

(A) **Steffen Bilger**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Wir führen viele Maßnahmen durch, um die Emissionen von Binnenschiffen zu reduzieren. Es gibt Förderprogramme, wir setzen auch auf alternative Antriebe und gehen als Bund mit unseren Schiffen, die bei unseren Behörden im Einsatz sind, mit gutem Beispiel voran. Damit wollen wir auch eine Vorbildfunktion einnehmen und Unternehmen anregen, ebenfalls auf alternative Antriebe bei den Binnenschiffen zu setzen.

Sie wissen sehr gut, dass die Binnenschiffe eine sehr lange Lebensdauer haben und dass sie sich natürlich – auch was die Wirtschaftlichkeit anbelangt – über viele Jahre im Verkehr bewegen müssen, aber es gibt Möglichkeiten, nachzurüsten. Auch das wird von uns unterstützt. Außerdem setzen wir bei der Neubeschaffung von Binnenschiffen auf Schiffe mit alternativen, umweltfreundlichen und mit weniger Emissionen behafteten Antrieben.

Vizepräsident Wolfgang Kubicki:

Gibt es eine weitere Frage, Herr Kollege Schmidt?

Uwe Schmidt (SPD):

Ja. – Gibt es bei Binnenschiffen so etwas wie eine Typprüfung durch die Bundesregierung?

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Auch auf diese Frage müsste ich Ihnen schriftlich antworten.

(B) (Uwe Schmidt [SPD]: Dann wird das ja ein dickes Paket, was Sie mir schicken! Danke!)

Vizepräsident Wolfgang Kubicki:

Das ist gelegentlich so, Herr Kollege Schmidt. – Eine weitere Nachfrage hat der Kollege Krischer.

Oliver Krischer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Staatssekretär, Sie haben gerade ausgeführt, dass Sie sehr viel für die Nachrüstung von Binnenschiffen tun. Mich würden hier einfach zwei ganz konkrete Zahlen interessieren.

Erste Frage. Wie viele Schiffe sind im vergangenen Jahr, 2017, durch das Förderprogramm der Bundesregierung um- und nachgerüstet worden, um Emissionen zu reduzieren?

Zweite Frage. Wie viele Kontrollen von Binnenschiffen in Bezug auf Abgasemissionen hat es im Jahr 2017 gegeben?

Vizepräsident Wolfgang Kubicki:

Herr Staatssekretär.

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Sie sprechen wichtige Themen an und stellen sehr detaillierte Fragen. Ich glaube nicht, dass Sie erwarten, dass

ich Ihnen hier jetzt alle ganz konkreten Zahlen präsentieren kann. (C)

(Oliver Krischer [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die Frage geht doch in die Richtung!)

– Ja, es geht in die Richtung, aber die ganz konkreten Zahlen werde ich Ihnen dann auch gerne nachreichen.

Wir beschäftigen uns jetzt ja auch mit dem Klimaschutzgesetz und der Plattform „Mobilität der Zukunft“. Auch dort wird die Binnenschifffahrt eine Rolle spielen, weil wir dort alle Verkehrsträger behandeln und eben schauen, wo es Möglichkeiten gibt, die Mobilität umweltfreundlicher zu gestalten. Deswegen haben wir dort sehr stark auch die Binnenschifffahrt im Fokus.

Vizepräsident Wolfgang Kubicki:

Vielen Dank, Herr Staatssekretär. – Weitere Nachfragen sehe ich nicht.

Die Frage 10 der Abgeordneten Steffi Lemke betreffend Regelungen zur Befahrbarkeit der Elbe im Rahmen eines Abkommens mit Tschechien wird ebenso schriftlich beantwortet wie die Frage 11 der Abgeordneten Daniela Wagner betreffend Äußerungen des Firmensprechers von Airbus über das Ablassen von Treibstoff in der Luft.

Jetzt kommen wir zur Frage 12 des Abgeordneten Stefan Gelbhaar:

(D) Ist es nach Auffassung der Bundesregierung Städten und Gemeinden durch die entsprechenden Regelungen in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) derzeit erlaubt, im gesamten Stadt- bzw. Gemeindebereich innerorts bzw. in weiten Teilen dieses Bereichs eine Zone 30 zu errichten, und, wenn nein, plant die Bundesregierung angesichts konstant hoher Unfallzahlen, zunehmender Luftverschmutzung und verstopfter Straßen in Innenstadtbereichen eine entsprechende Änderung in der StVO, die Städten und Gemeinden die Entscheidung über die Geschwindigkeit in deren Innenstadtbereichen hin zu mehr klimafreundlichem Verkehr selbst überlässt?

Herr Staatssekretär, Sie haben das Wort.

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Vielen Dank, Herr Präsident. – Herr Kollege Gelbhaar, Rechtsgrundlage für Tempo-30-Zonen ist § 45 Absatz 1c der Straßenverkehrsordnung. Danach ordnen die Straßenverkehrsbehörden Tempo-30-Zonen „innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf ... im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtsstraßen ... erstrecken“.

Eine Änderung der StVO ist vor dem Hintergrund, dass gemäß Artikel 84 Absatz 1 Satz 7 Grundgesetz durch „Bundesgesetz ... Gemeinden und Gemeindeverbänden Aufgaben nicht übertragen werden“ dürfen, nicht vorgesehen.

(A) Vizepräsident Wolfgang Kubicki:

Herr Kollege Gelbhaar, Sie haben offensichtlich eine Nachfrage. Bitte schön.

Stefan Gelbhaar (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Jawohl. – Sehr geehrter Herr Staatssekretär, ich habe zwei Nachfragen:

Erste Frage. Halten Sie diese Regelung, die wir jetzt vorfinden, für ausreichend, insbesondere vor dem Hintergrund, dass es, glaube ich, wirklich in jeder Kommune – insbesondere unter Eltern – Debatten über das Thema „Sicherer Schulweg“ gibt und dass viele Schulen auch an Hauptverkehrsstraßen liegen, Kinder diese Straßen überqueren müssen und es dort immer wieder zu schweren und schwersten Unfällen kommt? Zusammengefasst: Halten Sie diese Regelung, die wir aktuell haben, für ausreichend?

Zweite Frage. Könnten Sie sich zumindest für den Gedanken erwärmen, den Gemeinden stärker die Möglichkeit zu eröffnen, die Regelgeschwindigkeit 50 in die Regelgeschwindigkeit 30 zu ändern und damit den Begründungsaufwand für die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen deutlich zu reduzieren? Die Kommunen würden dann halt sagen: „Hier vor der Schule soll Tempo 30 gelten“, was sie sonst regelmäßig nicht tun würden.

Vizepräsident Wolfgang Kubicki:

(B) Herr Staatssekretär.

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Vielen Dank, Herr Präsident. – Ich halte die bestehenden Regelungen für ausreichend, auch weil sich erst vor kurzer Zeit Veränderungen ergeben haben. Das Problem an Schulen ist also eigentlich gelöst. Selbst bei Bundesstraßen ist es möglich, das Tempo an Schulen oder anderen Einrichtungen, wo eine besondere Gefährdung von Menschen vorhanden ist, auf 30 Stundenkilometer zu reduzieren.

Diese Möglichkeiten werden auch vielfach genutzt. Ich glaube, wir können alle feststellen, wenn wir im Straßenverkehr unterwegs sind, dass es mehr und mehr 30er-Zonen gibt und dass gerade an Schulen immer wieder die Schilder zu sehen sind oder aufleuchten: Tempo 30 während der Schulzeit! – Ich glaube, dass wir schon das Nötige gemacht haben, um der Verkehrssicherheit wirklich gerecht zu werden.

Vizepräsident Wolfgang Kubicki:

Eine weitere Nachfrage, Herr Kollege Gelbhaar?

Stefan Gelbhaar (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Ja, danke, Herr Präsident. – Ganz konkret: Sie sagten, die Zahl der 30er-Zonen sei deutlich größer geworden. Das können Sie bestimmt quantifizieren. Darüber würde ich mich jetzt freuen.

Vizepräsident Wolfgang Kubicki:

Herr Staatssekretär, bitte.

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Vielen Dank, Herr Kollege Gelbhaar. – Sie stellen Fragen, die man hier gar nicht spontan beantworten kann. Wir werden das gerne einmal eruieren. Ich weiß nicht, ob es uns wirklich möglich ist, jede Regelung, die in ganz Deutschland für Tempo 30 mittlerweile erlassen wurde, tatsächlich zu erfassen. Aber wir werden natürlich unser Bestes geben. Ich glaube, die Wahrnehmung von uns allen kann gar nicht anders sein, als dass es wirklich immer mehr Tempo-30-Regelungen gibt, gerade vor Schulen. Uns ist die Verkehrssicherheit sehr wichtig.

Ich will auch darauf hinweisen, dass vor dem Hintergrund anderer Fragestellungen zu hinterfragen ist, ob man in den Städten Tempo 30 wirklich generell haben möchte. Es ist sehr infrage zu stellen, ob diese Maßnahme der Luftreinhaltung dient oder nicht eher das Gegenteil verursacht. Man muss auch sehen: Wenn man generell Tempo 30 in Städten hätte, dann würde der Verkehr weniger über die Hauptverkehrsstraßen fließen, sondern er würde sich mehr und mehr in die Wohngebiete verteilen, weil man natürlich den kürzesten Weg nehmen würde. Also auch vor diesem Hintergrund halte ich weitergehende Änderungen nicht für sinnvoll.

Vizepräsident Wolfgang Kubicki:

(D) Herzlichen Dank, Herr Staatssekretär. – Gibt es zu diesem Bereich weitere Nachfragen? – Das ist erkennbar nicht der Fall.

Die Frage 13 der Abgeordneten Annalena Baerbock betreffend Zulassung von Elektro- und Hybridautos bis zum Jahr 2020 wird schriftlich beantwortet.

Ich rufe die Frage 14 des Kollegen Oliver Luksic auf:

Aus welchem Grund wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der bisherige „Garagenerlass“ über den Transport von Fertiggaragen zurückgenommen und damit die Beförderung von zwei Fertiggaragen im Zugverfahren per Lkw verboten (https://vbf-nord.de/component/jdownloads/send/3-publicationen/450-ausgabe-6-2016-punktum-betonbauteile?option=com_jdownloads)?

Herr Staatssekretär, Sie haben das Wort.

Steffen Bilger, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Danke, Herr Präsident. – Herr Kollege Luksic, meine Antwort hierzu: Der Bund-Länder-Fachausschuss „Technisches Kraftfahrwesen“ bestätigte auf seiner 157. Sitzung, 18./19. März 2014, frühere Beschlüsse, die es ermöglichen, die Erlaubnis für einen Transport von mehr als einer Fertiggarage mit Ausnahmegenehmigung nach § 70 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung aufzuheben. Dieser Beschluss wurde von den Vertretern der Länder einstimmig gefasst. Dementsprechend sind neue Ausnahmegenehmigungen nicht mehr zu erteilen.