

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
20(15)212-A

Stellungnahme

öffentl. Anhörung 16.10.2023

11.10.2023

Stellungnahme

zum Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (BT-Drs. 20/8293) am 16.10.2023

Um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu steigern, die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen und die Lebensqualität und Attraktivität der Städte, Landkreise und Gemeinden zu verbessern, braucht Deutschland endlich ein zeitgemäßes und modernes Straßenverkehrsrecht. Die im Koalitionsvertrag vorgesehene Anpassung des Straßenverkehrsrechts an neue Zielbestimmungen des Umwelt- und Klimaschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung ist für die Städte, Landkreise und Gemeinden von besonderer Bedeutung. Bundesweit fordern die Kommunen deutlich mehr Entscheidungsbefugnisse, damit sie vor Ort geeignete Maßnahmen schneller umsetzen und die benötigte Mobilitätswende beschleunigen können.

Der von der Bundesregierung vorgeschlagene Umsetzungsweg wurde bedauerlicherweise mit Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden nicht ausreichend vorab diskutiert oder konstruktiv vorbereitet, obwohl gerade die Entscheidungs- und Gestaltungsspielräume von Ländern und Kommunen erweitert werden sollen. Anhörungen oder Informationsveranstaltungen dazu fanden seitens des federführenden Verkehrsressorts nicht statt. Zur Kommentierung des Referentenentwurfs wurde eine Stellungnahmefrist von kaum mehr als einem Tag eingeräumt. Die zwei Jahre seit der Veröffentlichung des Koalitionsvertrags blieben damit weitgehend ungenutzt für eine vertiefte und praxisorientierte Diskussion. Eine Auseinandersetzung mit den einzelnen Änderungen muss im Bundestag und Bundesrat nun auf Grundlage eines als „eilbedürftig“ eingestuften Gesetzentwurfs erfolgen.

I. Allgemeine Einschätzung

Die vorgeschlagene Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) geht aus unserer Sicht in die richtige Richtung und kann einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsregelung einleiten. Dies ist dringend notwendig, da uns in den vergangenen Jahren zahlreiche Hinweise aus Kommunen im gesamten Bundesgebiet erreichen, dass trotz breiten politischen Konsenses vor Ort verkehrliche Maßnahmen nicht umsetzbar sind. Die begrenzten Handlungsmöglichkeiten bestehen u.a. bei Parkraummanagement, Bewohnerparken, Verkehrsversuchen, Regelungsmöglichkeiten für den Fuß-/Rad- und öffentlichen Verkehr, Verkehrslenkung und die Anordnung von ortsangepassten Geschwindigkeiten. Dabei zeigt ein

Vergleich mit dem europäischen Ausland, dass den Behörden dort bedeutend mehr Handlungsmöglichkeiten auf lokaler Ebene zugewiesen sind.

Für entscheidend halten wir eine stärkere Ausrichtung an der **Vision Zero** im Sinne einer **Gefahrenvorsorge**, damit Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bereits **präventiv** ergriffen werden können und nicht erst bei einer nachteiligen Entwicklung des Unfallgeschehens. Heute werden verkehrliche Anordnungen durch das Erfordernis eines besonderen Gefahrennachweises (das heißt einer nachgewiesenen, über die allgemeine Gefahr deutlich herausragenden Gefährdungssituation im Verkehr) erschwert. Eine vorausschauende und auf eine hohe Verkehrssicherheit ausgelegte Gestaltung des öffentlichen Straßenraums und eine damit verbundene Anordnungsbefugnis muss aber maßgeblich in Planungsentscheidungen der Kommunen und Verfügungen der unteren Straßenverkehrsbehörden einfließen können. Insofern unterstützen wir ausdrücklich Forderung des Bundesrates (BR-Drs. 381/23 - Beschluss), die „Vision Zero“ im Gesetz zu ergänzen.

Für die Städte, Landkreise und Gemeinden ist entscheidend, dass eine **integrative Abstimmung** von Verkehrsplanung und Städtebau, Straßenverkehr und Umwelt, Klima und Gesundheit erfolgen kann. Daher sind die Ziele im StVG aus unserer Sicht so zu verankern, dass diese umfassend und untereinander abgestimmt vor Ort bei allen Maßnahmen berücksichtigt werden können. Eine regulative Aufspaltung zwischen verkehrsimmanenten Zielen und den neuen Zielbestimmungen in den praktischen Regelungen gilt es zu vermeiden. Insofern hätten wir es für vorzugswürdig erachtet, die neuen Ziele unmittelbar in der bestehenden Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 4 StVG zu verankern. Hinsichtlich der im Gesetzentwurf vorgesehenen eigenständigen Verordnungsermächtigung (§ 6 Abs. 4a StVG-E) sehen wir noch erheblichen Klarstellungs- und Nachbesserungsbedarf. Insbesondere bedarf es einer inhaltlich klareren Abgrenzung bzw. der tatbestandlichen „Entkoppelung“ beider Ermächtigungsgrundlagen durch Streichung des letzten Halbsatzes in § 6 Abs. 4a („soweit [...]“). Anderenfalls drohen Rechtsunsicherheiten, ob Verordnungsregelungen bereits auf § 6 Abs. 4 oder erst auf § 6 Abs. 4a gestützt werden können. Es ist unbedingt zu vermeiden, dass hiervon am Ende auch die Rechtmäßigkeit einzelner verkehrsrechtlicher Anordnungen der Kommunen abhängt (siehe im Einzelnen unten zu Artikel 1, Ziffer 1, Buchstabe c).

Die neuen Ziele müssen aus unserer Sicht ferner zwingend auch in die sog. Erprobungsklausel des StVG einfließen. Der Gesetzentwurf zitiert die heute bestehenden Klauseln in § 6 Abs. 4a StVG (neu) und enthält eine neue konkrete Erprobungsklausel in Bezug auf Sonderspuren. Das greift aus unserer Sicht zu kurz. Da die Erprobung auf einer eigenen Klausel des StVG beruht, würde sie ohne eine Ausfüllung der neuen Verordnungsermächtigung im Hinblick auf eine veränderte Erprobung zum Zwecke des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und des Städtebaus weiterhin mit Hindernissen belegt. Insbesondere sieht der aktuell vorgelegte Entwurf zur Änderung der StVO keine Änderungen an den Klauseln vor. Die kommunalen Spitzenverbände treten daher für die Weiterentwicklung der **Erprobungsklausel zu einer umfassenden Innovationsklausel** des StVG ein. Hierzu verweisen wir auf die umfassenden Erprobungsklauseln für das autonome Fahren in den §§ 1 i ff. StVG – dort auch unter Evaluation und Einbeziehung des Bundestages – sowie ein diesbezügliches Arbeitspapier der Berichterstatter im Deutschen Bundestag.

Wir halten es für zwingend notwendig, dass die bestehenden Ziele (z.B. § 6 Abs. 4 StVG) sowie die neuen Ziele (§ 6 Abs. 4a StVG) wechselseitig in Verordnungen und auf ihnen fußenden Anordnungen berücksichtigt werden können, um eine **integrative und optimierte**

Verwirklichung aller Belange zu ermöglichen. Insofern bedarf es der mit § 6 Abs. 4a offenbar intendierten Gleichrangigkeit der Ziele. Der vom Bundesrat geforderten Unterscheidung zwischen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs schließen wir uns an. Im Ergebnis müssen auf der neuen Grundlage erlassene Rechtsverordnungen und auf ihnen beruhende Anordnungen neben den neuen Zielen auch weiterhin die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen und die Verkehrssicherheit darf nicht entgegenstehen. Wir hatten deshalb bereits in unserer Stellungnahme vom 16.06.2023 gefordert, in der Gesetzesbegründung (dort Seite 6) den Satz „Diese Zwecke können vielmehr außer Acht bleiben“ zu streichen. Es geht in keinem Fall, dass die anderen Ziele zulasten der Verkehrssicherheit umgesetzt werden.

Allerdings sollten die neuen Ziele aus § 6 Abs. 4a unseres Erachtens auch umgekehrt in die bestehenden Verordnungsermächtigungen in § 6 Abs. 1 und Abs. 4 sowie auf dieser Grundlage erlassene Vorschriften der StVO einfließen und insoweit berücksichtigt werden können.

Entscheidend für die kommunalen Spitzenverbände ist, dass die Bundesregierung auf Basis der neuen Ermächtigungsnorm auch **unmittelbar eine Anpassung der Straßenverkehrsordnung** vornimmt, die die Berücksichtigung der Ziele und eine integrative Betrachtung der Anordnungsvoraussetzungen durch die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden erlaubt. Dies ist aktuell noch nicht ersichtlich. Tatsächlich will der Verordnungsgeber laut dem aktuell vorgelegten Referentenentwurf zur Änderung der StVO nur weitere begrenzte Ausnahmen und Einzelfälle regeln. Dies würde hinter dem Anspruch des Koalitionsvertrags „Entscheidungsspielräume zu eröffnen“ deutlich zurückbleiben.

Die im Koalitionsvertrag vorgesehene Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie flankierende rechtlich-regulatorische Maßnahmen müssen im Sinne einer **deutlich höheren Entscheidungsbefugnis** auf unterer staatlicher Ebene umgesetzt werden.

Betonen möchten wir ferner den dringenden Novellierungsbedarf infolge der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum **Bewohnerparken**, den wir unter III. dargestellt haben und bei dem wir um Mitverwirklichung im Rahmen der anstehenden Novelle bitten. Insofern unterstreichen wir die Forderungen des Bundesrates nach der Aufnahme von sozialen Kriterien bei der Gebührenbemessung und dem Erlass der Gebührenordnung durch die Kommunen auch als Satzung.

II. Zu den Einzelheiten des Gesetzesentwurfs

Zu Artikel 1, Ziffer 1, Buchstabe a) aa)

Wir regen für die Verordnungsermächtigungen allgemein an, eine neutrale Formulierung zu wählen („das für Verkehr zuständige Ministerium bzw. das für Umwelt- oder Klimaschutz zuständige Ministerium), damit nicht nach jeder Ressortumbenennung neue Rechtsförmlichkeitsnovellen erforderlich werden.

Zu Artikel 1, Ziffer 1, Buchstabe a) bb)

Wir begrüßen die Forderung des Bundesrates, als Begünstigte des Parkraummanagements in § 6 Abs. 1 Nr. 15 b StVG neben den Bewohnern auch gebietsansässige Unternehmen, Institutionen, Organisationen und soziale Einrichtungen zu benennen. Insbesondere Handwerksbetriebe und soziale Einrichtungen klagen in städtischen Quartieren zunehmend

über Parkraummangel. Der vielerorts gebräuchliche „Handwerkerparkausweis“ und seine Wirkungen im Hinblick auf die Parkberechtigung in parkraumbewirtschafteten Zonen würden damit auf eine solide rechtliche Grundlage gestellt. Das Wort "gebietsansässig“ halten wir als neuen unbestimmten Rechtsbegriff für klärungsbedürftig. Wir verstehen darunter, dass die Einrichtung nicht in der Parkraumzone ihren Firmensitz haben muss. Es sollte klargestellt werden, dass es auf den Betätigungsraum der betroffenen Unternehmen und sozialen Einrichtungen ankommt.

Die Änderung begrüßen wir im Übrigen als Schritt in die richtige Richtung, der aber nicht weit genug geht, um eine aus kommunaler Sicht in bestimmten Fällen gewünschte Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung zu begründen. Heute bestehen durch erheblichen Parkraummangel in nahezu allen städtischen Zentren, allein auf Grundlage der wachsenden Zahl privater Fahrzeuge, so große Verdrängungseffekte, dass das komplexe und kleinteilige Nachweisverfahren gänzlich in Frage zu stellen ist. Daher sollte die Vorschrift die Erheblichkeitsschwelle für das Nachweisverfahren senken und nicht durch zusätzliche Neuaufnahme des Wortes „nachweislich“ und die Forderung nach „konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen“ zusätzlich zu einem „erheblichen Parkraummangel“ anheben. Insofern schlagen wir vor, die Vorschrift unter Streichung der Worte „erheblich“ und „konkretisiert“ zu vereinfachen und wie folgt zu fassen:

„Zugunsten der Bewohner sowie gebietsansässiger Unternehmen, Institutionen, Organisationen und sozialer Einrichtungen in städtischen Quartieren mit nachweislichem oder aufgrund städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwartendem Parkraummangel.“

In städtischen Quartieren ist jeder nachweisliche Parkraummangel erheblich und verursacht Verdrängungseffekte und nutzlose CO₂-Emissionen. Alle planerischen Erwägungen, die in eine Verordnung oder Anordnung einfließen sollen, verlangen ein Mindestmaß an Konkretheit. Die zu streichenden Begriffe sind im StVG folglich entbehrlich.

Zu Artikel 1, Ziffer 1, Buchstabe a) cc)

Die vorgeschlagene Änderung von § 6 Abs. 1 Nr. 16 StVG hatten wir im Rahmen der Verbändeanhörung zunächst kritisch kommentiert, da der Straßenraum in Städten eine zusätzliche Einrichtung von gesonderten Fahrspuren in der Regel nicht hergibt. Nach Beteiligung unserer Mitgliedschaft wird die Erprobung neuer Mobilitätsformen und ihre integrative Berücksichtigung auf einer sog. „Umweltspur“ von einigen Städten für zielführend angesehen. Durch das nachgeordnete Regelwerk sind hier insbesondere die Beschleunigung des ÖPNV, aber auch für den Rad- und Fußverkehr sicherzustellen.

Der Regelungsgegenstand der Erprobung neuer Regelungen darf sich allerdings nicht kleinteilig auf das Thema Sonderspur beschränken. Vielmehr muss das Gesetz eine umfassende Innovationsklausel vorsehen.

Hinsichtlich des letzten Halbsatzes („oder der Verringerung der Anzahl von Fahrten“) erschließen sich Bedeutungsgehalt und Regelungsziel durch die Begründung nicht.

Zu Artikel 1, Ziffer 1, Buchstabe c)

Wir begrüßen grundsätzlich, dass mit dem geplanten neuen § 6 Abs. 4a StVG Rechtsverordnungen auch mit dem Ziel der „Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter

des Klimaschutzes“, zum „Schutz der Gesundheit“ sowie zur „Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung“ im StVG verankert werden sollen. Ziel muss sein, dass Maßnahmen, die auf diese neuen Ziele einzahlen, nicht durch ein übergeordnetes Ziel der „Leichtigkeit des Verkehrs“ verhindert werden.

Für rechtlich problematisch und unbedingt änderungsbedürftig halten wir die konkrete Ausgestaltung der neuen Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 4a StVG-E. Sie soll nämlich nur dann greifen, wenn Regelungen nicht bereits auf die bestehende Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 4 StVG gestützt werden können (siehe § 6 Abs. 4a Satz 1 letzter Halbsatz: „*soweit sie nicht bereits nach Absatz 4 erlassen werden können*“.) Durch diese Soweit-Verknüpfung wird ein Vorrang-/Nachrang-Verhältnis begründet, welches es unter den anderen Verordnungsermächtigungen nicht gibt. Der rechtmäßige Gebrauch von der neuen Verordnungsermächtigung in § 6 Abs. 4a wird damit tatbestandlich davon abhängig gemacht, dass für die betreffende Ordnungsregelung nicht bereits § 6 Abs. 4 greift. Das ist deshalb problematisch, weil nicht eindeutig bestimmbar ist, wie weit § 6 Abs. 4 inhaltlich reicht und ab wann deshalb auf § 6 Abs. 4a zurückzugreifen ist. Die beiden Verordnungsermächtigungen sind inhaltlich nicht hinreichend voneinander abgrenzbar, denn auch § 6 Abs. 4 ermöglicht beispielsweise bereits Regelungen zum „Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen“. Hinzu kommt, dass der neue § 6 Abs. 6 Satz 5 StVG-E für Rechtsverordnungen nach Abs. 4a auch ein anderes Erlassverfahren vorsieht mit abweichenden Beteiligungs- und Einvernehmensefordernissen: So können auf Abs. 4a gestützte Rechtsverordnungen nicht vom Bundesverkehrsministerium allein erlassen werden, sondern nur gemeinsam von den drei Ministerien, die für Verkehr, Umwelt und Klimaschutz zuständig sind.

Die tatbestandliche „Soweit“-Verknüpfung beider Verordnungsermächtigungen (bei gleichzeitig fehlender inhaltlicher Abgrenzbarkeit) und die divergierenden verfahrensrechtlichen Bestimmungen bergen eine **große Gefahr von Rechtsstreitigkeiten über die (formelle und materielle) Rechtmäßigkeit** von Ordnungsregelungen. Es ist unbedingt zu vermeiden, dass dadurch am Ende **auch die Rechtmäßigkeit einzelner verkehrsrechtlicher Maßnahmen in Frage** steht, weil ein Gericht bei der Überprüfung von Einzelmaßnahmen auch die Rechtmäßigkeit der Ermächtigungsgrundlage prüft und zu der rechtlichen Einschätzung gelangen kann, dass eine bestimmte Ordnungsregelung bereits auf die Verordnungsermächtigung aus § 6 Abs. 4 oder erst auf § 6 Abs. 4a gestützt werden konnte.

Zur Vermeidung dieser Rechtsunsicherheiten halten wir es deshalb für zwingend, in dem neuen Abs. 4a Satz 1 den letzten Halbsatz „**soweit sie nicht bereits nach Absatz 4 erlassen werden können**“ zu streichen.

Der Deutsche Städtetag und der Deutsche Landkreistag halten die vorgesehene Klarstellung einer Antragsbefugnis der Gemeinden in Absatz 4a Satz 2 StVG-E für nicht erforderlich. Schon heute werden die Unteren Straßenverkehrsbehörden von Amts wegen sowie auf Antrag tätig. Ein förmliches Antragsrecht zwischen Behörden kennt unsere Rechtsordnung sonst nicht. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund begrüßt die Antragsbefugnis dagegen.

Einvernehmlich für erforderlich gehalten wird demgegenüber eine Anpassung der Anordnungsbefugnisse der Straßenverkehrsbehörden, damit begründeten Vorhaben und Anträgen der Kommunen mit Blick auf die Ziele Verkehrssicherheit (einschließlich präventiver Maßnahmen der Gefahrenvorsorge/Vision Zero), Leichtigkeit des Verkehrs, Umwelt- und Klimaschutzes, Schutz der Gesundheit und Städtebau besser Rechnung getragen werden kann.

III. Weitere Regelungsbedarfe

Gebühren für Bewohnerparken

Wir sehen weitere dringende Regelungsbedarfe im StVG, um deren Berücksichtigung wir anlässlich dieser StVG-Novelle bitten.

Die Entscheidung des BVerwG vom 13.06.2023 zur Bewohnerparkgebührensatzung der Stadt Freiburg im Breisgau hat eine Regelungslücke bei der sozialen Abstufung von Bewohnerparkgebühren offenbart. Zwar hat der Bundesgesetzgeber mit § 6a Abs. 5a StVG die Landesregierungen ermächtigt, eigene Gebührenordnungen zu erlassen oder diese durch Rechtsverordnung weiter an die Kommunen zu übertragen. Für eine sozial abgestufte Gebühr fehlt aber die nötige Rechtsgrundlage. Einer sozialen Abstufung wird hohe Bedeutung für die Akzeptanz der Gebühren beigemessen. Es gilt, in Gebieten mit hohem Parkdruck und in Zeiten der aus Klimaschutzgründen notwendigen Mobilitätswende einerseits eine angemessene Bepreisung des öffentlichen Raums zu ermöglichen und andererseits soziale Härten und übermäßige Bürokratie zu vermeiden. Aus Sicht des Deutschen Städtetages wird vorgeschlagen, die Möglichkeiten der sozialen Staffelung für Bewohnerparkausweise (§ 6a Abs. 5a) durch Ergänzung ausdrücklich zu gestatten.

Infolge des BVerwG-Urteils vom gibt es für den Fall einer entsprechenden Delegation seitens der Länder weiteren Klarstellungsbedarf zur Verwendung der Rechtsform „Satzung“ auf kommunaler Ebene. Wir empfehlen, wie auch vom Bundesrat gefordert, im Gesetzestext selbst die Satzung als zulässige Handlungsform ausdrücklich zu benennen.

Automatischer Datenabruf für digitale Antragsbearbeitung

Des Weiteren braucht es für die Digitalisierung des Antragsprozesses für die Ausstellung von Parkausweisen eines einfachen Datenabrufs für das Bewohnerparken durch eine Änderung der §§ 35 und 36 StVG. Ohne Änderung des StVG können Fahrzeugdaten nicht im automatisierten Verfahren den zuständigen Stellen für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen übermittelt und eingelesen werden, weil die Fahrzeug- und Halterdaten an Behörden und sonstige öffentliche Stellen nur für die im Gesetz ausdrücklich genannten Zwecke übermittelt werden dürfen. Der Digitalisierung der Verwaltungsprozesse durch bürgernahe innovative und effiziente Verwaltung steht daher die fehlende Rechtsgrundlage entgegen. Wir regen daher an, die Grundlagen für die elektronische Antragsbearbeitung durch Übermittlung von Fahrzeugdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister und den Abruf im automatisierten Verfahren ausdrücklich durch Ergänzung von neuen Absätzen in § 35 und 36 StVG zu schaffen:

§ 35 Abs. 1 Nr. 12a [neu] zur Ermittlung der Gebühren für Bewohnerparkausweisen durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden gemäß § 6a Abs. 5a StVG und zur Verfolgung von Ansprüchen dieser Behörden nach den Gebührenordnungen,

§ 36 Abs. 2m [neu]: Die Übermittlung nach § 35 Abs. 1 Nr. 12a aus dem Zentralen Fahrzeugregister darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an die nach Landesrecht zuständigen Behörden gemäß § 6a Abs. 5a StVG erfolgen.

Neue Ziele auch als Grundlage der Gebührenerhebung

Von städtischer Seite wird zudem gewünscht, dass Gebühren für Bewohnerparken und Parkgebühren u.a. unter Einbeziehung des Aspekts Flächengerechtigkeit aus den Zielen Umwelt- und Klimaschutz und Städtebau bemessen werden können. Daher regen wir dringend an, in den Rechtsgrundlagen für den Erlass der Gebühren (§ 6a Abs. 5a und Abs. 6 StVG) auf diese relevanten Ziele zu verweisen. Dies könnte geschehen indem nach dem Wort „Bewohner“ in § 6a Abs. 5a Satz 3 die Worte „und die Verwirklichung der Ziele nach § 6 Abs. 4a StGB“ [... angemessen berücksichtigt werden] ergänzt werden. In § 6a Abs. 6 StVG müsste die Einfügung gesondert nach Satz 1 erfolgen. Denkbar ist ferner ein eigener Absatz, der die Berücksichtigung für beide Absätze vorsieht.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Regelung in § 6a Abs. 5a Satz 6 StVG zum Erlass durch Satzung sollte auch auf die im Übrigen wortgleiche Regelung in § 6a Abs. 6 StVG zu Parkgebührenordnungen übertragen werden.

Parallele Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt)

In den meisten Ländern gilt weiterhin die maximale Gebührenhöhe für Bewohnerparken von 30,70 Euro. Ein schneller und einfacher Weg, allen Kommunen die Erhebung angemessener Gebühren zu ermöglichen, liegt in der bundesweiten Anpassung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt). Das hilft, unnötige Arbeit an Landesverordnungen zu vermeiden, und liefert einen einheitlichen Rechtsrahmen für alle Kommunen.