

- (A) derung der Arbeits-/Betriebsorganisation, 33 Prozent auf Informations-/Kommunikationsstrukturen, 26 Prozent auf Arbeitsschutz, Reduktion von Unfall-/Infektionsgefahren, 22 Prozent auf gesundheitsgerechte Verpflegung im Arbeitsalltag, 17 Prozent auf Erweiterung der Handlungs-/Entscheidungsspielräume bzw. der Verantwortlichkeiten, 13 Prozent auf verhältnisbezogene Suchtprävention im Betrieb, 11 Prozent auf soziale Angebote und Einrichtungen und 8 Prozent auf die Vereinbarkeit von Familien- und Erwerbsleben (Mehrfachnennungen möglich).

67 Prozent der Maßnahmen waren gleichermaßen an alle Beschäftigten gerichtet. 33 Prozent der Maßnahmen waren auf spezifische Zielgruppen bezogen. Am häufigsten war mit 33 Prozent die mittlere Führungsebene einschließlich Meister/Teamleiter Zielgruppe der zielgruppenspezifischen Maßnahmen. 27 Prozent richteten sich an mit Gesundheitsgefährdungen belastete Gruppen, und 26 Prozent der zielgruppenspezifischen Maßnahmen richteten sich an die obere Führungsebene.

Führungskräfte können durch ihr Verhalten und die Gestaltung der Arbeitsbedingungen die Gesundheit der Beschäftigten beeinflussen.

#### Frage 53

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage des Abgeordneten **Stephan Brandner** (AfD):

- (B) Wie hoch war der prozentuale Anteil ausländischer Kfz-Halter und/oder -Führer an den jährlich seit 2012 insgesamt auf Bundesautobahnen und -straßen begangenen und vom Bundesamt für Güterverkehr geahndeten Bußgeldfällen (bitte absolute Zahlen der Bußgeldfälle aufschlüsseln), und in wie vielen Fällen wurde jeweils bei den ausländischen Kfz-Haltern und/oder -Führern sowie insgesamt das Bußgeld realisiert?

Eine Unterscheidung zwischen inländischen und gebietsfremden Kfz-Haltern und/oder -Führern bei begangenen, geahndeten und realisierten Bußgeldfällen in Bezug auf die Lkw-Maut wird vom Bundesamt für Güterverkehr nicht vorgenommen und somit auch datentechnisch nicht erfasst.

#### Frage 54

Antwort

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

Liegt nach Auffassung der Bundesregierung die ausschließliche rechtliche Kompetenz zur Einführung von Lkw-Abbiegeassistenten bei der Europäischen Union, und wie begründet die Bundesregierung ihre Rechtsauffassung?

Zur Durchführung der Richtlinie 2007/46 werden besondere technische Anforderungen für den Bau und den Betrieb von Fahrzeugen festgelegt. Anhang IV der vorgenannten Richtlinie enthält eine vollständige Auflistung dieser entsprechenden Rechtsakte. Eine verpflichtende Ausrüstung von Fahrzeugen mit Abbiegeassistentensystemen ist nicht vorgeschrieben.

- (C) Die EU-KOM hat im Entwurf einer Verordnung zur Allgemeinen Sicherheit vom 17. Mai 2018 verpflichtende Detektionssysteme für schwächere Verkehrsteilnehmer für Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 sowie M2 und M3 aufgeführt.

Der Vorschlag der Kommission sieht bisher die Einführung frühestens ab 2022 vor. Das BMVI setzt sich für deutlich ambitioniertere Zeitpläne ein und wird sich weiter aktiv an der Gestaltung der technischen Anforderungen beteiligen, damit der Einbau von nichtabschaltbaren Abbiegeassistentensystemen schnellstmöglich verbindlich wird.

Sollte eine europäische Lösung nicht zeitnah vereinbart werden können, wird das BMVI nationale Regelungen für eine schnelle Einführung von Lkw-Abbiegeassistentensystemen prüfen.

#### Frage 55

Antwort

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

Welche offenen Neuregelungs- bzw. Überarbeitungsbedarfe in Bundesgesetzen sieht die Bundesregierung – auch angesichts der Beratungen und Beschlussfassung über das Berliner Mobilitätsgesetz –, und plant die Bundesregierung ein Mobilitätsgesetz auf Bundesebene?

- (D) Die Bundesregierung sieht angesichts des Berliner Mobilitätsgesetzes keinen Neuregelungs- bzw. Überarbeitungsbedarf von Bundesgesetzen.

Ein Mobilitätsgesetz auf Bundesebene ist nicht Gegenstand aktueller Überlegungen der Bundesregierung.

#### Frage 56

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage des Abgeordneten **Stephan Kühn** (Dresden) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Trifft es zu, dass Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bei einem Treffen mit dem Vorstandsvorsitzenden der Daimler AG, Dieter Zetsche, am 28. Mai 2018 die Möglichkeit genannt hat, aufgrund verbotener Abschaltvorrichtungen in Mercedes-Dieselfahrzeugen ein Bußgeld zu verhängen (vergleiche [www.spiegel.de/wirtschaft/abgasskandal-andreas-scheuer-droht-daimler-mit-milliardenstrafe-a-1210646.html](http://www.spiegel.de/wirtschaft/abgasskandal-andreas-scheuer-droht-daimler-mit-milliardenstrafe-a-1210646.html)), und aus welchen Gründen wurde letztlich kein Bußgeld verhängt (vergleiche [www.spiegel.de/auto/aktuell/daimler-andreas-scheuer-ordnet-rueckruf-von-238-000-fahrzeugen-an-a-1212377.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/daimler-andreas-scheuer-ordnet-rueckruf-von-238-000-fahrzeugen-an-a-1212377.html))?

Der Vorgang ist noch nicht abgeschlossen.

#### Frage 57

Antwort

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