



## Stellungnahme zum Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes - Drucksache 20/8293

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschiffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

### Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Kommentierung.

Die Vielfalt der Mobilität nimmt insbesondere im urbanen Raum zu. Zugleich steigen die Erwartungen der Menschen an Aufenthaltsqualität und Gesundheitsschutz. Der ADAC unterstützt die Weiterentwicklung des Verkehrsraums, insbesondere auch die Entwicklung durchgängiger Radwegenetze. Generell bewegt sich diese Weiterentwicklung in einem Rahmen unterschiedlicher Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und anderer Regelwerke, die miteinander abgewogen werden müssen. Aus Sicht des ADAC besteht der Handlungsbedarf unterhalb der gesetzlichen Ebene.

Der ADAC sieht daher das Vorhaben kritisch, die Ziele von StVG und der StVO um die Aspekte Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung zu erweitern. Diese Zielsetzungen sind in anderen rechtlichen Grundlagen bereits hinreichend vorhanden (z.B. BImSchG mit Lärm, Feinstaub, NOx) bzw. sind dort weiterzuentwickeln.

Die Ausrichtung des Rechtsrahmens an der Verkehrssicherheit und an dem Verkehrsfluss hat sich grundsätzlich bewährt und steht einer Weiterentwicklung hinsichtlich einer stärkeren Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs nicht im Wege. Hier wäre eine Klarstellung im StVG wünschenswert, dass dies den motorisierten und den nicht motorisierten Verkehr betrifft. Der ADAC spricht sich für eine Beibehaltung des Prinzips der Gefahrenabwehr als vorrangiges Ziel des StVG aus.

Dieser Forderung folgt der Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes nicht: Denn dieser sieht weitere gleichrangige Ziele zur Verbesserung des Umweltschutzes, darunter auch des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung vor.

Der ADAC empfiehlt zur Zielerreichung – Entscheidungsspielräume für Kommunen zu eröffnen – daher einen anderen Weg zu beschreiten:

Nicht die Rechtsgrundlagen im StVG unbestimmt weit zu formulieren, sondern vielmehr an den konkreten Stellen, die in der Praxis Probleme hinsichtlich der Voraussetzung der qualifizierten Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 der StVO bereiten, über die Anpassung von Verwaltungsvorschrift zur StVO oder auch entsprechender Richtlinien (bspw. zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen) zeitgemäß zu beseitigen.

Unterstützungswürdig wäre auch eine Weiterentwicklung der Erprobungsklausel in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO, um erleichtert (befristete) Verkehrsversuche zum Zwecke von Klima-, Gesundheits- und Umweltzielen sowie der städtebaulichen Entwicklung durchführen und bewerten zu können.

Damit könnten innovative Ideen für die Allgemeinheit ohne großen zeitlichen Vorlauf oder hohe Investitionen sichtbar und erlebbar gemacht und bei Bedarf nachjustiert oder verworfen werden. Hauptverbindungen des Pendler- und Wirtschaftsverkehrs sowie des ÖPNV sollten davon allerdings ausgenommen bleiben.

Dringend erforderlich wären auf jeden Fall bundesweite Vorgaben zur Evaluation, um anschließend eine Bewertung vornehmen zu können, Insellösungen zu vermeiden und eine angemessene und ausgewogene Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen aller Betroffenen sicherzustellen.

Die Entwicklungen im Gesetzgebungsvorhaben zum StVG müssen immer im Zusammenhang mit dem zwischenzeitlich ebenfalls vorliegenden Verordnungsentwurf der StVO und dessen Stand gesehen werden.

Im Gesetzgebungsverfahren zum StVG liegt nunmehr die Stellungnahme des Bundesrates und eine Gegenäußerung der Bundesregierung vor.

Beim Bewohnerparken schlägt der Bundesrat ergänzend der Bundesregierung vor, dass neben Bewohnern auch gebietsansässige Unternehmen, Institutionen etc. die Möglichkeit erhalten, Bewohnerparkausweise zu beantragen. Der ADAC e.V. erkennt diese Notwendigkeit an, es muss aber insgesamt auch weiterhin eine Mindestanzahl an Flächen für Besucher vorbehalten bleiben.

Zum weiteren Vorschlag des Bundesrats zur Schaffung der Möglichkeit eines digitalen Parkraummanagements sind aus Sicht des ADAC noch sehr viele Fragen offen, gerade was den Einsatz von Scancars betrifft. Klar ist, dass gerade in Großstädten der Parkdruck zunimmt und gleichzeitig viele Städte versuchen, Parkplätze zu reduzieren. Das führt dazu, dass Fahrzeuge teilweise verkehrswidrig ohne Parkschein bzw. verkehrswidrig abgestellt werden. In bestimmten Bezirken kann eine bessere Überwachung, etwa durch die Scancars auch zu einer höheren Parkdisziplin führen, denn das Risiko erwischt zu werden, würde dadurch steigen.

Das setzt voraus, dass alle erteilten Genehmigungen für Parklizenzen digitalisiert sind und die Erfassung der Kennzeichen bei der Kontrolle datenschutzkonform erfolgt. Um die Verkehrssicherheit zu verbessern, müssten Scancars auch in der Lage sein, falsch parkende Fahrzeuge (Fahrzeuge im Halteverbot) zu identifizieren und nicht nur unberechtigt abgestellte Fahrzeuge (Schwarzparker) in einem definierten Bezirk zu erkennen. Ob Scancars in der Breite eine Lösung für die fehlenden Parkplätze sind, ist allerdings fraglich. Denn auch die beste Überwachung schafft keinen zusätzlichen Parkraum. Hier liegt es an den Kommunen ein lokal schlüssiges Parkraumkonzept zu entwickeln.

ADAC e.V.  
Büro Berlin  
Unter den Linden 38  
10117 Berlin  
E-Mail: [buero-berlin@adac.de](mailto:buero-berlin@adac.de)