



Redigiertes Wortprotokoll der 56. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 16. Oktober 2023, 14:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 600

Vorsitz: Udo Schießner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziger Tagesordnungspunkt

Seite 4

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Federführend:
Verkehrsausschuss

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Mitberatend:
Rechtsausschuss

BT-Drucksache 20/8293

Gutachtlich:
Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter:
Abg. Florian Müller [CDU/CSU]

Anlage

Seite 28

Stellungnahmen der Sachverständigen, Interessen-
vertreter und anderen Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

| | Ordentliche Mitglieder | Stellvertretende Mitglieder |
|-----------------------|---|---|
| SPD | Berghahn, Jürgen Cademartori Dujisin, Isabel Kröber, Martin Martin, Dorothee Plobner, Jan Schiefer, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja | Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Mansoori, Kaweh Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils Stüwe, Ruppert |
| CDU/CSU | Bareiß, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn | Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Oßner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus |
| BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN | Gastel, Matthias Gelhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke | Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid |
| FDP | Abel, Valentin Lenders, Jürgen Reuther, Bernd Sauter, Christian | Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael |
| AfD | Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang | Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike |
| DIE LINKE. | Rixinger, Bernd N.N. | Gürpinar, Ates Latendorf, Ina |



Liste der Sachverständigen, Interessenvertreter und anderen Auskunftspersonen

Dr. Carsten Benke

Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V. (ZDH), Referatsleiter Abteilung Wirtschaft, Energie, Umwelt

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Prof. Dr. Michael Brenner

Friedrich-Schiller-Universität Jena, Rechtswissenschaftliche Fakultät, Lehrstuhl für Deutsches und Europäisches Verfassungs- und Verwaltungsrecht

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)

Dr. Markus Brohm

Deutscher Landkreistag (DLT), Referent Ländliche Räume, Verkehr, Wirtschaftsförderung und Vergaberecht

(Eingeladen gemäß § 69a der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages)

Stefan Griege

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR), Hauptgeschäftsführer

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Gerhard Hillebrand

Verkehrspräsident des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs e. V. (ADAC), Fachanwalt für Strafrecht und für Verkehrsrecht

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Thomas Kiel d'Aragon

Deutscher Städtetag (DST) und Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (BVkom), Verkehrsreferent

(Eingeladen gemäß § 69a der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages)

Prof. Dr. jur. Stefan Klinski

Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin (HWR), Professor für Wirtschaftsrecht

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Angela Kohls

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), Leiterin Verkehrspolitik

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion DIE LINKE.)

Dr. Roman Ringwald

Rechtsanwalt, Partner, Becker Büttner Held - Rechtsanwälte Wirtschaftsprüfer Steuerberater PartGmbB, Berlin

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)



Einziger Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

BT-Drucksache 20/8293

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 56. Sitzung des Verkehrsausschusses, einer öffentlichen Anhörung zum Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, Bundestagsdrucksache 20/8293. Hierzu darf ich besonders herzlich die folgenden Auskunftspersonen begrüßen: Herrn Dr. Carsten Benke vom Zentralverband des Deutschen Handwerks, Herrn Prof. Dr. Michael Brenner von der Friedrich-Schiller-Universität in Jena – Herr Brenner nimmt per Videokonferenz an der Sitzung teil –, Herrn Dr. Markus Brohm vom Deutschen Landkreistag, Herrn Stefan Grieger vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat, Herrn Gerhard Hillebrand vom ADAC, Herrn Thomas Kiel d’Aragon vom Deutschen Städtetag und von der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände. Zusätzlich vertreten Sie auch den Deutschen Städte- und Gemeindebund, der ebenfalls zu dieser Anhörung eingeladen wurde. Dann begrüße ich Herrn Prof. Dr. Stefan Klinski von der Hochschule für Wirtschaft und Recht in Berlin, Frau Angela Kohls vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club und Herrn Rechtsanwalt Dr. Roman Ringwald von der Kanzlei Becker Büttner Held. Ihnen allen ein herzliches Willkommen! Ich möchte den Auskunftspersonen, die schriftliche Stellungnahmen eingebracht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksachen 20(15)212 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Bevor wir in die Anhörung einsteigen, möchte ich noch kurz das Verfahren erläutern: Die Anhörung gliedert sich in zwei Frage- und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Auskunftspersonen befragen. Richten Sie Ihre Fragen an eine Person, erhält diese acht Minuten Antwortzeit. Befragen Sie zwei Personen, erhält jede von Ihnen befragte Person vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen dabei jeweils gestellt werden, ist unerheblich. Ich bitte die Ausschussmitglieder, eine Redezeit von

maximal drei Minuten für Ihren Beitrag einzuhalten. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde an. Ich bitte die Auskunftspersonen, sich die an sie gerichteten Fragen zu notieren und in der Antwortrunde en bloc zu beantworten. Wie viel Redezeit Ihnen dafür insgesamt zur Verfügung steht, sage ich Ihnen vor Ihrem Beitrag noch einmal an. Die verbleibende Redezeit wird Ihnen auf dem Saalmonitor angezeigt. Für die Anhörung haben wir einen Zeitrahmen bis etwa 16.00 Uhr. Die Anhörung wird heute live vom Parlamentsfernsehen im Internet übertragen. Und wie üblich wird auch ein Wortprotokoll von der Anhörung erstellt und im Internet veröffentlicht. Allerdings wird das Protokoll nicht bis zum kommenden Mittwoch, an dem der Gesetzentwurf im Verkehrsausschuss abschließend beraten werden soll, fertiggestellt sein. Bei Bedarf kann die Anhörung aber in der Mediathek des Bundestages abgerufen werden.

Soweit zu den Formalien. Dann steigen wir nun in die erste Fragerunde ein. Die beginnt mit der Fraktion der SPD. Herr Abg. Stein, Sie haben das Wort!

Abg. **Mathias Stein** (SPD): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Ich glaube, viele haben auf den Gesetzentwurf zum Straßenverkehrsgesetz gewartet. Es ist Zielsetzung der Bundesregierung und der sie tragenden Koalition, dass wir den Verkehr sicherer und attraktiver machen, insbesondere auch für ungeschützte Teilnehmer. Aus dem Grund geht meine erste Frage an Herrn Stefan Grieger, den Hauptgeschäftsführer des Deutschen Verkehrssicherheitsrates. Kommunale Vertreter berichten uns relativ häufig, dass sie, wenn es zum Beispiel um Bedarfsampeln oder die Einrichtung von Zebrastreifen geht, meistens diese nicht so ordnen können, wie sie das gerne hätten, weil dann insbesondere die Leichtigkeit des Pkw-Verkehrs eingeschränkt wird. Ich bitte Sie, einmal zu erläutern, ob jetzt in der Reform des Straßenverkehrsgesetzes das ausreichend berücksichtigt ist und was man dort vielleicht noch tun sollte, um das auch noch deutlicher zu machen.

Die zweite Frage geht an Herrn Kiel d’Aragon. Und zwar ist es so, dass wir uns mit der Reform des Straßenverkehrsgesetzes zum Ziel gesetzt haben, dass die Handlungsfähigkeit der Kommunen deutlich erhöht wird. Das ist immer ein Wunsch



der Kommunen gewesen. Um das mal sehr schlagwortartig zu sagen, die Kommunen möchten am liebsten selbst entscheiden, wie Tempolimits oder andere Dinge, wie Parkraumbewirtschaftung, sein sollen. Da hätte ich gerne noch einmal Ihre Einschätzung zu dem vorliegenden Gesetzentwurf, ob im Rahmen unseres Grundgesetzes damit das erreicht worden ist, was erreicht werden konnte.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gebe ich jetzt für die CDU/CSU-Fraktion dem Kollegen Müller das Wort.

Abg. Florian Müller (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, ganz herzlichen Dank für das Wort! Sehr geehrte Damen und Herren Sachverständige, ganz herzlichen Dank für Ihre Teilnahme und die vorab eingereichten und vor allem ausgearbeiteten Stellungnahmen. Wir wissen, welche Arbeit, Kraft und Ressourcen das bindet. Insofern herzlichen Dank für diesen Beitrag, den Sie uns zum Gesetzgebungsverfahren leisten. Das ist eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes, die insbesondere von großen Ankündigungen begleitet worden ist, Modernisierung des Straßenverkehrsgesetzes. Dementsprechend war die Spannung auch relativ groß. Formulierter Anspruch war ja eine neue Grundlage für die Zukunft der Mobilität, grundlegende Reformen, mehr Gerechtigkeit. Wir haben an der einen oder anderen Stelle von Enttäuschung mit Blick auf diesen Gesetzentwurf gelesen. Und heute geht es natürlich darum, mit Ihnen als Expertin und Experten zu sprechen, wie das Feedback ist und wo insbesondere noch Änderungen erreicht werden müssen bzw. wo Ansprüche nicht erfüllt worden sind, und natürlich auch, welche Zielsetzung denn eigentlich ein Straßenverkehrsgesetz verfolgen soll. Deshalb mit Blick auf Sie, auf die Fachwelt, wie Sie diesen Gesetzentwurf bewerten.

Zunächst eine Frage an Herrn Hillebrand vom ADAC. Mit Blick auf die Ziel- bzw. Anordnungsgründe Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz, städtebauliche Entwicklung im Zusammenhang mit der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs, wie bewerten Sie das? Wie bewerten Sie die mögliche Hierarchisierung? Und damit zusammenhängend, welchen Zweck sollte Ihrer Ansicht nach primär das Straßenverkehrsgesetz erfüllen?

Und eine Frage an Herrn Dr. Benke vom ZDH.

Was ist Ihr Blick auf eine moderne Stadt und wie muss das Thema „Quartier“ begrifflich verstanden werden? Gibt es da einen ganzheitlichen Ansatz? Und damit einhergehend auch die Frage, wie Bewohnerparken aus Ihrer Sicht denn in einer Stadt weiterentwickelt bzw. flexibilisiert werden muss. Reicht das, was im Entwurf steht, aus? Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt die Kollegin Michaelsen für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort.

Abg. Swantje Michelsen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Auch von mir ein „Hallo“ in die Runde. Schön, dass Sie alle heute hier sind und sich die Zeit nehmen, mit uns über dieses wichtige Gesetz zu diskutieren. Zu meiner Frage: Es ist ja ein Gesetz, was wir vor allem anpacken, weil aus den Kommunen immer wieder Bedarf adressiert wird. Deshalb geht meine erste Frage an Herr Kiel d’Aragon. Wo sehen Sie noch Nachbesserungsbedarf bei der StVG-Reform? Vielleicht auch insbesondere mit Blick auf das Thema „Parken“, warum ist das für die Kommunen so relevant? Wie nehmen Sie die Debatte auf kommunaler Ebene wahr, und zwar auch mit Blick auf die Parteifarben, die die Kommunen führen? Wer interessiert sich für dieses Gesetz? Woher kommen die Bedarfe? Wie stellt sich das dar?

Meine zweite Frage geht an Herrn Dr. Ringwald. BBH berät ja sehr umfangreich auf kommunaler Ebene und ist auch gutachterlich tätig. Sie haben auch, unter anderem für den ADFC, untersucht, welche gesetzlichen Neuregelungen beim StVG sinnvoll wären und auch mal einen Gesetzentwurf vorgelegt. Wie bewerten Sie den vorliegenden Gesetzentwurf? Was wurde erreicht, insbesondere mit Blick auf die Verankerung der neuen Ziele Klima- und Umweltschutz, städtebauliche Entwicklung und Gesundheit? Und wie könnte der Bundestag das Gesetz noch besser machen? Was wären die wichtigsten Ergänzungen? Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Kollege Spaniel, bitte!

Abg. Dr. Dirk Spaniel (AfD): Die erste Runde übernimmt der Kollege Bochmann.

Abg. René Bochmann (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine erste Frage richtet sich an Herrn Dr. Benke und die zweite Frage an Herrn



Prof. Dr. Brenner. Erst einmal recht herzlichen Dank, dass Sie uns bei der parlamentarischen Entscheidungsfindung unterstützen. Das möchte ich noch einmal vorausschicken. Sehr geehrter Herr Dr. Benke, Sie führen in Ihrer Stellungnahme aus, dass sich der wichtige Anteil des Handwerks bei Erhalt, Entwicklung und Versorgung nachhaltiger Siedlungsstrukturen angemessen im Straßenverkehrsrecht widerspiegeln sollte. Abgesehen von Ihren Vorschlägen zur Parkraumsituation wünschen Sie sich, dass die Sicherung der Versorgung der Bevölkerung und die Erreichbarkeit ansässiger Gewerbebetriebe gewährleistet sein soll, führen dann aber aus, dass Sie die im Gesetzentwurf vorgeschlagenen Änderungen im Hinblick auf Transformation und Mobilitätswende für sinnvoll erachten. Nun werden die Änderungen natürlich auch den flüssigen Verkehr stark einschränken und so die Anfahrzeit für Handwerker verlängern. Steht der Zentralverband des Deutschen Handwerks hier generell für starke Einschränkungen der persönlichen, privaten, individuellen Mobilität und Sie wollen lediglich Ihre Interessengruppen von den Auswirkungen ausnehmen? Oder wie können wir Ihre Stellungnahme verstehen?

Die zweite Frage geht an Herrn Prof. Dr. Brenner. Auf Seite 3 Ihrer Stellungnahme führen Sie aus, dass diese Vorgabe dahingehend zu verstehen sei, dass Belange des Umweltschutzes die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht überlagern dürfen. Können Sie bitte – am besten anhand von Beispielen – ausführen, wie sich diese Relativierung der Neujustierung auf Verordnungen konkret auswirkt, die weiterhin nicht erlaubt sind? Besonders sind für uns dabei von Interesse, Konzepte, wie autofreie Innenstädte, Anordnung von Tempo 20-Zonen und Umwidmung von Autostreifen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Herr Lenders bitte!

Abg. Jürgen Lenders (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Auch von mir ein herzliches Willkommen hier bei uns in der Anhörung. Das Ziel, das die Koalitionsfraktionen bei der Gesetzgebung verbindet, ist vor allen Dingen auch, dass wir den Kommunen mehr „Beifreiheit“ bei der Entscheidungsfindung geben wollen, welches Ordnungsrecht vor Ort angewendet werden kann. Deswegen wäre die erste Frage von mir an die kommunale Familie – wer von Ihnen beiden das beantworten mag –, ob Sie aus Ihrer Sicht sagen, ob jetzt hier

für Sie mehr „Beifreiheit“ gegeben ist, dass Sie die Entscheidungen viel besser vor Ort treffen können, weil Sie ja auch die Gegebenheiten vor Ort viel besser kennen.

Das andere, da würde ich ganz gerne Herrn Hillebrand fragen. Es ist immer wieder die Rede davon, gerade was die Leichtigkeit anbelangt, dass es sich immer nur auf den Autoverkehr bezieht. Aus Ihrer Sicht, wie ist die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, aller Verkehrsarten im Verkehrsrecht angelegt? Würden Sie aus Ihrer Sicht sagen, dass es eine Bevorzugung des Pkw ist? Oder ist es eigentlich immer nur eine Sache, die man so in der Praxis quasi umsetzt, dass man immer ein „Autobeschleunigungsgesetz“ meint, aber eigentlich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind?

Dann noch eine Frage an Herrn Prof. Brenner. Herr Prof. Brenner, in Ihrer Stellungnahme sprechen Sie von einem Paradigmenwechsel im Straßenverkehrsrecht. Vielleicht können Sie uns noch einmal näherbringen, wie Sie zu dieser Einschätzung kommen? Sie führen das auch sehr gut aus. Da ist für mich dann die Frage, inwieweit die neuen Ziele, die jetzt im Verkehrsrecht verankert werden, da sagen Sie ja selbst, das bremst die Sicherheit und Leichtigkeit nicht aus, also nicht komplett. In welchem Zusammenhang muss ich die beiden Sachen gewichten? Denn in der Gesetzesbegründung steht ja teilweise, dass manche Ziele sogar unabhängig voneinander verfolgt werden können. Vielleicht können Sie uns das aus Ihrer Sicht rechtlich noch einmal einsortieren. Vielen Dank!

Vorsitzender: Darf ich kurz nachfragen, Ihre erste Frage, Herr Kollege Lenders, an wen hatten Sie diese gerichtet?

Abg. Jürgen Lenders (FDP): Wer von den beiden Kollegen das am ehesten beantworten will.

Vorsitzender: Dann nehmen wir Herrn Dr. Brohm, ja? O. k.! Und die zweite Frage war an Herrn Brenner gerichtet. Gut! Herr Kollege Riexinger!

Abg. Bernd Riexinger (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Und auch vielen Dank an die Sachverständigen, dass Sie uns hier beraten. Meine ersten Fragen gehen an Frau Kohls. Ich habe auch Ihre Stellungnahme gelesen und die der anderen Sachverständigen. Wenn man es sich



mal genau durch den Kopf gehen lässt, dann klingt da, ehrlich gesagt, überhaupt keine Stellungnahme zu diesem Gesetz besonders euphorisch, um es mal so auszudrücken, sondern eher so unter dem Motto „Der Berg kreißte und gebar eine Maus“. Sie vom ADFC haben bereits 2019 einen Gute-Straßen-für-alle-Gesetzentwurf vorgelegt. Wie viel finden Sie nun in dem – wenn ich das mal so sagen darf – doch recht schlanken Gesetzentwurf wieder? Die weitere Frage: Im Koalitionsvertrag wurde vor zwei Jahren die Klausel aufgenommen – ich muss sie jetzt nicht zitieren –, aber es geht darum, dass Maßnahmen erst ergriffen werden, wenn schon etwas passiert ist. Sehen Sie diese Klausel mit diesem Gesetz als erfüllt an? Haben wir es wirklich mit gleichberechtigten Zielen zu tun, die hier in dem neuen Absatz 4a in § 6 eingefügt werden? Und letzte Frage: Warum ist die Leichtigkeit des Verkehrs Ihnen und den anderen Verbänden so ein „Dorn im Auge“, um es etwas zuzuspitzen? Was haben Sie gegen die Leichtigkeit des Radverkehrs einzuwenden? Doch wohl nichts, hoffe ich! Das müsste doch Ihr Ziel sein.

Vorsitzender: Danke! Dann würde ich vorschlagen, wir gehen alphabetisch vor. Dann hätte zunächst einmal Herr Dr. Benke das Wort für maximal acht Minuten.

Dr. Carsten Benke (ZDH): Danke! Die erste Frage zielt auf das Quartier ab, wie wir uns das vorstellen. Wir stellen uns das Quartier in den Städten und Gemeinden den aktuellen Leitbildern entsprechend als ein nutzungsgemischtes Quartier vor, wie es in der Leipzig-Charta, wie es auch in den Zielbestimmungen des Baugesetzes ausgeführt ist, dass eben nicht nur Wohnen, sondern ein vielfältiges Quartier mit Freizeitkultur und eben auch Arbeiten und Erholung beinhaltet. Diese Nutzungsmischung schafft Resilienz und auch soziale Stabilität. Und in verkehrlicher Hinsicht, das ist zentral, trägt sie auch zur Vermeidung von Wegen und damit auch zum Klimaschutz bei. Deshalb ist es wichtig, auch diese wirtschaftliche Nutzung angemessen zu berücksichtigen. Hier wird es auch weiterhin Verkehre geben, die sich nicht auf Radverkehre, auf ÖPNV, auf Logistikstrukturen umsetzen lassen. Deshalb ist es hier auch wichtig, daran zu denken, dass wir das im Straßenverkehrsrecht verankern. Dazu viel-

leicht später noch mehr. Überhaupt bei diesen Bildern von autoreduzierten Städten – die auch richtig sind – müssen wir wirklich diese anderen Nutzungen immer inkludieren. Ich wiederhole das hier noch mal. Ohne Handwerk und ohne andere Nutzungen in den Innenstädten werden wir die Ziele der „Stadt der kurzen Wege“, der „Stadt der 15 Minuten“ nicht erreichen können. Ohne Handwerk und andere Arbeitgeber und andere Wirtschaftsbereiche in den Innenstädten werden wir diese Nachhaltigkeit nicht schaffen. Einige Handwerker können auf Lastenräder wechseln. Das propagieren wir auch sehr intensiv. Da beraten wir auch intensiv. Aber es wird immer ein Teil bleiben, der auf möglichst klimaneutralen Transportern unterwegs ist. Deshalb ist es wichtig, dass wir hier auch im Straßenverkehrsrecht das Instrumentarium schaffen, um innerhalb der Quartiere den immer mehr umkämpften Raum intelligent zuordnen zu können, um die notwendigen Nutzungen dort zu adressieren und Konflikte zu minimieren. Durch den demografischen Wandel, durch die Energiewende, durch den Wunsch nach qualitativen Produkten, durch den zunehmenden Wunsch nach Reparatur in den Quartieren, werden wir eigentlich immer mehr von diesen „Nutzungen um die Ecke“ brauchen. Deshalb müssen wir aufpassen, dass wir mit der Mobilitätswende – das ist ja auch nicht gewünscht – die Fehler, die die autogerechte, die nutzungsentmischte Stadt gemacht hat, immer mehr Nutzung herauszudrängen, jetzt vollenden. Deshalb, wenn wir so ein Bild von einem Quartier haben, versuchen wir die dort ansässigen Gewerbebetriebe auch zu Partnern der Mobilitätswende, zu Partnern der nachhaltigen Stadt zu machen und das nicht nur im Baurecht, sondern auch im Straßenverkehrsrecht wiederzuspiegeln.

Vielleicht komme ich jetzt zum Punkt des Bewohnerparkens, der zweiten Frage. Im Entwurf ist noch keine Verbesserung im Hinblick auf die ansässigen Betriebe inkludiert. Die Betriebe, wie die anderen Institutionen vor Ort, haben bisher noch kein Anrecht über das Straßenverkehrsrecht, über die StVO. Sie bleiben eben Bittsteller über Ausnahmemöglichkeiten der StVO. Deshalb ist es eigentlich richtig, jetzt hier auch mal einen Schritt weiterzugehen und auch die ansässigen Betriebe und Institutionen gleichwertig mit den ansässigen Bewohnern zu behandeln. Das war in den letzten Jahren und Jahrzehnten noch nicht das große



Problem. Aber immer mehr breiten sich ja – aus guten Gründen vielfach – Bewohnerparkzonen aus. Je mehr das flächendeckend so wird, umso problematischer wird es für diese Betriebe noch ihre Parkplätze zu kriegen und die Fahrzeuge auch mal länger abstellen zu können. Dieser Ansatz der Gleichbehandlung mit den ansässigen Bewohnern ist wichtig, um dort einen Interessenausgleich hinzukriegen und das Quartier eben nicht nur als Wohnquartier zu sehen. Deshalb ist es ein bisschen schade, dass in der Gegenäußerung der Bundesregierung zum Vorschlag der Länder, die ja auch das Quartiersparken wünschen, immer noch das Leitbild herrscht, das Quartier sei ein Wohnquartier. Aber die ansässigen Betriebe, die teilweise Jahrzehnte da sind, gehören natürlich selbstverständlich dazu. Wir freuen uns auch sehr, dass die Kommunalverbände das in ihrer Stellungnahme auch unterstützen und ich sehe auch, dass der ADAC das nicht grundsätzlich ablehnt, sondern nur eben wünscht, dass die Interessen der ansässigen Bewohner ausreichend berücksichtigt werden müssen. Wir müssen versuchen, die bisherige Asymmetrie im Straßenverkehrsrecht zu überwinden, die aus einer Zeit stammt, wo erst einmal nur Berufspendler in einzelne Quartiere kamen, und man wollte das lösen. Jetzt sind die Anforderungen andere, aber immer mehr flächendeckend in den Innenstädten. Kurzer Hinweis: Das kann natürlich nur ein Baustein sein. Das betrifft jetzt die ansässigen Gewerbebetriebe, nicht die hineinfahrenden. Für die braucht man natürlich weitere Lösungen. Die versorgen, die reparieren etc. Dafür ist jetzt das Bewohnerparken nicht geeignet. Aber dazu ist wichtig, dass wir überhaupt Versorgungs- und Handwerksverkehre innerhalb des Straßenverkehrsrechts noch stärker verankern.

Zur letzten Frage, die ja ein bisschen darauf zielt, wollen wir eine Bevorzugung, und die anderen Bewohner sollen dann gar keine Möglichkeit haben, mit dem Auto zu fahren. Das wäre ein Missverständnis. Wie in anderen Stellungnahmen auch, gehen wir davon aus, dass es einen ausbalancierten Interessenausgleich geben muss. Wenn wir sagen, es muss auch weiterhin Kraftverkehr geben, dann sind wir keine Gegner der Mobilitätswende. Die brauchen wir auch, die brauchen wir als Handwerk. Denn jetzt kommen wir auch schon nicht mehr voran. Jetzt stehen wir im Stau, jetzt

haben wir keine Parkplätze durch den angestiegenen Pkw- und sonstigen Lieferverkehr. Wir müssen bloß aufpassen, dass das Pendel nicht übertrieben in eine Richtung ausschlägt, dass wir weder auf rein autofreie Innenstädte zielen – das funktioniert mit Altstädten, das funktioniert in bestimmten Quartieren – noch auf ein „Weiter-so“, weil das eben auch nicht funktioniert. Unser Anliegen ist, dass das ansässige Gewerbe auch als Partner der Mobilitätswende verstanden wird. Es bietet Dienstleistungen an, auch im Bereich des Kfz-, des Elektrohandwerks für die Mobilitätswende. Wird es in diese Quartiere intelligent eingefügt, erhöht es auch die Lebensqualität für die Menschen. Eine verkehrsberuhigte Zone, eine Fußgängerzone kann man schlecht machen. Darunter leiden die Gewerbetreibenden, vielleicht haben die Bewohner auch eine schlechtere Erreichbarkeit. Aber meistens gelingt es, wenn man alle Anliegen berücksichtigt, dass man dort auch qualitätvolle Quartiere schafft, die für alle Bewohner und alle Gewerbebetriebe vielleicht sogar eine höhere Qualität und eine höhere Investitionssicherheit etc. schaffen. Das ist unsere Mittlererposition in diesem Bereich, mit der wir auch hoffen, vielleicht manch verfahrene Diskussionen in Quartieren aufzubrechen zu können. Man kann mit geschickten Regelungen im Straßenverkehrsrecht durchaus alle notwendigen Akteure miteinbeziehen. Danke!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Herr Prof. Dr. Brenner das Wort. Sie haben maximal acht Minuten Zeit.

Prof. Dr. Michael Brenner (Universität Jena): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank für die beiden Fragen. Beide Fragesteller, beide Abgeordnete haben zum Teil dieselben Fragen gestellt. Ich will zunächst die von Herrn Lenders angesprochene Problematik des Paradigmenwechsels ansprechen und dann kurz darauf eingehen – das war auch der Inhalt des CDU/CSU-Fraktionskollegen – wie die Belange des Umweltschutzes mit den anderen Aspekten Sicherheit, Leichtigkeit des Verkehrs in Beziehung gebracht werden können. Erster Punkt Paradigmenwechsel: Bisher ist ja das Straßenverkehrsrecht sachlich begrenztes Ordnungsrecht. Das hat auch die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts immer wieder betont. Das Straßenverkehrsrecht ist bislang begriffen worden als ein Sachbereich der Gefahrenabwehr.



Es knüpfte bislang jedenfalls an die Zahl der Verkehrsteilnehmer an, an die Frequenz der Straßenbenutzung, an zeitliche Verkehrsballungen. Straßenverkehrsrechtlich und straßenrechtlich gesprochen war das Straßenverkehrsrecht bislang ein Recht der Ordnung der Gemeingebräuchsausübung unter konkreten Gemeinverträglichkeitsgesichtspunkten. Straßenverkehrsrecht knüpft da immer an das Straßenrecht an, an das klassische Wegerecht. Und mit dieser bisherigen Ausrichtung bricht jetzt dieser Gesetzentwurf der Bundesregierung. Warum? Weil jetzt plötzlich Belange in das Straßenverkehrsrecht hineingebracht werden, die jedenfalls bislang nicht typischer Inhalt dieses Rechtsgebietes waren. Kompetenzrechtlich ist es natürlich kein Problem. Der Bundesgesetzgeber hat natürlich das Recht, Ordnungsrecht des Bundes zu regeln, wie das im Straßenverkehrsrecht der Fall war. Er kann auch umweltschutzrechtliche- und gesundheitspolitische Regelungen in Gesetzesform kleiden. Aber wenn er das tut, das sollte sich der Gesetzgeber klar machen, dann bricht man in gewisser Weise einen Damm und öffnet das Straßenverkehrsrecht für straßenverkehrsrechtlich fremde Belange, nämlich vor allem für das Umweltrecht und auch das Gesundheitsrecht, wie vor allem in dem § 6 Absatz 4a der neuen Fassung zu erkennen ist. Man muss sich klar machen, ob man das will, dass man das Straßenverkehrsrecht für diese Belange öffnet. Es sollte nicht vergessen werden, dass das Straßenverkehrsrecht nach wie vor Straßenverkehrsrecht bleiben soll. Es ist nicht Umweltrecht. Dafür gibt es andere Gesetze und deswegen wird man sich schon als Gesetzgeber klarmachen müssen, dass hier vielleicht ein kleiner, aber immerhin ein Damm gebrochen wird, indem fachfremde Gesetze geöffnet werden für Belange des Umweltschutzes und des Schutzes der Gesundheit, sogar des Klimaschutzes, wie es auch in Absatz 4a des § 6 heißt. Das ist dieser erste Aspekt, den ich kurz ansprechen wollte, dieser Paradigmenwechsel. Das Straßenverkehrsrecht wird also geöffnet für andere Belange, die eigentlich im Straßenverkehrsrecht nach klassischer Betrachtungsweise nichts zu suchen haben. Verfassungsrechtlich möglich ist das natürlich, aber systematisch überzeugend ist das nicht. Das ist der erste Punkt zu dem Paradigmenwechsel.

Die zwei anderen Fragen betrafen die Zuordnung der Belange des Umweltschutzes zu den Belangen

der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Da gibt der Absatz 4 dieses Gesetzentwurfs keine ganz klare Antwort. Es sagt, dass Rechtsverordnungen auch erlassen werden können zum Schutz der Umwelt, zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, Schutz der Gesundheit und Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung. Damit wird natürlich der zukünftige Rechtsverordnungsgeber, der ja in Absatz 4a ermächtigt wird, vor die nicht einfache Aufgabe gestellt, abzuwägen zwischen diesen verschiedenen Belangen. Man wird sicherlich sagen müssen, für zukünftige Rechtsverordnungen, dass der Umweltschutz oder auch die Belange des Gesundheitsschutzes, bei einer entsprechenden Rechtsverordnung nicht in den Vordergrund gerückt werden dürfen, sondern in eine angemessene Beziehung zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gebracht werden müssen. Um an Gesagtes anzuknüpfen: Das Straßenverkehrsrecht – und auch diese Verordnungsermächtigung – bleibt nach wie vor Straßenverkehrsrecht und öffnet also nicht alle „Schleusen“ für das Umweltrecht oder für den Schutz der Gesundheit. Deswegen wird der Verordnungsgeber – und um den geht es ja im Absatz 4a des § 6 – aufgefordert sein, in Zukunft diese Belange in einen gerechten Ausgleich zu bringen. Es darf in keinem Fall der Umweltschutz oder auch der Gesundheitsschutz gewissermaßen den eindeutigen Vorrang vor den Belangen der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs genießen. Der § 6 Absatz 4a sagt in seinem Satz 3 das ja auch noch mal ausdrücklich, dass die nach Satz 1 erlassenen Rechtsverordnungen auch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen müssen. Mir erscheint die Formulierung ein bisschen knapp geraten. „Berücksichtigen“ ist nun so sehr viel nicht. Man könnte vielleicht sogar sagen, dass der Verordnungsgeber diese Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dann angemessen berücksichtigen muss, weil das StVG nach wie vor ein straßenverkehrsrechtliches Gesetz ist und auch die Verordnungen, die auf dieser Grundlage erlassen werden, straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sind. Was mir in dem Zusammenhang systematisch auffiel, ist, dass in § 6 Absatz 4a Satz 2 die Rede davon ist, dass diese Rechtsverordnungen auch vorsehen können, dass Gemeinden entsprechende Anordnungen begehrten können von der zuständigen Landesbehörde.



Und da ist dann nur davon die Rede, dass die begehrt werden können zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung. Meiner Ansicht nach hätte hier noch im Gesetz deutlicher dargestellt werden müssen, dass auch solche Anträge der Gemeinden an die nach Landesrecht zuständige Behörde eben auch, wenn Sie aus Umweltschutzgründen begehrt werden, dass dann auch hier die Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt werden müssen. Der Satz 3 des Absatzes 4a sagt das ja ausdrücklich. Aber diese Anträge der Gemeinde, die im Satz 2 des Absatzes 4a geregelt sind, die können ausweislich des Wortlautes nur begehrt werden zum Beispiel zum Schutz der Umwelt oder zum Gesundheitsschutz. Das scheint mir systematisch nicht überzeugend zu sein, dass die Anordnungen im Einzelfall dann ausschließlich zum Schutz der Umwelt oder der Gesundheit begehrt werden können, ansonsten die Rechtsverordnungen aber immer auch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen müssen. Um zum Ende zu kommen, ich würde also vorschlagen, dass in diesem Satz 3 des Absatzes 4a deutlicher betont werden muss, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bei solchen Rechtsverordnungen, die etwa auch dem Schutz der Umwelt dienen, dass diese Belange deutlicher berücksichtigt werden müssen, angemessen berücksichtigt werden müssen. Die bloße Formulierung des Berücksichtigens in diesem Satz 3 erscheint mir viel zu gering, viel zu klein, und kann so nicht sicherstellen, dass auch diese Rechtsverordnungen nach wie vor straßenverkehrsrechtliche Rechtsverordnungen sind und eben nicht solche des Umweltrechtes oder des Gesundheitsschutzes. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf ich jetzt Ihnen, Herr Dr. Brohm, das Wort geben. Maximal vier Minuten.

Dr. Markus Brohm (DLT): Vielen herzlichen Dank! Die Frage war, inwieweit wir als kommunale Spitzenverbände die Entscheidungsmöglichkeiten der kommunalen Eben gestärkt sehen, so wie das eigentlich das Ziel der Novelle ist, was wir ausdrücklich begrüßen. Wir sehen das in dem Gesetzentwurf aber nicht gewährleistet. Wir bedauern auch ausdrücklich, dass es im Vorfeld

keine inhaltlichen Abstimmungen bzw. keinen Austausch mit dem Ministerium über die Erfordernisse der Novelle gab und die Stellungnahmefrist nur 24 Stunden betragen hat. Wo sehen wir Nachbesserungsbedarf? Wir halten insbesondere für erforderlich, das Ziel der „Vision Zero“ im Straßenverkehrsgesetz und auch in der Verordnungsermächtigung, in § 6 Absatz 4a, zu verankern, wie das auch der Bundesrat gefordert hat und wie das auch der Deutsche Bundestag bereits 2021 gefordert hat. Ich verweise hier auf die Bundestagsdrucksache 19/29766. Die ablehnende Ge genäußerung der Bundesregierung ist nicht verständlich. Die „Vision Zero“ ist natürlich ein politisches Leitziel. Das werden wir nie zu 100 Prozent erreichen. Aber es geht ja darum, dass wir uns dem möglichst annähern können. Und rechtlich ist dazu erforderlich, das Verkehrsrecht, das momentan im Status quo auf eine reine Gefahrenabwehr ausgerichtet ist, fortzuentwickeln hin in Richtung Vorsorgeprinzip, Gefahrenvorsorge. Eine ähnliche Transformation haben wir auch im Umweltrecht gehabt, damit wir nicht erst abwarten müssen, bis etwas passiert und sich das Unfallgeschehen nachgewiesen negativ entwickelt hat, sondern, dass wir auch schon präventiv und vorsorgend Maßnahmen ergreifen können. Denn Gefahrenabwehr setzt ja voraus, dass eine Situation sich inhaltlich so zugespitzt hat, dass bei ungehindertem Fortgang mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Schadenseintritt zu besorgen ist. Ich kann eigentlich erst nachsorgend tätig werden bei so einer krisenhaften Zuspitzung und nicht schon vorsorgend mit Blick auf eine Sicherheitszone vor dieser Gefahrenschwelle. Ich halte das für ganz entscheidend, genau in dieser Hinsicht, und vor allem auch in dieser Hinsicht, kommunale Entscheidungsspielräume zu stärken. Dann kann auch das Verkehrsrecht andere Maßnahmen dank dieses Vorsorgeprinzips insgesamt besser unterstützen. Vielleicht bräuchten wir auch diese ganzen zusätzlichen Ziele im Straßenverkehrsrecht nicht, wenn wir diese Gefahrenvorsorge hätten. Es geht ganz konkret darum, dass wir Maßnahmen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs bereits vorsorgend, auch mit begleitenden Geschwindigkeitsbegrenzungen, flankieren können und, das möchte ich betonen, innerorts wie außerorts. Deshalb greift auch der Entwurf zur StVO-Änderung zu kurz, weil er einfach die Ausnahmetatbestände für



Tempo 30 ausweitet. Er führt auch noch zusätzliche unbestimmte Rechtsbegriffe aus, die in der Rechtspraxis zu Rechtsunsicherheiten führen werden. Verankerung der „Vision Zero“ als Vorsorgeprinzip. Zu den Verhältnissen der Ziele: Wir halten es für wichtig, dass die Ziele nebeneinander und integrativ betrachtet werden können, aber nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit. Deswegen ist auch der Vorschlag des Bundesrates sinnvoll, zwischen Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu differenzieren und mit einem neuen Satz 4 auch klarzustellen, dass die Sicherheit immer Vorrang hat und gleichrangig nur die Ziele Umwelt, Klima, Gesundheit und Städtebau und Leichtigkeit des Verkehrs sind. Letzte Anmerkung: Wir halten auch die konkrete Ausgestaltung der Verordnungsermächtigung in dem neuen § 6 Absatz 4a für problematisch, einmal weil das Ziel der „Vision Zero“ nicht verankert ist, aber auch wegen der Soweit-Verknüpfung mit der bestehenden Verordnungsermächtigung im Absatz 4. Beide Verordnungsermächtigungen, die bestehende und die neue, sind nämlich inhaltlich nicht klar abgrenzbar. Und ich darf ja auf die neue nur greifen, soweit ich nicht bereits auf die bestehende schon Regelungen stützen kann. Dann gibt es unterschiedliche Erlassverfahren auch für beide Verordnungsermächtigungen, sodass wir die Sorge haben, dass es zu Streitigkeiten über die formelle und materielle Rechtmäßigkeit der Verordnungsregelungen, aber dann auch darauf gestützter Einzelmaßnahmen kommen kann. Auch das stärkt nicht die Entscheidungsmöglichkeiten der kommunalen Ebene. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt das Wort Herr Grieger für maximal vier Minuten.

Stefan Grieger (DVR): Vielen Dank, Herr Schiefer! Sehr geehrte Mitglieder des Deutschen Bundestages! Vielen Dank, Herr Stein, für die Frage. Auch wir als Deutscher Verkehrssicherheitsrat sind natürlich für eine vorausschauende Gestaltung eines sicheren Verkehrssystems im Sinne des Präventionsprinzips. Herr Dr. Brohm hat es gerade sehr gut ausgeführt. Ich finde, da das StVG ja gerade die Ordnung des Straßenverkehrs regelt, ist es zwingend notwendig, sich auch über die Verkehrsunfallzahlen einmal auszutauschen. Wir haben im ersten Halbjahr dieses Jahres 1.270 Menschen gehabt, die im Straßenverkehr in Deutschland getötet wurden. Wir alle können uns das

wahrscheinlich nicht so vorstellen. Stellen Sie sich mal bitte zum Vergleich vor, in den ersten sechs Monaten dieses Jahres wären 6,7 vollbesetzte Boeing 737-800 in Deutschland abgestürzt. Ich möchte nicht wissen, was dann hier in Deutschland und im Deutschen Bundestag wahrscheinlich los wäre. Genau heute vor 16 Jahren, also am 16. Oktober 2007, hat der DVR-Vorstand die „Vision Zero“-Strategie als Basis für die Verkehrssicherheitsarbeit beschlossen. Viele Länder, auch der Bund – das ist erwähnt worden – haben entsprechend nachgezogen und insofern hätten wir uns natürlich sehr gewünscht, wenn die „Vision Zero“ in irgendeiner Form jetzt auch im StVG eine Rolle spielen würde. Der Bundesrat, das ist erwähnt worden, hat am 29. September einen entsprechenden Vorschlag gemacht. Gegenüber der vom Bundesrat vorgeschlagenen Einführung in § 6 Absatz 4 StVG könnten wir uns allerdings auch eine Aufnahme in § 6 Absatz 1 vorstellen, um die Geltung der „Vision Zero“ für den gesamten Regelungsgehalt von § 6 StVG auszulösen und nicht durch die Einführung in der wiederum spezielleren Norm wiederum eine Nachrangigkeit zum Ausdruck zu bringen, wenn es schon nicht möglich ist, das hätte ich mir persönlich vorgestellt, das gleich in § 1 StVG im Sinne eines Obersatz zu bringen. Der regelt ja im Moment die Zulassung von Kraftfahrzeugen.

Aber Herr Stein, Sie haben ja auch noch nach der Leichtigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs gefragt und das scheint ja, das entnehme ich auch den anderen Fragen, heute auch ein Schwerpunktthema zu werden. Richtig ist ja – das heißt es immer, das lernt man so als Jurist –, dass das Verkehrsrecht keine Privilegien kennt. Wir hören aber auch von vor Ort, so will ich es mal formulieren, dass das oft in den letzten Jahren und Jahrzehnten eher als eine Leichtigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs gesehen wurde. Die „Vision Zero“ gilt aber für alle Menschen. Und insofern würden wir, damit man sich auch nicht ewig darüber streiten muss, ob die Leichtigkeit für alle gilt, einfach eine Klarstellung in das StVG mitaufnehmen, indem man zum Beispiel sagt, dass der Grundsatz der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen gilt. Dadurch könnte klar gestellt werden, dass eine sichere Mobilität von motorisierten Verkehrsteilnehmenden, Radfahrenden, Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, und – das ist mit besonders wichtig – vor allem auch für



Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gewährleistet sein muss, getreu dem Motto: „Keiner kommt um, alle kommen an“. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Den nächsten Beitrag hören wir von Herrn Hillebrand vom ADAC, der vier Minuten maximal für die Beantwortung hat.

Gerhard Hillebrand (ADAC): Vielen Dank! Ich hatte eigentlich zwei Fragen auch eine von Herrn Lenders, aber das kann ich mit unterbringen, das ist kein Problem. Die Frage war von Herrn Müller, hinsichtlich der Anordnungsgründe im Verhältnis zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und welche Zwecke primär das Straßenverkehrsgesetz hat. Wir als ADAC haben da die Haltung, dass wir die Weiterentwicklung des Verkehrsraums grundsätzlich unterstützen, auch die Stärkung von Radverkehr und Fußverkehr. Aber in dem Zusammenhang sehen wir das doch ganz deutlich so, dass wir uns für eine Beibehaltung des Prinzips der Gefahrenabwehr als vorrangiges Ziel aussprechen. Wenn ich sehe, dass jetzt hier im Gesetzgebungsverfahren auch die Bundesregierung ja doch schon Gegenüberlegungen zu den Vorschlägen des Bundesrates gebracht hat, dann geht das aus unserer Sicht auch genau in diese Richtung, weil nämlich die Bundesregierung gesagt hat, wenn diese neuen Ziele beim Erlass von Verordnungsvorschriften berücksichtigt werden, dann bitte aber nicht ausschließlich, sondern Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind beim Erlass der konkreten Verordnungsvorschriften und auch bei den Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden zwingend zu berücksichtigen. Ich finde, das zeigt, dass der Sicherheit des Verkehrs eine hohe Bedeutung beigemessen wird. Deswegen sollte das Prinzip der Gefahrenabwehr als vorrangiges Ziel des StVG auch bitte beibehalten werden. Und die weiteren neuen Ziele Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung, diese Erweiterung sehen wir kritisch. Denn diese Zielsetzungen sind schon bereits in anderen rechtlichen Grundlagen hinreichend vorhanden. Ich denke da insbesondere an das Bundesimmissionsschutzgesetz – Lärm, Feinstaub, NOx-Emissionen –, aber auch schon im StVG, dort im § 6 Absatz 4 Nr. 2, vorhanden. Und die kann man dort weiterentwickeln. Anstelle einer Ausweitung der Ziele im StVG sollten eher die Punkte im Straßenverkehrsrecht angegangen werden, die uns in der Praxis die Probleme bereiten. Und das ist zum einen

die Anpassung der StVO, unter anderem bezüglich der Voraussetzung der qualifizierten Gefahrenlage im Sinne des § 45 Absatz 9. Das war hier auch schon Thema. Wenn es um die Verwaltungsvorschriften zur StVG geht oder entsprechende Richtlinien, beispielsweise zur Anlage und zur Ausstattung von Fußgängerüberwegen, da sollte man ran gehen. Auf jeden Fall aber sollte deutlich gemacht werden, dass bei Anordnungen, die wegen der neu formulierten Ziele erfolgen, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, beide gewährleistet bleiben müssen. Ich will auch ganz kurz zwei Sätze dazu sagen, welchen Zweck das StVG primär erfüllen soll. Die Ausrichtung des Rechtsrahmens an der Verkehrssicherheit und am Verkehrsfluss, ich finde, das hat sich aus Sicht des ADAC grundsätzlich bewährt und steht aber trotzdem einer Weiterentwicklung hinsichtlich einer stärkeren Berücksichtigung von Radverkehr, von Fußverkehr, von anderen Teilnehmenden überhaupt nicht im Wege. Denn das StVG ist eigentlich verkehrsträgerneutral formuliert. Und Herr Grieger hat es eben schon gesagt, eine Klarstellung wäre vielleicht in der Tat für die Praxis wünschenswert, dass sich das StVG an alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen richtet. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Herr Kiel d’Aragon das Wort für maximal acht Minuten.

Thomas Kiel d’Aragon (DST/BVkom): Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, herzlichen Dank zunächst für die Einladung an alle drei kommunalen Spitzenverbände zu dem wichtigen Thema heute. Ich vertrete heute als Verkehrsreferent des Deutschen Städttetages auch den Städte- und Gemeindebund, der heute nicht anwesend sein kann. Das bitte ich zu entschuldigen. Der Kollege Markus Brohm ist ja da, wir haben alle drei unter dem Dach der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände zu dem Gesetzentwurf Stellung genommen, was Ihnen auch vorliegt. Und das sowohl zum Referentenentwurf wie jetzt auch aktuell zum Gesetzentwurf der Bundesregierung. Herzlichen Dank für die Fragen, Herr Stein, Frau Michaelsen. Herr Lenders hatte eine an uns beide gerichtet. Dazu vielleicht auch zunächst ein Dank an die Runde hier, weil tatsächlich die Abgeordneten des Bundestages schon Mitte August letzten Jahres dabei waren, mit Verbänden Kontakt zu suchen und zu sagen, wie können wir es eigentlich umsetzen. Und gleichzeitig



auch ein bisschen Kritik, die Herr Dr. Brohm auch schon hat anklingen lassen, das federführende Referat, das federführende Ministerium hat das tatsächlich nicht gemocht. Wir haben einen Gesetzgebungsprozess, der in einem Entwurf mündete, den wir mit einer eintägigen Stellungnahmefrist bekommen haben. Und deswegen ist die Manöverkritik natürlich vor allen Dingen auch eine, hätte man da nicht auch vom Grundsatz was anderes machen können. Das bezieht sich vor allen Dingen auch auf die Frage, wie integrativ kann man denn eigentlich die Belange, um die es hier geht, im Straßenverkehrsgesetz berücksichtigen. Dabei geht es ja nicht darum, dass wir dort jetzt ein Umweltgesetz schreiben oder dass wir da ein Klimaschutzgesetz schreiben, sondern es geht darum, einen ganz klaren Belang, nämlich Straße, Straßenverkehr und das, was täglich auf unseren Straßen passiert, in Einklang zu bringen und jedenfalls ganz unterschiedliche Interessen unter einen Hut zu bekommen. Das ist auch die tägliche Arbeit, die wir in den Kommunen haben. Für uns ist das Thema ein viel integrativeres, als Sie sich vorstellen können. Und wir haben im Wege der Bauleitplanung dauernd solche Abwägungssituationen, wo man mit ganz vielen unterschiedlichen Belangen zu tun hat. Deswegen die große Werbung dafür, auch vor Ort diese Kompetenz zu nutzen und tatsächlich mehr Möglichkeiten vor Ort zu geben.

Tatsächlich gibt es jetzt einen Entwurf, der eine neue Verordnungsermächtigung enthält. Eine Verordnungsermächtigung, die aber sehr eingeschränkt ist. Sie ist eingeschränkt, weil es eine gesonderte Verordnungsermächtigung ist. Für alle, die das nicht aufmerksam gelesen haben, dieser Absatz 4a ist nicht etwa die Änderung der Verordnungsermächtigung für die Straßenverkehrsordnung oder für große Teile davon, sondern er ermächtigt, jetzt einzelne Bestimmungen zu erlassen, die dann Klimaschutz, Gesundheit, Umwelt und die städtebauliche Entwicklung beinhalten. Das ist jedenfalls schon vom Ansatz ein Punkt, der uns eher Sorge bereitet, weil es eine ganz kleine „Schublade“ ist. Deswegen.... Es ist ja auch von Dammbruch oder ähnlichem die Rede. Den Damm sehe ich da nicht brechen, sondern im Gegenteil: die gesamten Bestandsvorschriften sind ja davon nicht berührt, sondern wir unterhalten uns über zukünftige einzelne Maßnahmen, die dann auf Grundlage der gesetzlichen Regelung besser vonstattengehen können. Wir haben inzwischen

auch dankenswerterweise einen Entwurf für die nachfolgende Straßenverkehrsordnung erhalten. Und da sehen wir, was dann auch an praktischen Regelungen umsetzbar wäre. Auch da würde ich sagen, ist unsere Aussage, naja, es hätte auch ein bisschen mehr Kompetenz auf der örtlichen Ebene und ein bisschen mehr Abstimmung sein können. Die allgemeine Einschätzung ist, so wie der *Tagespiegel* heute Morgen zitiert hat, der Entwurf hat das „Potenzial zu einem Paradigmenwechsel“. Das ist richtig, aber er schöpft dieses Potenzial nicht aus. Es gab von unserer Seite in den letzten Jahren zahlreiche Hinweise aus den Kommunen im gesamten Bundesgebiet, dass trotz breiten politischen Konsenses vor Ort, verkehrliche Maßnahmen nicht umsetzbar sind. Das schafft Ärger vor Ort. Zahlreiche Urteile belegen das inzwischen auch und das steht der teilweise vertretenen Auffassung, Klimaschutz ließe sich auch mit den bestehenden Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes umsetzen und einer Änderung bedürfe es gar nicht, jedenfalls diametral entgegen.

Ich bin konkret gefragt worden, was macht das eigentlich im Thema „Parken“ und wie sieht das auch politisch aus in den Kommunen. Ich fange mal mit dem letzteren an, weil das ist einfach zu beantworten. Es gibt ja eine Städteinitiative, die sich gegründet hat, da sind inzwischen knapp 1.000 Kommunen aller unterschiedlichen Größen vereint. Und die Agora Verkehrswende hat hier eine Auswertung gemacht, wie ist denn die politische Farbe des Oberbürgermeisters, der Oberbürgermeisterin – und die ist tatsächlich vollständig bunt. Wir haben alle Farben von den vertretenen Fraktionen, Parteien und das zeigt, dass es jedenfalls ein Thema ist, was politisch überhaupt nicht in eine Richtung geht. Das zweite Thema zu der Politik ist, jetzt für den eigenen Verband gesprochen, im Deutschen Städtetag sind Beschlüsse der Spitzengremien immer einstimmig. Es gilt das Einstimmigkeitsprinzip. Und entsprechend haben wir seit 1988 kontinuierlich Forderungen für den Bereich, mehr Kompetenzen im Bereich, unter anderem für das Thema „Geschwindigkeit“ zu bekommen. Die haben durchaus auch gewirkt, weil man Tempo 30-Zonen bekommen hat und verschiedene andere Dinge. Sie sind aber auch selbst mit der heutigen Novelle jedenfalls nicht so, dass man sagen kann, es wäre schön, wenn man das Thema „Geschwindigkeit“ viel besser und viel konsequenter verbinden kann, zum Beispiel nicht



nur begrenzt auf Tempo 30, sondern natürlich auch im Anschluss von allen Geschwindigkeitsbegrenzungen, die da sind. Denn das ist tatsächlich ein Punkt, der uns in der Straßenverkehrsordnung aufgefallen ist, wo das dann plötzlich wieder sehr eingeschränkt wird. Zum Thema „Parken“: Da hatten die Kollegen freundlicherweise schon etwas gesagt. Herr Dr. Benke ist da natürlich mit Handwerkern besonders betroffen. Wir sind sehr dafür, dass neben dem Bewohnerparken in den Quartieren, auch die anderen Fragen gelöst werden. Soziale Organisationen haben da ein Problem. Die Handwerker haben natürlich ein Problem. Aber auch ortsansässige Unternehmen haben ein Problem. Tatsächlich ist die Lösung aber auch nur eine ganz kleine, denn das größte Problem haben eigentlich die, die von außen reinkommen. Die sozialen Dienste, die in andere Wohnquartiere als in das, wo sie ansässig sind, hineinfahren. Das muss man sich dabei vor Augen führen, ob das tatsächlich hier gemeint ist, mit dieser Änderung, die der Bundesrat da anstrebt. Denn möglicherweise brauchen wir auch da noch mehr als das, was da steht. Und ansprechen zum Parken mag ich natürlich das Stichwort „Bewohnerparkausweise“. Da hat uns jetzt ein junges Urteil gezeigt, dass wir Grenzen haben, und die kann man auflösen, indem man dem Gericht folgt und sagt, soziale Kriterien und die Satzungsbefugnis werden in das Gesetz eingefügt. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gebe ich das Wort Frau Kohls, auch maximal für acht Minuten.

Angela Kohls (ADFC): Vielen herzlichen Dank für die Einladung und die Fragen von Herrn Riexinger. In der Tat ist es so, dass wir uns schon länger für eine Modernisierung des Straßenverkehrsrechts einsetzen und 2019 einen eigenen Gesetzentwurf mit konkreten Vorschlägen vorgelegt haben, weil wir sind der Auffassung, dass es wirklich eine Neuausrichtung der Ziele braucht, weg vom reinen Gefahrenabwehrrecht, hin zu einer die Verkehrswende unterstützenden Gesetzgebung, die den Menschen und dessen Interessen in den Mittelpunkt stellt und nicht das Kraftfahrzeug. Das ist von zentraler Bedeutung für die Erreichung der sektoralen Klimaziele vor Ort, für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und für gesunde und lebenswerte Städte. Die Kommunen brauchen Gestaltungsspielräume. Sie müssen ohne

bürokratischen Hürdenlauf verkehrsberuhigte Bereiche einrichten können, Fußgängerüberwege und lückenlose Radwegenetze anordnen können, einfach die umweltfreundlichen Verkehrsarten wirklich gezielt fördern können und auch dort Geschwindigkeitsbegrenzungen, wie Tempo 30, festlegen können, wo sie es für erforderlich halten, auch an Hauptverkehrsstraßen, und nicht erst mit Unfallzahlen oder einer Gefahr für Leib und Leben dieses nachweisen müssen. Bei den jüngsten Änderungen der StVO 2020 und des § 6 StVG 2021 ist diese Neuausrichtung in der letzten Wahlperiode nicht erfolgt. Erst die amtierende Bundesregierung hat sich im jetzigen Koalitionsvertrag dazu verpflichtet, das Straßenverkehrsge- setz und die StVO so zu überarbeiten, dass Länder und Kommunen neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs entsprechende Entscheidungsspielräume erhalten sollen. Der ADFC begrüßt das zwar als einen Ansatz für einen Paradigmenwechsel im vorliegenden Gesetzentwurf, nach dem künftig Anordnungen des Straßenverkehrsrechts auch auf die Ziele des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes und einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung gestützt werden können. Aber wir sagen auch, dieser Gesetzentwurf springt viel zu kurz, eben gerade, weil er nicht die erforderliche Abkehr von in erster Linie Sicherheits- und Ordnungsrecht vornimmt. Im Gesetzentwurf wird keine Gleichberechtigung der neuen Ziele hergestellt, wie sie laut der Gesetzesbegründung aber angestrebt wird, sondern es werden die neuen Ziele unter den Vorbehalt gestellt, dass sie immer zusätzlich zur Sicherheit immer auch die Leichtigkeit berücksichtigen müssen. Der Vorrang des Kfz-Verkehrs, der vor allem in der Leichtigkeit zum Ausdruck kommt, wird nicht infrage gestellt. Es versteht sich auch für uns von selbst als ADFC, dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nicht unter diesen neuen weiteren Zielen leiden darf, denn das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit ist unstrittig und über Artikel 2 Grundgesetz auch geschützt. Es ist aber nicht nachvollziehbar, warum die Leichtigkeit – und das meint in der Praxis den schnellen Kraftfahrzeugverkehr – in jedem Regelungs- und Anordnungsfall zwingend berücksichtigt werden muss. Diesen Widerspruch hatten wir jetzt auch schon in unserer Stellungnahme im Juni moniert. Änderungen sind am Gesetz nicht erfolgt, es wurde nahezu unverändert an den Bundestag und



den Bundesrat überwiesen. Weiter kommen noch bürokratische Hürden hinzu, denn das Verfahren für die Kommunen zu vereinfachen ist ja eigentlich das Ziel. Es wird aber in der Anwendung der neuen Ziele erschwert, weil im jetzigen Vorschlag zunächst nachzuweisen ist, dass diese herkömmlichen Ziele der Sicherheit und Leichtigkeit für den erstrebten Zweck nicht ausreichen. Und wenn die Behörde sich nach einer Prüfung für eines dieser neuen Ziele entscheidet, dann muss sie trotzdem wiederum Sicherheit und Leichtigkeit berücksichtigen. Umgekehrt gilt das aber für die neuen Ziele keineswegs. Wir hatten, wie gesagt, einen eigenen Gesetzentwurf vorgelegt, in dem auch noch weitgehende Forderungen von uns enthalten waren. Wir haben gesagt, es wäre eigentlich geboten, die Ausrichtung an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer klar zu formulieren, anstatt das eben immer wieder die Gefahr besteht, dass es an den Belangen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet wird. Und ganz klar auch die Ausrichtung der „Vision Zero“ aufzunehmen im Sinne eines fehlerverzeihenden Verkehrssystems, das Unfällen präventiv vorbeugt, sodass es eben keine Toten und Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr geben wird.

Herr Rixinger, Sie hatten mich auch gefragt, warum es uns ein „Dorn im Auge“ sei, dass die Leichtigkeit immer berücksichtigt werden muss und ob das nicht auch für den Radverkehr gelte. Ja natürlich, der ADFC hat nichts gegen die Flüssigkeit oder Leichtigkeit des Verkehrs, auch wer mit dem Fahrrad fährt oder zu Fuß unterwegs ist, möchte natürlich ungehindert vorankommen. Doch dafür, dass bisher faktisch die Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs entscheidend ist, genügt auch schon ein Blick ins tägliche Verkehrsgeschehen: grüne Wellen für den Kfz-Verkehr, während Radfahrende an den Ampeln stehen, „Bettelampeln“ für zu Fußgehende beim Überqueren der Fahrbahnen, wo sie zuerst den nächsten Knopf drücken müssen, dann müssen sie nochmal warten auf der Mittelinsel, vielleicht um die zweite Fahrbahn zu überqueren. Wir wünschen uns für den Fuß- und Radverkehr natürlich diese Leichtigkeit, tatsächlich bleibt sie aber in der Praxis verwehrt. Sie werden – das kommt immer wieder auf – im Wortlaut des Straßenverkehrsgesetzes und der StVO, diese Bevorzugung des Kfz-Verkehrs, nicht finden. Es lassen sich aber zahlreiche Bestimmungen und Beispiele für die Privilegierung der

Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs finden, nämlich in der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts. Wir wissen doch alle, dass Tempo 30 viele Unfälle verhindern oder zumindest die Unfallfolgen für die ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer abmildern könnte, bei ganz minimalen Zeitverlusten im System. Das Straßenverkehrsrecht setzt aber für dieses Tempolimit auf Hauptstraßen sehr hohe Hürden, die auch durch die geplante Reform nur unwesentlich oder wenig niedriger werden. Diese angebliche Neutralität und sogenannte Privilegieneinföldlichkeit des Straßenverkehrsrechts begünstigt auch die Fahrzeuge, die sich mehr Platz zum Fahren und auch zum Parken nehmen. Sicherlich treffen manche Beschränkungen im Verkehrsrecht auch den Kfz-Verkehr. Dass aber beispielsweise das Straßenverkehrsrecht den Bau oder die Erweiterung von Kfz-Fahrbahnen verhindert hätte, haben wir noch nicht gehört. Wir haben aber sehr viele Beispiele für verhinderte Radfahrstreifen gefunden, weil nicht genügend Unfälle nachweisbar waren. In Berlin wären die temporären Radfahrstreifen ja auch fast daran gescheitert. Und auch der auf § 6 beruhende § 45 in der StVO privilegiert faktisch den schnellen, fließenden Kraftfahrzeugverkehr, indem er für dessen Einschränkung eine qualifizierte Gefahrenlage verlangt. Das ist auch im Praxiskommentar zum Straßenverkehrsrecht hinterlegt. Mit dem Begriff des fließenden Verkehrs wird typischerweise der Kraftfahrzeugverkehr bestimmt. Wir haben auch im Gesetz selbst – daran hat sich nichts geändert – wie zu Kaisers Zeiten eigentlich eine Ausrichtung am Kraftfahrzeugverkehr, § 1, mit Kraftfahrzeugen beschäftigt sich dieses Gesetz und auch mit dem, was deren Stellung im Straßenverkehr ist. Auch die aktuelle Begründung zur StVO-Änderung greift eben genau diese Kritik als Maßstab auf und will Leichtigkeit auf die Leistungsfähigkeit des Systems Straßenverkehr beziehen. Hier genügt auch wieder ein Blick auf den täglichen Straßenverkehr, um zu sehen, dass das System Straßenverkehr auf den MIV ausgerichtet ist. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt darf Herr Dr. Ringwald maximal vier Minuten nutzen, um die Fragen zu beantworten.

RA Dr. Roman Ringwald: Meine sehr geehrten



Damen und Herren Abgeordnete, meine sehr geehrten Damen und Herren, vielen Dank für die Einladung, die Gelegenheit hier sprechen zu dürfen. Ich bin gefragt worden nach der Gesamtbeurteilung dessen, was uns als Gesetzentwurf vorliegt. In Summe, mit einem Strich drunter, liegt uns eine erhebliche Verbesserung, jedenfalls gegenüber dem Status quo vor. Das ist ein Schritt in die richtige Richtung, bei allen Punkten, die auch mir einfallen, die man sich vielleicht klarer, die man sich vielleicht weitergehend wünscht. Und woran liegt das? Das liegt, glaube ich, ganz stark darin begründet, dass man sich unbedingt fragen muss, welchen Lebenssachverhalten man begegnet, auf kommunaler Ebene, als Straßenverkehrsbehörde, wenn man das Straßenverkehrsrecht anwendet. Da geht es um die Gestaltung öffentlicher Räume, da geht es darum, wie Flächen verteilt werden auf unseren Straßen und Wegen. Es gibt fast kein Gesetz, keine Verordnung, die so wesentlich prägt, wie unsere öffentlichen Flächen aussehen. Gleichzeitig enthält das Straßenverkehrsrecht bislang die Bewertung, da, wo wir entscheiden, wie unsere öffentlichen Räume aussehen, da geht es nur um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Es geht nicht um Klima- und Umweltschutz, obwohl der Verkehrssektor dringenden Handlungsbedarf aufweist, um unsere Klimaschutzziele zu erreichen. Es geht nicht um eine städtebauliche Entwicklung, die aber gerade für eine Frage attraktiver öffentlicher Räume ganz zentral ist. Und es geht auch nicht, um einen umfassend verstandenen Gesundheitsschutz. Ich glaube, die Reform zielt in keiner Weise darauf ab, die althergebrachten Gesichtspunkte der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hinwegzufegen und unbeachtet zu lassen. Aber es geht darum, all die verschiedenen Aspekte, die sich in der Lebenswirklichkeit ohnehin stellen, gesetzlich ernst zu nehmen, sie überhaupt wertbar zu machen, in eine Abwägung einstellen zu können, etwas das wir aus sehr vielen gesetzlichen Rahmenbedingungen gut kennen. Es ist angeklungen, dass es im Bauplanungsrecht selbstverständlich ist, das zu tun, was hier im Bereich des Straßenverkehrsrechts bislang noch sehr umstritten war. Ich glaube, es ist nicht richtig, die Frage, was ins Straßenverkehrsrecht gehört, nach der althergebrachten Systematik des Straßenverkehrsrechts zu beantworten. Wir müssen die Frage danach beantworten, welcher Lebenswirklichkeit wir begegnen,

welche Bedürfnisse Menschen haben und welche Abwägung Straßenverkehrsbehörden treffen müssen. Dafür braucht es dieses Instrumentarium und dafür liefert diese vielleicht kompliziert formulierte, vielleicht Abgrenzungsfragen aufwerfende, aber in Summe deutlich weitergehende Neuregelung gegenüber dem Status quo, eine ganz wichtige Verbesserung. Erstmals sind nämlich diese neuen Interessen überhaupt berücksichtigungsfähig. Ja, das ist nur der erste Schritt. Diese Reform macht es auf gesetzlicher Ebene möglich, dass dann in einem zweiten Schritt die Straßenverkehrsordnung so angepasst wird, dass auch wirklich vor Ort anders und freier entschieden werden kann, und keinesfalls überall gleich. Es geht darum, dass es auch Unterschiede geben kann. Es geht nicht darum, irgendetwas bundesweit zu ordnen, aber diesen Spielraum, den muss man geben. Und ohne mindestens das, was jetzt angebracht ist in der Gesetzesbegründung, in dem Gesetzentwurf, wird das nicht gelingen. Damit kommen wir einen deutlichen Schritt weiter. Jedenfalls kann, wenn der Verordnungsgeber in der Straßenverkehrsordnung das nutzt, ein guter Schritt nach vorne gelingen. Das finde ich positiv und wichtig.

Wenn Sie mich fragen, um welche Aspekte man das Ganze noch ergänzen könnte, dann will ich aufgreifen, was schon angeklungen ist. Das ist die Stärkung der Prävention im Verkehr, die im Status quo nicht sauber angelegt ist. Es gibt genug Fälle, in denen die Sicherheit des Verkehrs der Leichtigkeit des Verkehrs nachsteht. Das kann man im § 45 Absatz 9 so nachlesen. Es wäre sehr wünschenswert, wenn wir die Anforderungen an Verkehrsversuche, zeitlich und räumlich begrenzte Verkehrsversuche, erleichtern und es nicht so machen, dass wir sagen, man darf versuchen, was man ohnehin dauerhaft anordnen kann. So ist die Regelung bislang. Mehr Spielraum, Dinge zu versuchen, die zeitlich und örtlich begrenzt sind, auch das wäre gut. Die Gebührenhöhe bei Bewohnerparkausweisen war gerade Gegenstand einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, auch das ist schon angeklungen. Eine soziale Staffelung möglich zu machen, ginge ohne weiteres. Und lassen Sie mich in einem letzten Satz darauf verweisen, dass die Kontrolle einer Parkraumbewirtschaftung über eine Digitalisierung, so wie sie auch im Koalitionsvertrag angekündigt worden



ist, eine wichtige Verbesserung für die kommunale Ebene wäre. Die ist bislang so nicht aufgenommen worden und das wäre meine letzte Anregung.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann kommen wir in die zweite Fragerunde. Für die SPD hat Kollege Stein das Wort.

Abg. Mathias Stein (SPD): Herzlichen Dank, für die erst Runde! Das war ja ein breites Meinungsbild, aber insgesamt mit einer Unterstützung auch des vorgelegten Gesetzentwurfs, wenn ich es mal so interpretieren kann. Wenn auch ein bisschen mit dem einen oder anderen Kritikpunkt und der Herausforderung, etwas besser zu machen als Parlamentarier. Meine beiden Fragen gehen jetzt an Prof. Klinski. Es tauchen jetzt immer wieder diese Begriffe Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf. Können Sie da nochmal erläutern, die Bedeutung der jetzigen Gesetzesregelung und schauen, welcher Änderungsbedarf dort besteht. Es gibt sehr unterschiedliche Punkte. Der ADAC hat gewünscht, dass es eine Klarstellung gibt, dass die Leichtigkeit nicht nur des Pkw-Verkehrs gemeint ist, sondern auch die Leichtigkeit zum Teil auch von mobilitätseingeschränkten Personen. Das wäre, glaube ich, nochmal wichtig.

Dann ist hier in der Anhörung nochmal die Kritik aufgekommen bzw. die Anmerkung aufgekommen, dass die Ziele Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheitsschutz, städtebauliche Entwicklung, dass die nichts zu suchen hätten im Straßenverkehrsrecht. Können Sie das nochmal erläutern, wie Sie das aus Ihrer Sicht sehen? Es gab hier auch eine Begründung, warum das unbegründet sei. Das wäre, glaube ich, nochmal wichtig, dass man diesen Zusammenhang sieht. Und dass Sie vielleicht nochmal ein paar Beispiele benennen, in welchen Formen man dann vielleicht auch nochmal Änderungen herbeiführen könnte. Vielleicht auch ganz praktisch für die Kommunen gesehen, weil ich glaube, das ist ein ganz wesentlicher Punkt. Insgesamt ist man sich, glaube ich, in der Fachwelt einig, dass das ein erster Schritt sein kann, aber weitere natürlich auch mit der Straßenverkehrsordnung, der örtlichen Praxis usw. auch nochmal erfolgen müssen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Kollege Müller für die CDU/CSU-Fraktion.

Abg. Florian Müller (CDU/CSU): Ganz herzlichen

Dank! Vielen Dank für die bisherigen Ausführungen. Ich habe zunächst eine Frage an Prof. Brenner. Es ist wahrscheinlich sachlogisch heute nicht nur die vorliegende Änderung des Straßenverkehrsgegesetzes zu bewerten, sondern auch gleichzeitig, auch wenn wir als Deutscher Bundestag nicht darüber entscheiden werden, die vorgeschlagene Novelle der Straßenverkehrsordnung zu betrachten. Ich gehe mal davon aus, dass Sie auch Gelegenheit hatten, einen Blick darauf zu werfen. Mit Blick auf die Straßenverkehrsordnung, bräuchte es für die Änderungen, die dort vorgeschlagen sind, aus Ihrer Sicht die Änderungen, die im Straßenverkehrsgegesetz vorgesehen sind? Das zunächst als Frage an Herrn Brenner.

Dann als weitere Frage an Herrn Kiel d'Aragon, jetzt haben wir schon viel über die vereinbarten Ziele der Bundesregierung, auch über den Koalitionsvertrag gesprochen, die Zukunft der Mobilität, grundlegende Reformen, mehr Gerechtigkeit. Sehen Sie als Vertreter der kommunalen Spitzenverbände diese Ziele erreicht? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Frau Kollegin Michelsen, bitte.

Abg. Swantje Michelsen (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Fragen gehen nochmal an Herrn Dr. Ringwald. Können Sie eine Einschätzung geben, wie das Verhältnis der neuen und der alten Ziele zueinander ist? Sind sie gleichberechtigt oder nicht? Dann hätte ich noch Fragen zum Thema „Verkehrssicherheit“, was in der ersten Runde auch schon eine große Rolle gespielt hat. Was ist der Status quo im Straßenverkehrsgegesetz? Welche Rolle spielt die Verkehrssicherheit bisher? Und was leistet der Gesetzentwurf hier? Inwiefern stellt er eine Verbesserung dar? Wie könnte die Rolle der Verkehrssicherheit im Straßenverkehrsgegesetz zusätzlich gestärkt werden, vor allen Dingen wirklich mit Blick auf die Verkehrssicherheit? Dann noch die Frage: Ist es aus Ihrer Sicht notwendig, weitere Ziele, zum Beispiel die Sicherung der Versorgung der Bevölkerung und die Erreichung ansässiger Gewerbebetriebe, zusätzlich als Ziele aufzunehmen? Oder können diese Belange mit den bestehenden Zielen abgedeckt werden? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Kollege Spaniel, bitte.

Abg. Dr. Dirk Spaniel (AfD): Vielen Dank, Herr



Vorsitzender! Wir haben heute einige Ausführungen schon gehört, besonders zu dem Thema „Was kann man jetzt hier eigentlich mit anordnen?“. Meine Frage geht erstmal an Herrn Prof. Dr. Brenner. Sie haben in Ihrer Stellungnahme ausgeführt, dass für die Bürger hinreichend erkennbar sein muss, was aufgrund der Verordnungsermächtigung in Form einer Rechtsverordnung auf sie zu kommen kann und weiter, dass Gemeinden den Erlass bestimmter Anordnungen beantragen können, ihnen damit ein Initiativrecht eingeräumt wird. Können Sie bitte nochmal genau erläutern, welche demokratische Ebene denn jetzt Beschlüsse trifft, oder auch nicht trifft, die Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Straßenverkehrs eventuell aus Klimaschutzgründen einschränken? Das wäre mir an dieser Stelle ganz wichtig. Und im Extremfall ist ja hier die Möglichkeit gegeben, dass Innenstädte beispielsweise autofrei, zumindest Bereiche autofrei angeordnet werden. Mich würde in diesem Zusammenhang auch interessieren, wie das zu verstehen ist mit der demokratischen Ebene, da dadurch ja auch Personen ausgesperrt werden können, die gar nicht über diese Frage demokratisch entscheiden können, weil diese ja beispielsweise von außerorts einreisen. Deshalb ist diese Frage mit der demokratischen Ebene an dieser Stelle so wichtig, ob hier gegebenenfalls eine regionale Behörde auch ihre Kompetenzen überschreitet, weil sie eben nicht zuständig ist für einen Großteil der Personen, die dort eben ggf. von außerorts einreisen. Ich denke jetzt speziell an den ländlichen Raum, wo in Oberzentren doch ein erheblicher Teil von Personen, die diese Stadt dann besuchen, von außerorts anreisen und eben nicht in der Kommune über den Antrag entscheiden kann.

Die zweite Frage geht an Herrn Hillebrand vom ADAC. Mit Interesse lesen wir, dass Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay seine Stadt, wie er sagt „auf links drehen“ will. Bis 2030 soll der motorisierte Individualverkehr in Hannovers Innenstadt weitgehend unterbunden werden. Mehr Fahrradstraßen sollen eingerichtet werden. Der Durchgangsverkehr soll verbannt werden. Öffentliche Parkplätze sollen ausnahmslos wegfallen. Und ein Tempolimit vom 20 km/h soll flächendeckend eingeführt werden. Das ist natürlich eine sehr starke Ansage. Mich würde an dieser Stelle interessieren, wie Ihre Stellungnahme dazu ist. Und ermöglicht aus Ihrer Sicht der Gesetzentwurf

der Bundesregierung auch anderen Kommunen, flächendeckend Tempo 20 oder 30 einzurichten und den Durchgangsverkehr auf Bundesstraßen gegebenenfalls einzudämmen? Wie stehen Sie denn zu diesen Anliegen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann bitte für die FDP die Fragen von Kollegen Lenders.

Abg. Jürgen Lenders (FDP): Ich versuche jetzt, nicht auf meinen Vorräder einzugehen. Herr Prof. Brenner, von der „Vision Zero“ haben wir jetzt schon eine ganze Menge gehört. Ich bin persönlich der Auffassung, dass so ein Begriff wie die „Vision Zero“ im Gesetz nichts zu suchen hat. Aber vielleicht können Sie das auch mal kurz erläutern? Aber die Frage, dass der Gesetzgeber nochmal sagt, Vermeidung von Schäden an Leib und Leben zu einer gewissen Abstufung auch zum Thema „Leichtigkeit“, um das mal in den Griff zu bekommen, dass Sicherheit und Leichtigkeit, die beiden Begrifflichkeiten immer stark ineinander verwoben werden und vielleicht auch manchmal ein bisschen durcheinander gehen, dass man nochmal eine stärkere Abgrenzung vornimmt und sagt, die Vermeidung von Schäden an Leib und Leben, das wollen wir erreichen. Wäre das aus Ihrer Sicht problematisch, wenn man sowas mitaufnehmen würde? Gibt es da Rechtsfolgen, die wir hier vielleicht noch nicht absehen können?

Dann würde ich ganz gerne nochmal nachfragen, Herr Kiel d’Aragon, Sie haben eben ausgeführt, ich konnte Sie jetzt so verstehen, dass es gar nicht so viel „Beifreiheit“ für die Kommunen im Moment gibt. Aber wenn ich mir Auswertungen vom Leibniz-Institut zum Beispiel anschau, dass in Berlin über 60 Prozent aller Straßen jetzt schon eine Regulierung haben. Und auch wenn ich meine eigene Heimatstadt Fulda anschau – und das werden auch viele andere sehen –, da schießen ja schon Tempo 30-Anordnungen „wie Pilze aus dem Boden“. Woran liegt denn das? Würden Sie sagen, dass die kommunale Familie jetzt im Vorgriff, im voreiligen Gehorsam überall schon dem neuen Straßenverkehrsgesetz folgt? Das passt ja defacto, also zumindest Tempo 30 wird schon sehr breit angewendet. Müssen wir dann alles nachkorrigieren, was da angeordnet worden ist? Glauben Sie, dass man dann vielleicht auch als Kommune mal Transparenz herstellen sollte, warum denn solch eine Anordnung erfolgt ist? Damit haben wir uns als Berichterstatter durchaus



auch beschäftigt, dass es zu einer höheren Akzeptanz kommen kann, wenn man weiß, warum denn jetzt hier Tempo 30 steht. In Berlin habe ich das manchmal gesehen. Da steht dann aus Lärmschutz- oder aus Umweltschutzgründen darunter. Aber wenn man das mal irgendwie zentral veröffentlichten würde, dass auch Menschen verstehen: „Ja, das kapiere ich, warum ist denn jetzt hier 30“. Das führt doch in der Regel zu einer höheren Akzeptanz.

Vorsitzender: Danke! Kollege Rixinger, bitte.

Abg. Bernd Rixinger (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine erste Frage geht an Frau Kohls. Wahrscheinlich sind wir uns einig, dass das Straßenverkehrsgesetz nur die Grundlage darstellt und die eigentliche „Musik“ eher bei der Straßenverkehrsordnung spielt, wo fast alles konkret geregelt ist. Es war ja nun schon lange klar, dass das Gesetz eine fortschrittliche Weiterentwicklung der Straßenverkehrsordnung eher behindert. Nun liegt auch eine vom Kabinett bereits beschlossene Reform der Straßenverkehrsordnung vor. Erste Frage: Ist das Vorgehen aus Ihrer Sicht klug, also die Verordnung bereits zu verabschieden, bevor das Gesetz verabschiedet ist? Denn wenn ich das richtig verstanden habe, in der ersten Runde, das Gesetz lässt etwas zu wünschen übrig, um es mal vorsichtig auszudrücken. Fasse ich es anders, weiter, dann würde doch auch mehr möglich sein in der Straßenverkehrsordnung. Vielleicht können Sie dazu etwas sagen?

Meine zweite Frage geht an Herrn Dr. Brohm. Ich habe die Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände aufmerksam gelesen und bin sehr positiv, ich würde nicht sagen überrascht, aber doch, es hat mir gefallen. Wenn ich das so richtig verstanden habe, dann geht es ja um ganz verschiedene Dinge, also einerseits um „Vision Zero“ – dazu wurde jetzt schon viel gesagt –, aber auch um die ganzen Parkplatzregelungen und eben die Frage der präventiven Verkehrssicherheit. Im weitesten Sinne geht es aber eigentlich immer um Fläche und um die Verteilung der Fläche. Ich meine, wenn man Straßen, Fahrradwege und Gehwege großzügig machen will, geht es natürlich um die Verteilung der Fläche. Sie müssen den Kfz-Verkehr zurückdrängen. Wenn Sicherheitszonen eingeräumt werden und ähnliche Dinge, geht es ebenfalls darum. Es kommt noch vielleicht ein Gesichtspunkt dazu,

Sie haben das mit der Fläche nur kurz erwähnt, wenn Sie praktisch die Erwärmung verhindern wollen, praktisch insbesondere die der Stadt, die ja doppelt so hoch sein wird wie sonst, müssen Sie begrünen und Wasser reinbringen in die Kommunen und Städte. Da brauchen Sie auch Fläche, aber der größte Teil der Fläche wird praktisch vom Kfz-Verkehr beansprucht. Dazu würde mich mal Ihre Meinung interessieren. Denn das ist tatsächlich etwas, was die Kommunen als Anspruch brauchen. Völlig im Gegensatz zu dem, was Herr Prof. Brenner sagt, geht es dort um Städteplanung und um Verteilung von Fläche und um präventive Maßnahmen und um Umweltschutz.

Vorsitzender: Ich würde jetzt vorschlagen, wir gehen wieder alphabetisch vor, aber fangen diesmal nicht bei „B“ an, sondern bei „R“, und gehen dann rückwärts im Alphabet. Dann hat zunächst Herr Dr. Ringwald das Wort für maximal acht Minuten.

RA Dr. Roman Ringwald: Vielen Dank! Dann kann ich wunderbar anschließen an einen Gedanken, den ich eben zum Schluss hatte und ich dann mit Entsetzen feststellen musste, dass die Uhr nicht nur eine niedrige Zahl aufwies, sondern rot war. Das soll mir nicht wieder passieren. Aber die neuen Ziele, die das Gesetz hat, die lohnen der Diskussion. Das haben wir hier auch gesehen. Dazu haben Sie unterschiedliche Bewertungen gefunden. Ich möchte gerne noch einmal darauf eingehen, wie ich den Entwurf an der Stelle verstehe und warum ich meine, dass er eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem Status quo bringt, wenn man das Ganze misst an mehr Handlungsspielraum auf der kommunalen Ebene für die zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Wir haben eine Straßenverkehrsordnung, die wird auf Grundlage des Straßenverkehrsgesetzes erlassen. Wir haben eben gesagt, bislang waren die Ziele, die dabei zu beachten sind, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Und nun kommen neue hinzu. Sie kommen aber nicht in einem Absatz, in einer Regelung zusammen, sondern wir haben mehrere Absätze in § 6 des Straßenverkehrsgesetzes, auf die man eine Regelung in der Straßenverkehrsordnung stützen kann. Diese neuen Ziele stehen im neuen Absatz 4a. Das bedeutet also, wenn ich die Straßenverkehrsordnung unter Bezug auf diesen neuen § 6 Absatz 4a anpasse, dann kann



ich diese neuen Ziele dann auch in gleichberechtigter Form ganz eindeutig berücksichtigen bei einer Anpassung der Straßenverkehrsordnung. Das sagt die Begründung zum StVG schon ausdrücklich. Ich meine auch, dass man den Gesetzeswortlaut am Ende nur so verstehen kann. Ja, es richtig, es gibt – und darauf ist auch schon hingewiesen worden – zwei weitere Absätze im Straßenverkehrsgegesetz, bei denen man eine Anpassung der Straßenverkehrsordnung eben nicht auf diese neuen Ziele stützen kann. Damit bleibt es am Ende eine Entscheidung des Verordnungsgebers zu sagen, welche Schubladen nehme ich denn. Nutze ich den Spielraum nach dem neuen Absatz 4a, dann ist der Spielraum deutlich größer. Dann habe ich gleichrangige Ziele, mit denen ich den Spielraum sehr deutlich erweitern kann. Stütze ich mich hingegen auf einen der anderen Absätze, die es bislang schon gab, dann wäre mein Spielraum geringer. Ich glaube, deswegen trifft die Formulierung zu, dass diese Gesetzesänderung, so wie sie jetzt geplant ist im Gesetzentwurf, einen Paradigmenwechsel ermöglicht. Ich glaube, das trifft es. Man muss diese Chance ergreifen, auf Ebene der Straßenverkehrsordnung. Und dieser Schritt ist noch zu tun. Aber möglich wird es. Und ohne den Gesetzentwurf, den wir jetzt haben, wäre es eben nicht möglich. Deswegen ist das die entscheidende Verbesserung gegenüber dem Status quo, die ich erst einmal ganz klar begrüßen möchte und für einen wesentlichen Unterschied zur bestehenden Rechtlage halte.

Dann bin ich noch angesprochen worden zum Thema „Verkehrssicherheit“. Es ist auch hier schon von verschiedenen Seiten auf das Thema „Verkehrssicherheit“ eingegangen worden, einerseits bei der Frage, ob nicht auch weiterhin nur die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unser Verständnis des Straßenverkehrsrechts prägen sollten und andererseits bei der Frage, wie gut ist eigentlich die Verkehrssicherheit im aktuellen Regelungsgehalt des Straßenverkehrsrechts verankert. Ist da die Prävention – darauf ist ja hingewiesen worden – ausreichend verankert? Da kann man sagen, fangen wir mal da an, wo wir heute stehen. Da ist der Befund sehr unbefriedigend. Es ist nicht so, dass die Sicherheit im Straßenverkehr das vorrangige Ziel des Straßenverkehrsrechts ist. Es ist so – und einige Regelungen wurden schon angesprochen –, dass es schon auf Verordnungsebene klare Regelungen für Fälle gibt, in denen

man sagt, da ist die Leichtigkeit des Verkehrs wichtiger als die Verkehrssicherheit. Es gibt bei der Anordnung von Verkehrsschildern, bei der Markierung auf Straßen Regelungen, die sagen, das darf man nur anordnen – und damit dann auch den motorisierten Individualverkehr einschränken –, wenn eine qualifizierte Gefahrenlage, eine deutlich über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Gefahr besteht. Es muss also erst zu schweren Unfällen gekommen sein – und das nicht nur einmal –, um an der Stelle tätig zu werden. Das ist nichts, was ich unter Prävention verstehe. Deswegen ist der Status quo jedenfalls ausgesprochen unbefriedigend. Wenn wir uns vor dem Hintergrund die Frage stellen, wieviel bringt der Gesetzentwurf und wieviel wäre insgesamt möglich. Dann will ich sagen, der Gesetzentwurf bringt auch in diesem Bereich jedenfalls eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Status quo. Warum ist das so? Man kann es ganz praktisch sehen an dem bereits mehrfach zitierten Entwurf zur Straßenverkehrsordnung, der anknüpft an die noch zu beschließende Veränderung des Straßenverkehrsgegesetzes. Und wo eine einfachere Zuordnung von Flächen für besonders vulnerable Gruppen, gerade Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende vorgesehen ist, ohne dass zukünftig eine solche qualifizierte Gefahrenlage noch nachgewiesen werden muss. Das heißt also, der Schutz von solchen Verkehrsteilnehmenden wird deutlich verbessert gegenüber dem Status quo und damit auch, zumindest in diesem Bereich, die Verkehrssicherheit. Deswegen ist auch hier der Gesetzentwurf ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Was könnte man darüber hinaus tun? Die „Vision Zero“ ist schon mehrfach angeklungen. Ich bin auch kein Freund davon, englische Begriffe in deutsche Gesetze zu schreiben. Aber was damit gemeint ist, ist noch deutlicher zu machen, dass die Vermeidung von Unfällen, die zu Toten und Schwerverletzten führen, wichtiger ist als die Leichtigkeit des Verkehrs. Das könnte man deutlicher machen. Schon angeklungen ist, dass wir Sicherheit und Leichtigkeit immer als gleichrangiges Begriffspaar verwenden. Wenn man das ändern möchte, müsste man deutlich machen, dass die Sicherheit im Verkehr an erster Stelle steht. Und die weiteren Ziele, die es dann ja gibt, wie die Leichtigkeit, aber eben auch die neuen, wie der Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz



und die städtebauliche Entwicklung, danebenstehen. Das könnte man machen. Aber wenn man überhaupt auf die Idee käme, ein Ziel dem anderen – wenn man so will – leicht überzuordnen, dann kann es nur die Verkehrssicherheit sein und dann nur dieses allein. Das haben wir im Status quo nicht. Der Gesetzentwurf geht aus meiner Sicht aber einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung.

Abschließend darf ich dann noch auf die Frage zurückkommen, ob wir die Ziele weiter ergänzen sollten, um Versorgungsbedürfnisse der Bevölkerung. Dazu würde ich sagen, dass ich mit einer solchen Regelung – wir haben da auch über Fragen der Privilegierung bei Bewohnerparkausweisen gesprochen – vollkommen einverstanden bin, dass so eine Regelung Sinn macht. Ich glaube nicht, dass wir das als übergeordnetes Ziel auf Gesetzesebene wirklich brauchen, um es im Bereich der Straßenverkehrsordnung so vorsehen zu dürfen. Auf der Ebene halte ich es aber für richtig und möglich.

Vorsitzender: Danke! Dann darf ich jetzt das Wort an Frau Kohls geben. Sie haben maximal vier Minuten Zeit.

Angela Kohls (ADFC): Vielen Dank! Herr Riexinger, Sie hatten mich gefragt, ob wir dieses parallele Doppelsprintverfahren – so nenne ich das mal – beim StVG und der StVO, für klug halten und ob der StVO-Entwurf gelungen sei. Dazu ist zu sagen, das StVG ist nicht nur die Grundlage, sondern es enthält auch die Ermächtigung für die untergesetzlichen Regelungen des Straßenverkehrsrechts. Der Bundestag gibt den Rahmen für die Regelung der StVO vor, für die Vorschriften, die sich zum einen an die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer richten, aber eben auch für die Kompetenzen der Straßenverkehrsbehörden vor Ort. Gerade weil das Parlament jetzt hier im weiteren Verlauf diese Entscheidungen an das BMDV und den Bundesrat abgibt, müssen diese Vorgaben umfassend, aber auch sehr eindeutig sein. Die Entwürfe für StVG und StVO jetzt gleichzeitig vorzulegen, beschleunigt zwar das Gesetzgebungsverfahren. Rein formal kann die neue StVO aber gar nicht geschlossen werden, solange die Ermächtigungen im StVG fehlen. Die beiden zuständigen Referate im BMDV haben jetzt Gesetz und Verordnung aufeinander abgestimmt. Diese parallele Bearbeitung

setzt aber darauf, dass wohl beide Regierungsentwürfe unverändert bleiben sollen. Denn Änderungen sind anscheinend nicht erwünscht, wie schon die Stellungnahmefrist von 26 Stunden zum StVG für die Verbände gezeigt hat. Für die StVO war jetzt die Frist etwas länger. Trotz vieler ausführlicher Kommentare und Vorschläge entspricht der Gesetzentwurf des Kabinetts eigentlich immer noch dem Referentenentwurf Stand Juni 2023. Die Reform des ganzen Straßenverkehrsrechts soll jetzt bis Jahresende abgeschlossen sein. Wir finden, wenn inhaltliche Verbesserungen des StVG den Erlass einer ebenfalls verbesserten StVO etwas verzögern würden, wäre es aus unserer Sicht schon wert, sich dafür nochmal zwei, drei Monate Zeit zu nehmen. Denn ein Blick in die kommende StVO zeigt, was die StVG-Reform möglich macht. Wobei sie diese Möglichkeiten einerseits nicht ausschöpft und andererseits Änderungen enthält, die man auch locker hätte machen können, ohne die StVG-Reform. Ganz grundsätzlich gesprochen, positiv ist, der Ende September vorgelegte Referentenentwurf für die StVO enthält mit der Bereitstellung von Flächen für den Fahrrad- und Fußverkehr ohne den Gefährdungsnachweis des § 45 Absatz 9 StVO einen guten Ansatz. Enttäuschend ist aber, der StVO-Entwurf macht auch im Übrigen von der neuen Ermächtigung im § 6 Absatz 4a StVG nur unzureichend Gebrauch. Stichwort ist hier „erleichterte Anordnung von Tempo 30“. Der StVO-Entwurf wird die vielen Kommunen enttäuschen, die sich mehr Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30 auf Hauptstraßen wünschen. Stattdessen wird ein weiteres Mal der Ausnahmekatalog im § 45 Absatz 9 StVO erweitert, diesmal um Tempo 30 an hochfrequentierten Schulwegen, Spielplätzen und Zebrastreifen. Okay, das sind mehr Stellen als bisher, aber es sind nur einzelne Stellen und es wird vom Zufall abhängen, ob Lücken zwischen ihnen durch die Verlängerung auf 500 Meter zur Verbindung geschlossen werden können. Hier sehen wir ganz dringend Nachbesserungsbedarf. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann darf ich jetzt Herrn Prof. Dr. Klinski das Wort für maximal acht Minuten geben.

Prof. Dr. Stefan Klinski (HWR Berlin): Vielen Dank für die Einladung und für die Gelegenheit, hier auch zu dem Gesetzentwurf Stellung zu nehmen und damit natürlich auch ein bisschen zu



dem, was bisher schon gesagt worden ist. Die an mich gerichteten beiden Fragen beziehen sich auf die Einordnung der Sicherheit und Leichtigkeit im gegenwärtigen Recht und auf die Frage, inwieweit sind eigentlich diese neuen Ziele, wie man sie nennt, fremd innerhalb des Rechtsgebietes Straßenverkehrsrecht. Dazu haben einige schon ein bisschen was gesagt und, insbesondere Herr Dr. Ringwald. Ich kann Ihnen zu Ihren Ausführungen praktisch vollständig zustimmen. Ich gehöre nicht zu den Leuten, die Ausführungen anderer wiederholen, weil sie meinen, sie müssten es selbst auch noch sagen. Deswegen lasse ich das an dieser Stelle. Ich möchte aber die Gelegenheit nutzen, es rechtlich und auch verfassungsrechtlich, historisch ein bisschen einzuordnen, wie das mit Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und den Zielen des Straßenverkehrsrechts eigentlich ist. Und da komme ich nicht umhin, die beiden Fragestellungen auch so ein bisschen zusammenzuziehen. Es herrscht das Verständnis – sehr, sehr weitverbreitet und auch bei Herrn Prof. Brenner klang das in seiner Stellungnahme an –, als sei das Straßenverkehrsrecht schon immer ein Rechtsgebiet gewesen, in dem es in erster Linie – nein sogar eigentlich nur – um die Belange von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ginge. So lautet die heutige Eingangsformel von § 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgegesetzes auch. Diese Formel wird dort verwendet, aber übrigens erst seit 2021. Erst seit zwei Jahren! Vorher stand da etwas anderes. Noch bis dahin war die Formel offener formuliert. Da war nämlich von der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs die Rede und dabei dann auch in einem Halbsatz von der Vermeidung von Belästigungen. Das war bis 2021 so! Und es hat so ein bisschen den Anschein, als ob man 2021 versucht hätte, das noch mal festzuzurten, dass das auf jeden Fall ganz, ganz eng gemeint sein müsse. Gleichwohl, es ist auch allgemeines Verständnis, sehr verbreitetes Verständnis, es so zu verstehen. Aber es ist nicht so! Sondern wenn man dieses berühmte Zitat, wenn ich es mal so sagen darf, des Bundesverfassungsgerichts aus der Entscheidung von 1975 nimmt, nach der das Straßenverkehrsrecht sachlich begrenztes Ordnungsrecht sei, dann entdeckt man bei näherem Hinsehen, dass erstmal innerhalb dieses Zitats selbst davon die Rede ist, dass es auch um Gefahren von anderen Verkehrsteilnehmern oder Dritten geht, also durchaus nicht nur um die Gefahren

im engeren Sinne innerhalb des Verkehrs. Und dann steht dem voran eine historische Analyse des Bundesverfassungsgerichts, die sagt – und das mag vielleicht auch den ADFC überraschen –: „*Die bis zum Erlass des Straßenverkehrsgegesetzes vom 19.12.1952 maßgeblichen Regelungen verfolgten vorwiegend das Ziel, Gefahren von der am Verkehr nicht beteiligten Öffentlichkeit fernzuhalten [...]*“. Dabei ging es in Übereinstimmung mit dem noch älteren Recht nur um den Schutz der Allgemeinheit vor den vom Verkehr ausgehenden Gefahren. Das war der Ausgangspunkt des Bundesverfassungsgerichts. Und dann geht es noch weiter. Dann 1952, als nämlich das StVG aus dem früheren Kraftfahrzeuggesetz gemacht wurde, hat man das erweitert und dann steht dort: „*Nicht nur die vom Kraftfahrzeugverkehr auf die Umwelt ausgehenden Gefahren, sondern auch die den Kraftfahrzeugverkehr selbst beeinträchtigenden Gefahren wurden rechtlichen Regelungen unterworfen [...]*“. Erweitert! Das ist die historische Analyse. Und jetzt tun wir so, in der jetzigen Situation, als sei das Straßenverkehrsgegesetz, das ganze Rechtsgebiet, von vornherein nur für die Gefahren innerhalb des Verkehrs konzipiert gewesen. Nein, das ist falsch! Das ist kompetenzrechtlich falsch. Das ist inhaltlich falsch. Aber es ist natürlich eine logische Entwicklung, wenn man betrachtet, wie sich der Verkehr entwickelt hat. Und natürlich, bei den Unfallgefahren des Straßenverkehrs, die entstehen, bei den Herausforderungen, um auch die Leichtigkeit sicherzustellen, rückt das natürlich immer mehr in den Mittelpunkt. Aber jetzt haben wir eine Situation, in der andere Dinge eben auch wieder zurück in den Mittelpunkt gehören. So, das ist die historische Analyse, für sich genommen.

Und jetzt zu der Frage der Fremdheit der Ziele. Bereits in diesen Formulierungen steckt drin, es geht um die Belange auch von außerhalb, um die Belange der Allgemeinheit, um die Belange von Dritten zum Schutz vor den Auswirkungen des Straßenverkehrs. Und damit sind wir automatisch beim Gesundheitsschutz, nicht nur im Sinne von Unfällen, sondern auch von Lärmschutz und vor Schadstoffen zum Beispiel. Und damit sind wir gar nicht weit vom Klimaschutz, wenn man das, was das Bundesverfassungsgericht damals gesagt hat, weiterdenkt. Und das sollten wir tun, das gehört da rein. Der Irrtum von vielen aus dem juristischen Bereich liegt darin – sage ich jetzt mal, das



mag vielleicht ein bisschen überheblich klingen, soll es aber nicht –, nicht zu unterscheiden zwischen den Zwecken und dem Gegenstand. Wir haben einen klaren Gegenstand. Der Gegenstand ist das Verhalten im Straßenverkehr. Das ist der Regelungsgegenstand des Straßenverkehrsgesetzes. Und dann haben wir Schutzzwecke. Und zu diesen Schutzzwecken gehört die Vermeidung insbesondere von Unfällen. Zu den Schutzzwecken gehört aber eben auch die Verminderung von Auswirkungen nach außen, zum Beispiel auch von Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung. Und da sind wir bei den Kommunen. Was haben wir denn eigentlich für eine Situation innerhalb der letzten Jahrzehnte erlebt? Sie müssen sich nur mal die Frage durch den Kopf gehen lassen, was eigentlich die städtebauliche Entwicklung stärker real beeinflusst hat, die Pläne, die die Gemeinden gemacht haben oder der Straßenverkehr, der – ich sage es jetzt mal so – die Städte überrollt? Das ist eine massive Einwirkung auf die städtebauliche Entwicklung, die hier vom Verkehr ausgeht, die aber innerhalb des Rechtsgebiets bisher ignoriert wird. Und deswegen brauchen wir dringend eine Möglichkeit – und ich stimme zu, es ist erst einmal nur eine Möglichkeit –, eine Grundlage dafür zu schaffen, dass die städtebauliche Entwicklung bei allen – und nicht nur bei diesen –, möglichst bei allen Entscheidungen des Straßenverkehrsrechts mitberücksichtigt werden, wie es eigentlich der Zweck des Gesetzes auch immer schon war. Und dafür brauchen wir Antragsrechte. Und übrigens, Antragsrechte, die nicht lediglich in angeblicher Klarstellungsfunktion so sind, wie sie vorher waren, sondern wir brauchen echte Initiativrechte. Und da sehe ich auch in diesem Vorschlag, echte Initiativrechte, die dann auch dazu führen, dass ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidungen vorhanden ist und dass auch gerichtlich entsprechende Ansprüche bestehen.

Jetzt habe ich die erste Frage leider nicht richtig beantwortet, Herr Stein. Es tut mir ein bisschen leid, aber ich denke mir, dieser Punkt im Konkreten: Welche Bedeutung hat die Vorsorge? Welche Bedeutung haben Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zueinander? Dazu hat insbesondere Herr Dr. Ringwald schon sehr gute Ausführungen gemacht. Ich will noch vielleicht einen Satz dazu sagen. Die Vorsorge gehörte auch schon immer zur

Gefahrenabwehr, mit zu diesem ganzen thematischen Bereich. Das Problem liegt darin, insbesondere in § 45 Absatz 9 StVO, der sagt bzw. zum Ausdruck bringt: Im Einzelfall dürfen die Straßenverkehrsbehörden keine Anordnungen zur Vorsorge treffen, sondern nur bei einer besonderen Gefahrensituation. Das ist das Problem und das wird durch diesen Gesetzentwurf nicht vollständig gelöst. Aber es wird ermöglicht, es zu lösen. Und ich hoffe, das geschieht dann.

Vorsitzender: Danke! Dann darf ich jetzt das Wort Herrn Kiel d'Aragon für maximal acht Minuten geben.

Thomas Kiel d'Aragon (DST/BVkom): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Ich hatte tatsächlich zwei Fragen. Eine ist jetzt noch mal auf die Ziele gerichtet und insbesondere: Ist das eine grundlegende Reform? Wird die Reform zu mehr Gerechtigkeit führen? Und die andere war darauf gerichtet: Das ist nicht so viel „Beifreiheit“ der Kommunen, gleichzeitig gehen die Kommunen aber heute auch schon voran. Wie passt das zusammen? Ich fange mal mit der ersten an, mit der Frage der grundlegenden Reformen. Es war jetzt, glaube ich, angeklungen, dass wir uns das durchaus grundlegender vorgestellt hätten, also auch dergestalt, dass die StVO insgesamt in ihrer Verordnungsermächtigung angefasst wird und dass die darin enthaltenen Ziele integrativer sind. Ich stimme übrigens Herrn Dr. Ringwald vollständig zu, dass es gleichwohl einen Schritt vorangeht. Wir kommen auch damit wieder ein Stück weiter. Und auch die Straßenverkehrsordnung und die Änderungen, die wir da sehen, die werden auch wieder zu neuen Tätigkeiten führen. Aber die Frage der Gerechtigkeit, die ist natürlich eine ganz schwierige. Erstens: Wir haben dadurch, dass es inzwischen eng wird auf den deutschen Straßen, natürlich auch viele Effekte, dass unterschiedliche Bürgerinnen und Bürger aufeinander schimpfen, auch jeweils gegen den anderen Modus schimpfen, je nachdem, ob sie sich am Fahrradlenker oder gerade hinter dem Autolenkrad befinden oder zu Fuß gehen, mit einem fließenden Perspektivwechsel. Und deswegen ist Gerechtigkeit natürlich wirklich schwierig herzustellen. Denn Sie müssen diese herstellen letztendlich auf der Basis einer Infrastruktur und dann auf der Basis von Verkehrsregeln. Am ehesten an diese Gerechtig-



keitsaspekte heran kommen die Fragen, die unmittelbar auf Verhaltenssteuerung ausgerichtet sind. Da wird man in der StVO jetzt tatsächlich auch zum Thema „Fußgängerqueren“ eine Grundregel anfassen. Und das klärt Haftungsfragen. Das führt auch unweigerlich zu Gerechtigkeit, etwa dass der eine weniger nachweisen muss, der andere mehr und dass es nicht mehr darauf ankommt, ob jemand auf dem allerkürzesten Weg die Straße passiert oder ob er zum Beispiel behindert ist und die Furt weiter links nehmen muss. Insofern sind solche Aspekte hier jedenfalls enthalten. Aber wie gesagt, die Einschätzung von unserer Seite ist, die Reform hätte jedenfalls auch weitergehen können. Es ist jetzt jedenfalls eher wieder ein kleiner Schritt. Das ist so eine kleine Scheibe, die man bekommt, wo es mehr Kompetenz gibt. Und damit verbunden ist jedenfalls eine Perspektive, die sagt, man wird möglicherweise auch in diese Richtung weiterdenken müssen. Man wird hier ebenfalls nicht unbedingt durch diese Reformen für die nächsten 10 bis 15 Jahre Ruhe haben, sondern wird feststellen, hier bedarf es weiterer Steuerung.

Die Kommunen gehen heute voran. Das ist richtig. Also in Berlin sind, glaube ich, 17 Prozent aller Straßen Tempo 30, also nicht alle in einer bestimmten Weise eingeschränkt. Und bei den allermeisten jedenfalls ist es auch so, dass jedenfalls in der Anfangsphase auch ausgeschildert war, was da der Grund dahinter ist. Das ist eine gute Praxis, weil in der Tat, da, wo Schule drunter steht, sagt dann jeder: „Okay, verstehe ich.“ Auch wenn da dann nicht immer Kinder auf der Straße sind. Aber jedenfalls führt das zu einer höheren Beachtung bei den Teilnehmenden. Diesen Weg, den gehen wir jetzt in der Straßenverkehrsordnung weiter. Das hatte Frau Kohls schon angesprochen. Es gibt jetzt drei neue Indikationen, die ohne Gefährdungslage gehen. Die werden dann erfahrungsgemäß so gehandhabt, dass man im Zweifelsfall den ersten irgendwo angeht, dann aber gleich schon unter Gerechtigkeitsaspekten guckt: Wie viele Spielplätze gibt es im Stadtgebiet? Wie verhalten sie sich zu meinem Straßenraum? Und was kann ich damit anfangen? Das heißt, jede Stadt wird unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung dann einen Plan machen: Mit welchen Spielplätzen fängt sie an? Welche hochfrequentierten Schulwege gibt es, die man entsprechend einbeziehen kann? Eins kann man damit aber eben

nicht, man kann damit nicht richtig flexibel umgehen, sondern Sie bekommen wieder einen erneuteten Spot, wo Ihnen die Straßenverkehrsordnung dann erlaubt, etwas zu machen, Sie dann aber in ganz vielen Fällen wieder nicht passgenau das machen zu dürfen, was Sie eigentlich planerisch in der Stadt umsetzen wollten. Das macht das Ganze tatsächlich schwierig, weil es viel einfacher wäre, man würde grundsätzlich auf den besonderen Gefährdungsnachweis verzichten. Denn inzwischen werden die Ausnahmen ja viel länger. Und nur, damit Sie eine Vorstellung davon haben, was das heißt, dieser qualifizierte Gefahrennachweis. Der normale Gefahrennachweis heißt, die Anordnung muss zwingend erforderlich sein. Das ist der normale Maßstab. Und über diesen Maßstab 30 Prozent hinaus, sagt, glaube ich, irgend eine Kommentarspalte, das ist dann die qualifizierte Gefahr. Und dafür schreiben Sie 200 Seiten. Und die kürzen Sie im Regelfall dann ab, wenn dort ein Unfall mit Todesfolge entstanden ist. Denn dann sind alle einsichtig und sagen: „Okay, verstehen wir, dass da eine besondere Gefahr ist.“ Davon muss man in der Tat weg. Und da ist alles das, was jetzt zu präventiven Maßnahmen gesagt worden ist, zutreffend. Es wäre auch bedeutend besser, wenn jedenfalls die Handlungsfreiheit bestünde, hier unterschiedliche Geschwindigkeiten einfacher, das heißt, mit der einfachen Gefahr und dann im Anschluss an jeweils bestehende Bereiche, Gefährdungssituationen, städtebauliche Planung, zusammenzuführen. Denn eins ist das Alterschwierigste, was im städtischen Umfeld passieren kann, dass sie nämlich 50-30-50 irgendwo unterwegs sind und dann erst richtig der Umwelt und dem Klima einen Bärenhafen erweisen, weil Sie Beschleunigungsaspekte haben, die Sie am besten vermeiden sollten. Da gibt es auch noch ein Kuriosum: Sie dürfen zum Beispiel auch heute, wenn Sie grüne Welle herstellen – was wir ja alle wollen und umweltsensitive Ampelgestaltung machen –, dann dürfen Sie eins nicht machen: Sie dürfen den Verkehr nicht auf 33,5 oder 45,7 durch eine grüne Ampelgestaltung regeln lassen, sondern Sie müssen die Ampeln der Regelgeschwindigkeit folgen lassen und dann 50 fahren lassen, ansonsten kriegen Sie ein Problem. Auch das ist jedenfalls ein Teil, der flexibilisiert viel intelligenter und viel bessere Lösungen produzieren würde als das, was wir uns an Komplexität



hier gönnen, um immer wieder mit neuen Regelbeispielen zu sagen: „Und hier jetzt auch noch Tempo 30“. Und weil der Vorschlag für die StVO-Novelle das auf Tempo 30 sogar ausdrücklich begrenzt, eben noch mal der Hinweis: Wenn man da statt „Tempo 30“ – so wie es heute übrigens auch in der VwV schon formuliert ist – „Geschwindigkeitsbegrenzung“ einsetzt, dann wird ein „Schuh“ daraus. Denn wir haben in verschiedenen Städten, in Stuttgart zum Beispiel, sehr gute Erfahrungen mit Tempo 40 auf den Bergstrecken. Und Stuttgart ist eine Stadt, die sehr umweltgeplagt war, was die Luftreinhaltefrage anbelangt. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gebe ich jetzt Herrn Hillebrand das Wort, maximal für vier Minuten.

Gerhard Hillebrand (ADAC): Vielen Dank! Die Frage von Herrn Dr. Spaniel hatte die Überschrift: „Die Stadt Hannover auf links drehen, Durchgangsverkehr verbannen und flächendeckend Tempo 30 möglich machen“. Ja, wo kommen wir denn her? Wir müssen feststellen, wir haben jetzt schon hier in Berlin – wir haben es gerade gehört – über 60 Prozent, in München über 80 Prozent der Straßen mit 30 km/h. Das geht schon. Wir kennen alle die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“. Die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen als Regelgeschwindigkeit und nicht als Ausnahme, ist für den ADAC keine Vorstellung, die wir mittragen. Grundsätzlich sollte es eine Erweiterung der Spielräume für die Kommunen geben. Aber wenn es so wäre, dass es so weit geht, dass die Handlungsfreiheit vollständig in der Kommune liegt, Tempo 30 flächendeckend anzurufen, wohin kommen wir denn da? Wir haben eine Verlagerung der Verkehre in die Wohngebiete. Wir haben ein Problem im ÖPNV, der seinen Zeitpunkt nicht mehr einhalten kann. Und wir haben die Frage: Akzeptieren das die Autofahrer? Wir haben im letzten November mal eine Umfrage zu Tempo 30 oder Tempo 50 in Städten gemacht, da habe ich eben noch mal reingeguckt. Und wenn man die Hauptnutzer zusammenzieht, ob ÖPNV, ob Fahrrad oder Pkw, sind wir bei insgesamt über 66 Prozent, die für Tempo 50 sind, mit lokal begrenzt möglichem niedrigeren Tempolimit. Bei den Autofahrenden übrigens Tempo 50 als Regel bei 77

Prozent und 56 Prozent immerhin auch der Radfahrenden. Und bei „Tempo 30“ 41 Prozent der Radfahrenden und 19 Prozent der Autofahrenden. Die Frage der Akzeptanz ist da, glaube ich, schon ein Problem. Wir sehen ja in der StVO-Novelle – das ist auch schon angesprochen worden –, wir haben jetzt die Möglichkeit, zwischen zwei Tempo 30-Zonen, wenn wir Strecken von maximal 500 Metern haben, die zu überbrücken. Das dürfte auch im fließenden Verkehr noch eine sinnvolle Einrichtung sein, gerade wenn man das durch bauliche Maßnahmen ein klein wenig flankiert. Die Unfälle mit Tempo 30, ob man die so stark vermindert? Man muss fairerweise sagen, innerstädtisch haben wir die meisten Unfälle im Kreuzungsbereich. Und da eben, weil die Verkehrsträger im Kreuzungsbereich wieder aufeinandertreffen. Dann muss man sagen, die letzte StVO-Reform war da auch zielführend, weil es eine Verbesserung war, dass man den Abstand an den Kreuzungen vergrößert hat, wo man parken und halten durfte, damit die Übersichtlichkeit dort besser gewahrt ist. Die Entscheidungen müssen dazu vor Ort getroffen werden. Deswegen unsere Überlegung, den Kommunen mehr Handlungsspielraum zu geben, ist, glaube ich, schon der richtige Weg. Jede Kommune ist anders. Da wird man hier von Berlin aus nur den Rahmen vorgeben können und deswegen der Gedanke: Versucht es doch über die Erprobungsklausel, die Erprobungsklausel in § 45 StVO, indem man da den Begriff des Gefahrenmaßstabs etwas nach unten schraubt und damit erleichterte Verkehrsversuche auch aus den neuen Zielen heraus ermöglicht, die dann auch entsprechend kurzfristig umsetzbar sind, die vorher in ihren Zielen klar definiert werden, die begleitet werden. Dass hinterher evaluiert wird und man dann wirklich sagen kann: Passt hier oder passt hier nicht. Und dann hat man auch die Akzeptanz, die man braucht. Aber flächendeckend überall „Nein“ zu sagen, da ist der ADAC nicht dabei. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann Herr Dr. Brohm für maximal vier Minuten.

Dr. Markus Brohm (DLT): Vielen Dank! Die Frage war nach dem Verhältnis der Verkehrssicherheit zu stadtplanerischen Entscheidungen und nach dem Thema „präventive Verkehrssicherheit“. Die ist ja nun von verschiedenen Vertretern heute hier auch noch mal gefordert worden, auch von



den kommunalen Spitzenverbänden, als notwendiger Schritt. Zu den stadtplanerischen Entscheidungen kann ich als Vertreter des Deutschen Landkreistages gar nicht so viel sagen. Das wäre eigentlich vielmehr eine Frage gewesen, die sich an Herrn Kiel d'Aragon hätte richten können. Ich möchte vielleicht aber so viel sagen, dass stadtplanerische Entscheidungen jedenfalls nicht durch das Verkehrsrecht behindert werden sollten, sondern dass Verkehrssicherheit auch in der Folge solcher Entscheidungen neu gedacht und bewertet werden muss. Und ich hatte vorhin bereits ausgeführt, dass eine stärkere Ausrichtung an der Gefahrenvorsorge dann eben auch ermöglicht, dass man das Verkehrsrecht auch zur Unterstützung anderer politischer Maßnahmen nutzen kann.

Ich will noch Bezug nehmen auf den Entwurf der StVO, der Erleichterungen für die angemessene Verteilung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr vorsieht. Das wird erleichtert, aber eben nicht die begleitende Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Dafür werden weiterhin hohe Nachweisforderungen gestellt und da würde eben eine Gefahrenvorsorge auch helfen. Ich hatte vorhin schon gesagt, begleitende Geschwindigkeitsbegrenzungen wollen wir vorsorgend haben, nicht nur innerorts, sondern eben auch außerorts. Ich möchte noch mal betonen, dass wir uns als kommunale Spitzenverbände insgesamt wünschen, dass auch außerorts Schutzstreifen zugunsten des Radverkehrs angeordnet werden können, so wie wir das in anderen Ländern auch haben, in Dänemark, in den Niederlanden, auch in der Schweiz. Der Bundestag hat das bereits 2021 gefordert. Bislang ist das aber nur in Baden-Württemberg eingeführt. Und es geht uns um eine bundesweite Ermöglichung der Pop-up-Radwege für den ländlichen Raum, nicht als flächendeckende Lösung, sondern als ergänzender Lösungsbaustein für Lückenschlüsse im Radwegenetz außerorts unter klaren und engen Anwendungsvoraussetzungen: also geringe Verkehrsichte, breite und gut einsehbare Strecken, zumindest dort, wo wir auf absehbare Zeit keinen Bau von gesonderten Radwegen erwarten können und wo eben die Alternative zum Schutzstreifen ist, dass gar keine Regelung besteht. Und gerade auch in diesem Zusammenhang ist es uns wichtig, dass dann auch bereits vorsorgend begleitende Geschwindigkeitsbegrenzungen außerorts auf diesen Strecken ange-

ordnet werden können, wo wir Schutzstreifen vorsehen würden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt darf Herr Prof. Brenner die an ihn gerichteten Fragen beantworten und hat dafür zwölf Minuten. Mit Blick auf die Uhr bin ich mir sicher, dass sie versuchen, vielleicht ein bisschen Zeit einzusparen, aber natürlich nicht ohne Ihre Argumente vorzutragen.

Prof. Dr. Michael Brenner (Universität Jena): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich denke, dass ich keine zwölf Minuten brauche, um die an mich gerichteten Fragen zu beantworten. Ich will vielleicht bevor ich zu den drei Abgeordneten komme, die mir Fragen gestellt haben, eine Sache klarstellen: Der Begriff des Verkehrs, der in § 6 Absatz 1 Satz 1 des StVG niedergelegt ist, der umschließt natürlich nicht nur den Fahrzeugverkehr, sondern auch den Fußgägerverkehr, auch den Fahrradverkehr. Es wurde bei verschiedenen Stellungnahmen immer so ein bisschen im Hintergrund – die Mutmaßung trat da zutage, dass das StVG und auch dieser § 6 ausschließlich den Pkw- oder Fahrzeugverkehr zum Inhalt habe. Das ist nicht so. Der Verkehrsbezug in § 6 Absatz 1 Satz 1 ist sehr viel weiter zu verstehen. Nun zu den Fragen, die mir gestellt worden sind. Herr Müller, Sie hatten mich als Erster gefragt, ob die Novelle der StVO, die jetzt ja auch ansteht, diese Reform des StVG brauche. Da ist die Antwort: „Ja!“. Weil bereits dieser Entwurf ja auf diese neuen Verordnungsermächtigungen Bezug nimmt. Wir haben da Regelungen in dem StVO-Entwurf, die die Prognose bei der Parkraumbewirtschaftung zum Inhalt haben. Wir haben die Möglichkeit der Einrichtung von Blue Lanes, neue Möglichkeiten für Flächen für Rad- und Fußgägerverkehr sollen geschaffen werden, auch die städtebauliche Entwicklung wird berücksichtigt. Das sind alles Regelungen, die auf der bisherigen StVG-Verordnungsermächtigungsgrundlage nicht möglich gewesen wären.

Dann hatte mich Herr Spaniel gefragt, wie es denn aussieht mit Artikel 80, wie es aussieht mit den Anordnungen, die auf kommunaler Ebene getroffen werden. Da ist die Antwort relativ eindeutig: Artikel 80 Absatz 1 Satz 1 des Grundgesetzes gewährt der Exekutive kein eigenständiges, kein selbständiges Verordnungsrecht. Wir haben in Deutschland die verfassungsrechtliche Vorgabe,



dass Rechtsverordnungen immer stets an eine gesetzliche Ermächtigung gebunden sein müssen. Man will einfach verhindern, dass, wie in früheren Zeiten, die Exekutive eigenständig tätig wird, ohne sich der Rückbindung an den Gesetzgeber versichern zu müssen. Deswegen spielt bei Ihrer Frage vor allem diese Hierarchie der Rechtsordnung eine Rolle. Wenn also der Gesetzgeber das StVG erlässt und in diesem StVG dann die Exekutive zum Erlass von Verordnungen ermächtigt wird und dann anschließend in Ausübung dieses Verordnungsrechts Straßenverkehrsbehörden tätig werden – das war ja Ihre Frage im Hinblick auf § 6 Absatz 4 Satz 2 –, dann ist diese demokratische Legitimation vom demokratisch gewählten Gesetzgeber bis nach unten zum Handeln einer Behörde gerechtfertigt und auch verfassungsrechtlich abgesichert. Und deswegen begegnet dann auch das Tätigwerden einer Straßenverkehrsbehörde im Hinblick auf irgendwelche Einrichtungen, Anordnungen in der Kommune keinen verfassungsrechtlichen Bedenken. Und dass das natürlich auch für Außenstehende gilt, was dann aufgrund einer solchen verkehrsbehördlichen Anordnung entschieden wurde, versteht sich von selbst. Wenn Sie als Berliner nach Thüringen kommen, müssen Sie sich selbstverständlich auch den dort geltenden Rechtsvorschriften unterwerfen. Der Geltungsspruch des Rechts setzt sich einfach durch, wenn die zuständige und demokratisch legitimierte Einheit entscheidet. Das gilt auch auf kommunaler Ebene. Dass man hier jetzt verfassungsrechtliche Bedenken geltend machen müsste, kann ich nicht erkennen, weil die demokratische Legitimation, die allerdings verfassungsrechtlich gefordert ist, von oben nach unten durchreicht und deswegen auch das Handeln der Straßenverkehrsbehörde auf der unteren Ebene den verfassungsrechtlichen Anforderungen genügt.

Herr Lenders, Sie hatten mich nach zwei Aspekten gefragt. Einmal, was ich davon halte, die „Vision Zero“, die heute ja auch schon mehrfach erwähnt worden ist, im Gesetz niederzulegen. Ich

halte die „Vision Zero“ für ein sinnvolles Ziel, aber ich halte sie für ein politisches Ziel und würde davor warnen, solche politischen Ziele in das Gesetz hineinzuschreiben. Das sind plakative Ankündigungen, die sicherlich in der politischen, in der gesellschaftlichen, in der sozialen Sphäre Rechtfertigung haben, aber sicherlich nicht ihren Platz im Gesetz haben. Ich würde da immer sagen: die Gewährleistung, die Erhöhung der Sicherheit im Verkehr ist ein legitimes Anliegen des Gesetzes oder Verordnungsgebers, aber „Vision Zero“ würde ich nicht ins Gesetz hineinschreiben. Und dann war damit zusammenhängend Ihre zweite Frage, wie es mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aussieht, ob man da vielleicht auch eine Präzisierung im Gesetz vornehmen könnte, auch eine Präzisierung, die sich vielleicht auch speziell auf den Fahrradverkehr oder auf den Fußgängerverkehr bezieht. Das wäre rechtlich möglich. Es wäre auch möglich, dass als Ziel im Gesetz die Vermeidung von Schäden, von Personenschäden vor allem, niedergelegt wird. Das wäre als legislative Klarstellung möglich. Das ist aber eigentlich nach der derzeitigen Rechtslage durch die Formulierung schon abgedeckt, die in § 6 niedergelegt ist, dass es um die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs geht. Die Sicherheit spielt da vor allem eine Rolle. Ich denke, man kann das machen als Gesetzgeber, so eine Klarstellung vorzunehmen. Es ist aber nicht erforderlich, weil es bereits in der jetzigen gesetzlichen Formulierung enthalten ist. Herr Vorsitzender, vielen Dank an Sie und an die Damen und Herren Abgeordneten!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf ich mich bei Ihnen bedanken, dass Sie hier waren und Ihre Stellungnahmen abgegeben haben. Ich bedanke mich bei der Kollegin und den Kollegen für die interessanten Fragen, auch für die kommenden Beratungen. Ich wünsche Ihnen noch einen guten Abend und einen guten Start in die Woche.

Schluss der Sitzung: 16:04 Uhr

Udo Schießner, MdB
Vorsitzender