

(A) Frage 47

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage des Abgeordneten **Stefan Gelbhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Wird die Bundesregierung die „Vision Zero“ explizit als Ziel in die Straßenverkehrsordnung (StVO) bzw. das Straßenverkehrsgesetz (StVG) noch in dieser Legislaturperiode aufnehmen, und wird sie es Kommunen durch eine Veränderung von StVO bzw. StVG erleichtern, innerorts eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h für ganze Straßen unabhängig von besonderen Gefahrensituationen anzuordnen?

Sinn und Zweck des Gefahrenabwehrrechts (StVG und StVO) sind die Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs und damit insbesondere die Vermeidung von Verkehrsunfällen.

Nach § 45 Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) kann Tempo 30 streckenbezogen angeordnet werden, wenn dies aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erforderlich ist. Es ist unter anderem der Nachweis einer konkret vorliegenden besonderen Gefahrenlage zu erbringen (vgl. § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO). Demnach können abseits der Hauptverkehrsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften bereits heute Tempo-30-Zonen eingerichtet werden, insbesondere in Wohngebieten und dort, wo mit einer hohen Fußgänger- und Radverkehrsdichte sowie vielen Überquerungen zu rechnen ist.

(B) Seit 2016 besteht für die Länder, die für die Durchführung der StVO allein zuständig sind, zudem die Möglichkeit, auch auf Hauptverkehrsstraßen erleichtert Tempo 30 streckenbezogen im unmittelbaren Bereich vor bestimmten sozialen Einrichtungen (zum Beispiel Schulen, Kindergärten und Krankenhäusern) anzuordnen. In diesen Fällen besteht keine Notwendigkeit einer besonderen Gefahrenlage vor Absenkung.

Daher besteht bereits nach derzeitiger Rechtslage für die Straßenverkehrsbehörden eine hohe Flexibilität

Frage 48

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage der Abgeordneten **Lisa Badum** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Wie bewertet die Bundesregierung den steigenden Anteil schwerer Fahrzeuge mit großen Verbrennungsmotoren wie SUVs im Bereich der Pkw-Neuzulassungen (www.tagesschau.de/wirtschaft/suv-millionen-marke-101.html), der zu einem weiteren Anstieg der CO₂-Emissionen im Verkehr geführt hat, und wann wird die Bundesregierung konkrete Maßnahmen gegen diesen Trend unternehmen, wie zum Beispiel die Vorlage des geplanten Gesetzes zur Reform der Kraftfahrzeugsteuer, um diese stärker an den CO₂-Emissionen auszurichten?

Die Europäische Union hat für die Automobilindustrie strikte Vorgaben für die CO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen beschlossen. Diese Vorgaben, die zunächst bis 2030 festgelegt sind, sind unabhängig von etwaigen Trends einzuhalten. Aus Sicht der Bundesregierung ist es von entscheidender Bedeutung, dass Deutschland sei-

ne Klimaschutzziele einhält, die mit dem am 18. Dezember 2019 in Kraft getretenen Klimaschutzgesetz erstmals für jeden Sektor und Bereich gesetzlich festgeschrieben sind. Ein Überprüfungs- und Nachsteuerungsmechanismus verpflichtet bei Zielverfehlung zur Auflage eines Sofortprogramms mit Maßnahmen, um die Zielerreichung in dem jeweiligen Sektor sicherzustellen. **(C)**

Die kraftfahrzeugsteuerliche Belastung der Fahrzeughalter kann die Nachfrage auf dem Pkw-Markt beeinflussen und sich insoweit mittelbar auf die Automobilindustrie auswirken. Im Klimaschutzprogramm 2030 wurde zur Kraftfahrzeugsteuer beschlossen, die Besteuerung künftig stärker an den CO₂-Werten auszurichten. Beim Neuwagenkauf soll eine stärkere Lenkungswirkung hin zu emissionsärmeren und emissionsfreien Antrieben erreicht werden. Die konkrete Ausgestaltung ist innerhalb der Bundesregierung noch nicht abschließend abgestimmt.

Frage 49

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Florian Pronold** auf die Frage der Abgeordneten **Lisa Badum** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Welche nationalen Gesetzesvorhaben der Bundesregierung haben dazu beigetragen, dass die CO₂-Emissionen im Jahr 2019 um 50 Millionen gesunken sind (www.agora-energiende.de/neuigkeiten-archiv/co2-preis-druecktreibhausgasemissionen-und-kohleverstromung-2019-auf-rekordtiefs/)? **(D)**

Die ersten Zahlen, die zu den nationalen Treibhausgasemissionen des letzten Jahres veröffentlicht wurden, können lediglich als grobe Abschätzungen verstanden werden. Erste belastbare Zahlen für das Jahr 2019 werden zum 15. März 2020 durch die Vorjahresschätzung des Umweltbundesamtes vorgelegt.

Maßgeblich für die Emissionsreduktion im Jahr 2019 in Deutschland ist insbesondere der Rückgang des durch Kohle erzeugten Stroms. Dieser Rückgang hat im Wesentlichen zwei Ursachen. Zum einen führte das Erneuerbare-Energien-Gesetz zu einem weiteren Ausbau der erneuerbaren Energien. Zum anderen hat sich der Zertifikatepreis im EU-Emissionshandel seit dem erfolgreichen Abschluss der Reform des Europäischen Emissionshandelssystems im Jahr 2017 etwa vervierfacht. Dies führte immer häufiger zu einem Ersatz von Kohlestrom durch Erdgas. An der erfolgreichen Reform des EU-Emissionshandels war die Bundesregierung maßgeblich beteiligt.

Frage 50

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Florian Pronold** auf die Frage des Abgeordneten **Dr. Rainer Kraft** (AfD):

Plant oder prüft die Bundesregierung Emissionshandelskonzepte, die Privathaushalte miteinbeziehen, und welche Kosten würden dadurch für einen durchschnittlichen Haushalt entstehen (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/)