Bund stellt die Finanzmittel für den Bau bereit, die Bundesländer sind für die zügige Planung und Ausführung der Bauvorhaben verantwortlich. Erst wenn die Länder vollständige Planunterlagen vorlegen, kann mit dem Bau eines Bundesverkehrswegeplan-Projektes begonnen werden. Der nächste Bundesverkehrswegeplan wird voraussichtlich im Jahr 2030 beschlossen.

Baurecht schafft. Es gibt keine Ausreden mehr.

Neben dem A1-Lückenschluss ist im westlichen Rheinland-Pfalz auch die Realisierung der **Westumfahrung Trier** für den Vordringlichen Bedarf vorgesehen. Die Landesregierung hatte die Westumfahrung ursprünglich gar nicht für den BVWP vorgesehen. Erst auf Initiative der CDU wurde sie angemeldet. Dass der Moselaufstieg nun bei der ersten Prüfung direkt die Kategorie der wichtigsten Projekte eingestuft wurde, ist nicht nur ein gutes Signal für die Region, es zeigt auch, wie falsch die Landesregierung den Bedarf der Maßnahme eingeschätzt hat. Die Nordumfahrung Trier ist noch nicht in den Ausbaugesetzen enthalten. Ich konnte mich aber mit dem Vorschlag durchsetzen, dass in fünf Jahren eine erneute Überprüfung der Maßnahme stattfindet und somit eine Tür für die Realisierung der Nordumfahrung offen bleibt.

Bedauerlich ist, dass der Ausbau der **A60** zwischen den Anschlussstellen **Winterspelt und Prüm** nicht im BVWP enthalten ist. Diese Entscheidung des Ministeriums halte ich für einen Fehler. Ich rechne damit, dass nach Fertigstellung des Hochmoselübergangs und dem Lückenschluss der A60 der Verkehr spürbar zunehmen wird. Bei dem betroffenen Streckenabschnitt handelt es sich außerdem um einen Unfallschwerpunkt. Eine Erweiterung auf vier Fahrsteifen könnte Abhilfe schaffen. Vor diesem Hintergrund kann ich die erfolgte Einstufung nicht nachvollziehen. Auch hier setze ich mich dafür ein, dass in fünf Jahren eine erneute Überprüfung der verkehrlichen Parameter stattfindet.

Der BVWP beinhaltet neben Straßen auch Schienenwege. Ich sehe es kritisch, dass der Ausbau und die Elektrifizierung der **Eifelstrecke zwischen Köln und Trier** keine aussichtsreiche Einstufung in den BVWP erhalten hat. Mit dem Ausbau der Strecke wären höhere Geschwindigkeiten und geringere Verspätungen möglich gewesen. Auf meine Initiative hin fand eine erneute Wirtschaftlichkeitsprüfung der Maßnahme statt, die jedoch ergab, dass die Kosten den Nutzen einer Realisierung deutlich übersteigen würden.

VERKEHR II

Rede zur Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans im Deutschen Bundestag

Herr Präsident! [...] Liebe Kolleginnen und liebe Kollegen, meine Regionalzeitung, der Trierische Volksfreund, schreibt heute in einer Vorberichterstattung, der heutige Tag sei ein Feiertag für die Verkehrspolitiker, insbesondere für die in der Region. Ich muss sagen: Genau so ist das. Heute ist ein Feiertag, nicht nur für meinen Wahlkreis, für die Region Trier mit dem A-1-Lückenschluss und dem Moselaufstieg - das sind ganz wichtige Projekte für Rheinland-Pfalz -, sondern für ganz Deutschland, weil wir die Weichen für eine vernünftige, für eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik bis 2030 stellen, die uns Wohlstand, Wachstum, Mobilität und damit Arbeit in Deutschland gewährleistet.

Wir haben uns im Vorfeld ambitionierte Ziele gesetzt. Wir haben uns nicht nur das Ziel gesetzt, auf die Umwelt zu achten. Das haben wir getan. Wir haben uns auch nicht nur das Ziel gesetzt, die Öffentlichkeit zu beteiligen. Auch das haben wir in einer beispielhaften Art und Weise getan. Wir haben Prioritäten gesetzt. Am Anfang hat keiner geglaubt, dass wir sie einhalten würden. Aber wir haben uns an dem ausgerichtet, was wir vorher gesagt haben, und wir lassen uns gerne daran messen. 70 Prozent der Investitionen fließen in den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur. Das Prinzip „Erhalt von Neubau“ haben wir also eingehalten. Wir haben durchgehend priorisiert. Auch das ist die Wahrheit. 75 Prozent der Projekte, die im Bundesverkehrswegeplan stehen, beziehen sich auf überregional bedeutsame Verbindungen. Sie haben von Anfang an bezweifelt, dass wir das hinbekommen; wir haben es aber hinbekommen.

Dabei vernachlässigen wir die ländlichen Räume nicht. Deshalb sind auch die Ortsumgehungen wichtig. Wenn wir über 75 Prozent, wenn wir über drei Viertel in überregional bedeutsame Vorhaben stecken, dann ist es richtig, dass wir die Anbindung der ländlichen Räume an die Metropolen nicht vernachlässigen. Deshalb sind Ortsumgehungen, deshalb sind die örtlich wichtigen Projekte,



Zum Video der Parlamentsrede:

<http://dbtg.tv/fvid/7039098>

die auch Raumbedeutsamkeit für die jeweilige Region haben, außerordentlich wichtig. Ich bin stolz darauf, dass wir es geschafft haben, diesen wichtigen Bereich nicht auszuklammern, dass wir auch für diese Räume Mobilität für die Zukunft schaffen. Schließlich haben wir es auch geschafft, den Bundesverkehrswegeplan hinsichtlich der Verteilung der Mittel auf die Verkehrsträger ausgewogen und modern auszugestalten.

Sie bejammern immer, dass angeblich zu wenig in den Bereich Schiene fließen würde. Das Gegenteil ist der Fall, Herr Gastel. Lassen Sie sich doch an dem Bundesverkehrswegeplan messen, den Sie 2003 vorgelegt haben. Wir haben das Verhältnis verbessert: Die Straße macht 49 Prozent aus, die Schiene 42 Prozent, die Wasserstraße 9 Prozent. Dabei hat die Schiene nur eine Transportleistung von nicht einmal 20 Prozent.

Wir stecken also im Verhältnis viel mehr in diesen Verkehrsträger, als er an Transportleistung erbringt. Das ist doch ein Nachweis, ein Zeichen dafür, dass wir das ernst nehmen und für eine ausgewogene Mischung sorgen. Das hat übrigens auch etwas mit den Umweltauswirkungen dieses Planes zu tun. Es ist doch vollkommener Humbug, zu sagen, damit würde man den Umweltzielen nicht gerecht werden. Schauen Sie sich die Bilanzen an: Wir sparen nachweislich CO₂ ein. Entscheidend ist doch, dass es hier um den Bau von Infrastruktur geht. Die wirklichen CO₂-Einspar-Potenziale hängen doch nicht mit der Schaffung einer Infrastruktur zusammen, sondern mit modernen Antrieben. Der Effekt liegt

doch darin, dass wir Staus beseitigen, dass die Lkw nicht mehr durch die Orte fahren. Das ist ein komisches Umweltverständnis, das Sie an den Tag legen, wenn Sie bemängeln, dass wir die Menschen in den Städten und Gemeinden vor Emissionen, vor Lärm und vor Staub, schützen. Ich glaube, dass wir da genau die richtigen Schwerpunkte setzen. Wir haben den Umweltschutz als wichtiges Ziel erkannt. Wir werden dem, was wir uns vorgenommen haben, vollkommen gerecht.

Lassen Sie mich ein letztes Wort zur Öffentlichkeitsbeteiligung sagen. Wir hatten ja nicht nur eine Öffentlichkeitsbeteiligung, sondern wir hatten zwei. Es gab schon 2013 bei der Aufstellung der Grundkonzeption eine Öffentlichkeitsbeteiligung. Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes in diesem Jahr gab eine zweite große Öffentlichkeitsbeteiligung. Fast 40 000 Eingaben wurden gemacht.

- Das war nicht ohne jede Folge. - Sie sind geprüft und ernst genommen worden. Da muss ich fragen, welches Verständnis von Öffentlichkeitsbeteiligung Sie haben. Es kann doch nicht sein, dass jede Eingabe automatisch zu dem Ergebnis führt, das gewünscht wird, sondern natürlich müssen wir es abwägen. Das haben wir getan. Mein Büro hat Hunderte von Briefen von Bürgern und von Organisationen beantwortet. Es hat einen regen Dialog gegeben. Auch das Ministerium hat sich dankenswerterweise damit befasst. Deshalb kann ich das folgende Fazit ziehen: Wir haben hier wirklich ein tolles Werk vorliegen. Es ist ein großer Wurf für die Infrastruktur in den nächsten 15 Jahren. Das ist zukunftsfähige Politik. Damit schaffen wir weiterhin die Voraussetzungen für Wohlstand, für wirtschaftliche Prosperität, für Mobilität, für Arbeit in Deutschland.

Vielen Dank.

SOZIALES

Mehr Teilhabe und Selbstbestimmung für Menschen mit Behinderung durch neues Bundesteilhabegesetz

Diese Woche haben wir im Bundestag das Bundesteilhabegesetz (BTHG) verabschiedet. Der Regierungsentwurf des Gesetzes wurde in den vergangenen Wochen in der Öffentlichkeit und auch hier im Bundestag kontrovers diskutiert und auch ich habe einige Regelungen des ursprünglichen Entwurfs als diskussionswürdig empfunden (siehe Newsletter 30.09.2016). Neben den Diskussionen in der Fraktion und im Ausschuss gab es auch eine öffentliche Anhörung, in der die Meinungen der Betroffenen und ihrer Verbände gehört wurden. Auf dieser Basis wurde der Entwurf noch einmal überarbeitet und nun verabschiedet.

Folgende Änderungen wurden vorgenommen:

Zugangskriterien: Die ursprünglich geplante Regelung, wonach man in fünf von neun definierten Lebensbereichen eingeschränkt sein muss, um Leistungen aus der Eingliederungshilfe zu erhalten, wurde zurückgenommen. Die Änderungen sehen vor, dass die bisherigen Regelungen bis 2023 gelten. In der Zwischenzeit werden Modellprojekte mit begleitender wissenschaftlicher Untersuchung in den Bundesländern durchgeführt. Aus dieser Untersuchung soll hervorgehen, welche Zugangskriterien für die Eingliederungshilfe festgelegt werden sollten. Der Bundestag berät im Jahr 2022 dann erneut über diese Zugangskriterien.

Wohnortwahl: Auch bezüglich der Befürchtung, dass die vorgesehene Möglichkeit zum „Pooling“ von Leistungen die Gefahr birgt, dass die freie Wohnortwahl eingeschränkt wird, sehen die Änderungen eine Klarstellung vor. So wurde das „Pooling“ von Assistenzleistungen im Zusammenhang mit Wohnen ausgeschlossen. Es ist nicht Ziel des Gesetzes, Menschen in ihrer Wohnortwahl einzuschränken.

Pflege und Eingliederungshilfe: Bedenken gab es auch in Hinblick auf die Schnittstelle zwischen Leistungen aus der Eingliederungshilfe und Leistungen aus der Pflegeversicherung. Im Zuge

des dritten Pflegestärkungsgesetzes soll auch ein neuer Pflegebegriff bestimmt werden. Dieser wird auch Teilhabeelemente enthalten. Ursprünglich war geplant, den Pflegeleistungen Vorrang einzuräumen, damit es zu keinen Doppelzuständigkeiten kommt. Dies wurde nun aufgrund der vehementen Kritik gestrichen. Es werden auch weiterhin Leistungen aus der Pflege und der Eingliederungshilfe nebeneinander gewährt und der Pflege wird kein Vorrang eingeräumt.

Mit dem Bundesteilhabegesetz hat die Koalition nun eines ihrer wichtigsten und größten Reformvorhaben dieser Legislaturperiode verabschiedet. Das Bundesteilhabegesetz bringt erhebliche Verbesserungen für die Menschen mit Behinderung mit sich und stärkt ihre Selbstbestimmung und Teilhabe am gesellschaftlichen Zusammenleben. Zudem orientieren sich die neuen Regelungen an der UN-Behindertenrechtskonvention.

Das Bundesteilhabegesetz stellt einen Systemwechsel der Eingliederungshilfe für Menschen mit Behinderung dar. Die Eingliederungshilfe betrifft ca. 700.000 Menschen in Deutschland und bildet für die Sozialhilfe in den Kommunen und Ländern das wichtigste Instrument zur Eingliederung von Menschen mit Behinderung in die Gesellschaft. Die Eingliederungshilfe wird durch das BTHG nun aus dem Fürsorgesystem der Sozialhilfe in das neunte Sozialgesetzbuch, welches alle Regelungen zur Teilhabe und Rehabilitation beinhaltet, überführt. Hierdurch erhalten die Betroffenen ein größeres Wahlrecht. Bislang waren die Leistungen der Eingliederungshilfe stark abhängig von der Wohnform (ambulant oder stationär) und ein großer Teil des Einkommens und Vermögens wurde auf die Leistungen angerechnet. Mit dem Bundesteilhabegesetz werden die Freibeträge bei Einkommen und Vermögen erheblich steigen und die Betroffenen erhalten unabhängig von der Wohnform alle Leistungen aus einer Hand.

VERKEHR III

Richtiges Zeichen aus Bundesverkehrsministerium – Illegale Autorennen mit Haft und Fahrzeugentzug bestrafen!

Seit Mai fordere ich härtere Strafen für Teilnehmer illegaler Autorennen. Als Mitglied im Verkehrsausschuss beschäftige ich mich intensiv mit diesem Thema. Seinerzeit hatte meine Forderung ein großes Medienecho und die Befassung der zuständigen Fraktionsarbeitsgruppe ausgelöst. Dass sich jetzt auch Bundesverkehrsminister Dobrindt und der Bundesrat meiner Initiative angeschlossen haben und einen konkreten Gesetzentwurf erarbeiten, freut mich sehr. Nach meiner Forderung vor

wenigen Monaten habe ich viele Zuschriften von Bürgern erhalten, die den Wahnsinn dieser Raser ebenfalls härter bestraft sehen wollen. Hier handelt es sich nicht mehr nur um einen Verstoß gegen eine Verkehrsregel. Wer durch illegale Straßenrennen oder sogenannte „Solo-Rennen“ andere in Lebensgefahr bringt oder sogar tötet, gehört hinter Gittern. Gut finde ich auch, dass diesen Adrenalin-Junkies auch ihre Fahrzeuge entzogen werden sollen.

KATASTROPHENSCHUTZ

Technisches Hilfswerk erhält Fahrzeuge und mehr Mitarbeiter

Das Technische Hilfswerk ist ein unersetzbarer Baustein im deutschen Katastrophenschutz. Rund 80.000 ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer in ganz Deutschland tragen dazu bei, dass im schlimmsten Fall schnell Hilfe vor Ort ist. Dass das THW im Bundeshaushalt 2017 mehr Mittel erhalten hat, ist deshalb ein sehr gutes Zeichen und freut mich auch für die ehren- und hauptamtlichen Helfer in Rheinland-Pfalz und in unserer Region.

Im Nachgang zu den Haushaltsberatungen gebe ich Ihnen hier noch einmal einen Überblick über die zusätzlichen Mittel für das Technische Hilfswerk:

Mit dem Haushalt 2017 wird ein Fahrzeugbeschaffungsprogramm für das THW mit einem Volumen von 100 Mio. Euro auf den Weg gebracht, um den überalterten Fahrzeugbestand zu erneuern. Das Programm dient der Ersatzbeschaffung von 621 LKW und Bergungsräumgeräten verschiedener Ausführungen bis zum Jahr 2023. Im Haushalt 2017 stehen hierfür 15 Mio. Euro zusätzlich bereit. Hinzu kommen Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 85 Mio. Euro für die darauf folgenden Jahre.

Der Ersatz von über 30 Jahre alten Radlagern, die Beschaffung von größeren Pumpen und Notstromaggregaten, als das wird dazu beitragen, den Einsatzwert des THW weiter zu erhöhen und



Patrick Schnieder MdB und Peter Molitor, Ortsbeauftragter vom THW Prüm, bei einer Veranstaltung MdB trifft THW.

den neuen Herausforderungen anzupassen. Als ehrenamtlich getragene Einsatzorganisation des Bundes müssen die Helferinnen und Helfer des THW sich auf die zur Verfügung gestellte Technik verlassen können. Gute Einsatztechnik ist eine Voraussetzung für den Einsatzerfolg.

Um das Ehrenamt weiter zu entlasten, erhält das THW für das Haushaltsjahr 2017 150 neue Stellen. Um die Stelenausstattung des THW attraktiver zu gestalten und die Entgeltstruktur zu verbessern, wurden darüber hinaus 150 Stellenhebungen beschlossen.

IMPRESSUM

V.i.S.d.P.:

Patrick Schnieder MdB

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Tel.: 030/227 71883

Fax: 030/227 76240

[E-Mail](#) • [Webseite](#)

[Facebook](#) • [Twitter](#) • [Youtube](#)

POSTSKRIPTUM

P.S.: Am Rande bemerkt...

... hat eine Kollegin der Grünen eine fast schon liebgewonnene Tradition gebrochen.

Bei meinen Reden im Deutschen Bundestag zum Thema Verkehr konnte ich mich mittlerweile auf eine Sache verlassen: Die Kollegin Wilms von den Grünen würde mit Sicherheit eine Zwischenfrage stellen und mir damit die Gelegenheit geben, ausführlich auf ihre Frage zu antworten.

Das ist ein durchaus gängiges Mittel in der parlamentarischen Debatte. Aber Frau Wilms war in der Zwischenzeit fast schon ein „Running-Gag“. Als warte sie nur darauf, dass ich ans Rednerpult käme.

Bei meiner Rede in dieser Woche wurde ich leider enttäuscht. Keine Zwischenfrage. Schade eigentlich. Ich hätte gerne noch einmal aufgezeigt, wie wirtschaftsfern und ideologisch verbohrt bei den Grünen über Verkehrspolitik nachgedacht wird. Ich bin mir aber sicher, die nächste Gelegenheit, das zu zeigen, kommt mit Sicherheit!

BESUCHER

Zu Gast in Berlin



Die Freiwillige Feuerwehr Prüm und der Verein Wir wollen helfen e.V. waren in dieser Woche gemeinsam in Berlin. Die Gruppe besuchte unter anderem das Kanzleramt und war im Deutschen Bundestag zu Gast. Im Reichstagsgebäude haben wir uns zum Gespräch getroffen. Vielen Dank für den Besuch und die gute Diskussion.