

(A)

Fahrzeugart	bis 3.500 kg	3.501 kg bis 7.500 kg	7.501 kg bis 12.000 kg	12.001 kg und mehr kg
Lkw	4.883	73	-	1
Zugmaschinen	8	1	-	7
sonstige Kfz (z. B. Müll- fahrzeuge)	81	11	-	-
Summe	4.972	85	-	8

**Frage 21**

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage des Abgeordneten **Dr. Dirk Spaniel** (AfD):

Welche konkreten Maßnahmen trifft die Bundesregierung jetzt und in Zukunft, um nach dem Gerichtsurteil des EuGH zur geplanten deutschen Pkw-Maut alle über deutsche Bundesstraßen fahrenden Autofahrer mit einer Straßenbenutzungsgebühr zu belegen und dabei alle Halter, die einen Pkw mit deutschem Kennzeichen haben, in Höhe dieser Gebühr zu entlasten?

Eine kurzfristig im BMVI eingerichtete Taskforce wird die aufgrund des Urteils entstandenen rechtlichen und organisatorischen Fragen prüfen und aufarbeiten. Konkrete Maßnahmen können daher zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht benannt werden.

(B) **Frage 22**

Antwort

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

In welcher Höhe haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Firmen Kapsch TrafficCom und CTS Eventim im Rahmen der Umsetzung der Pkw-Maut bereits Investitionen getätigt bzw. sind ihrerseits monetäre Verpflichtungen eingegangen?

Zu internen Investitionen und Verpflichtungen der betroffenen privaten Unternehmen liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

**Frage 23**

Antwort

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

Welche Personalkosten sind im Jahr 2019 (Januar bis Juni) im Zusammenhang mit der Infrastrukturabgabe entstanden (bitte nach Ressorts mitsamt Geschäftsbereich aufschlüsseln), und welche Kosten sind im Jahr 2019 bereits für die Personalgewinnung der noch nicht besetzten Planstellen im Zusammenhang mit der Infrastrukturabgabe entstanden (vergleiche Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 19/10572)?

Die Kosten inklusive bereits entstandener, aber noch nicht gebuchter Aufwendungen stellen sich wie folgt dar:

(C)

Institution	Personalkosten Haushalt Januar – Juni 2019	Kosten für die Personalgewinnung 2019
BMVI	175.843,90 €	0 €
BAG	499.902,21 €	0 €
KBA	1.009.996,03 €	14.519,92 €
Σ	1.685.742,14 €	14.519,92 €

**Frage 24**

Antwort

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

Inwiefern wird die Bundesregierung in Bezug auf den im März 2019 von der EU-Kommission verabschiedeten delegierten Rechtsakt zur ITS-Richtlinie, in der unter anderem Übertragungsstandards für die Vernetzung von Fahrzeugen festgelegt werden, im Rat Einwände gegen den Rechtsakt einbringen bzw. unterstützen, und aus welchen Gründen geht die Bundesregierung laut Medienberichten davon aus, dass eine Integration neuer Standards wie etwa LTE-V2X und 5G nach dem Erlass des Rechtsaktes nicht mehr möglich ist (vergleiche [www.handelsblatt.com/politik/deutschland/vernetztes-fahren-verkehrsminister-scheuer-will-bmw-und-telekom-schuetzen/24463748.html](http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/vernetztes-fahren-verkehrsminister-scheuer-will-bmw-und-telekom-schuetzen/24463748.html))?

Der Meinungsbildungsprozess innerhalb der Bundesregierung zur Bewertung des delegierten Rechtsaktes ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen.

(D)

**Frage 25**

Antwort

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

Wann legt die Bundesregierung den Verordnungsentwurf zur Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vor, den der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, für Pfingsten 2019 angekündigt hatte ([pic.twitter.com/2iodrMJlpf](https://twitter.com/2iodrMJlpf)), und in welcher Form wird die durch den Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 15. Mai 2019 angekündigte Einbeziehung des Ausschusses bei der Novellierung der StVO stattfinden?

Bundesminister Scheuer hat am 9. April 2019 angekündigt, den Radverkehr in Deutschland mit rechtlichen Änderungen attraktiver und nutzerfreundlicher zu machen und bis Pfingsten Vorschläge für eine fahrradgerechte Novelle der StVO vorzulegen. Am 7. Juni 2019 wurden mehrere Maßnahmenvorschläge veröffentlicht, die mit der StVO-Novelle umgesetzt werden sollen. Diese wird im September dem Bundesrat zugeleitet. Ziel ist ein Inkrafttreten der Regelungen noch in diesem Jahr. Zu dem Thema ist ferner eine Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages nach der Sommerpause geplant.

(A) **Frage 26**

Antwort

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

Plant die Bundesregierung im Zuge der fahrradfreundlichen Überarbeitung der StVO auch fußverkehrsfreundliche Änderungen vorzunehmen, und, wenn nein, warum nicht?

In der aktuellen StVO-Novelle wird zum Schutze des Fußgänger- und Radverkehrs ein Mindestabstand beim Überholen von Radfahrern und zu Fußgängern durch Kraftfahrzeuge von innerorts 1,5 m und außerorts 2 m festgeschrieben. Auch weitere Änderungen, wie zum Beispiel die Anordnung von Schrittgeschwindigkeit rechtsabbiegender Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t innerorts, die Ausweitung des Parkverbots vor Kreuzungen und Einmündungen zur Sichtverbesserung sowie die Anordnungsmöglichkeit von Fahrradzonen, kommen dem Fußgängerverkehr zugute.

**Frage 27**

Antwort

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

Wieso ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Meinung, dass die Führerscheinklasse B ohne weitere Prüfung als Voraussetzung ausreicht, um Motorräder der Klasse A1 zu fahren (<https://twitter.com/BMVI/status/1141668270879203329>)?

(B)

Bislang können in Deutschland alle, die ihren Führerschein vor dem 1. April 1980 erworben haben, solche Zweiräder fahren, und zwar ohne zusätzliche Prüfung. Mit der geplanten Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung wollen wir den Zugang zu Leichtkraftträdern der Klasse A1 erleichtern, auch weil immer mehr dieser Fahrzeuge mit E-Antrieb auf den Markt kommen. Dies ist bereits in anderen EU-Mitgliedstaaten, wie etwa Österreich, möglich. Auch beim Erwerb der Fahrerlaubnis mit Anhänger benötigt man die Fahrerlaubnis der Klasse B mit Fahrerschulung. Daran orientiert sich der Vorschlag.

**Frage 31**

Antwort

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

Wie haben sich zwischen den Jahren 2013 bis 2018 die Fahrgastzahlen auf dem Streckenabschnitt Niebüll–Westerland entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und aufgeschlüsselt nach den Kategorien Autozüge, Schienenpersonenverkehr und Schienenpersonennahverkehr angeben)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) kann sie im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Daten erst ab dem Jahr 2017 liefern, da der vorherige Betreiber Transdev war.

Durchschnittliche Besetzung (Hin + Rück) auf der Strecke Niebüll–Westerland (C)

2017	2018
2.723.478	2.835.023

Die Fahrgastzahlen im Schienenpersonenfernverkehr stiegen in den vergangenen fünf Jahren um circa 30 Prozent von circa 300 000 auf circa 380 000 Ein-/Aussteiger in Westerland.

Die Fahrgastzahlen Autozüge entwickelten sich in den vergangenen fünf Jahren von 290 000 in 2013 auf 370 000 in 2018.

**Frage 32**

Antwort

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

Wie viele Minuten mussten Züge auf der Bahnstrecke Niebüll–Westerland im Jahr 2018 aufgrund von Zugkreuzungen zwischen Niebüll und Westerland an Bahnhöfen oder auf der Strecke selbst außerfahrplanmäßig anhalten (bitte jeweils in Halteminuten pro Monat jeweils für den Nah- und Fernverkehr und Autozug aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG werden die Verspätungsminuten aus Zugkreuzungen auf eingleisigen Abschnitten nicht getrennt von den Zugfolgen erfasst. Daher lässt sich nicht unterscheiden, ob ein Zug verspätet wurde, weil ein anderer Zug in gleicher Richtung vorausfuhr oder ihm entgegenkam. Der nächste Streckenabschnitt war entsprechend besetzt. (D)

Die Verspätungsminuten aller verkehrenden Züge zeigt die folgende Tabelle:

	SPFV	SPNV
Januar	5248,3	3696,4
Februar	4535,4	2814,1
März	8323,6	5536,4
April	7609,5	5515,1
Mai	9139,7	6047,9
Juni	12035,2	8330,6
Juli	8263,4	6218,6
August	9863	6640,5
September	8352,3	6031,1
Oktober	6513,1	4588,8
November	3863,2	3030,8
Dezember	3749,6	2902,1