

Stillstand statt nötige Modernisierung des Straßenverkehrsgesetzes

Die Reform des Straßenverkehrsgesetzes liegt auf Eis und blockiert damit die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen, zukunftsorientierte Maßnahmen für die notwendige Verkehrswende vor Ort umzusetzen.

Die Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) sowie der nachgeordneten Straßenverkehrsordnung (StVO) sollte eines der großen Reformvorhaben der Bundesregierung werden. Im Koalitionsvertrag wurde verankert, dass es Städten und Gemeinden zukünftig möglich sein soll, „Ziele des Klima- und des Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung“ bei der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zu berücksichtigen. Was hier relativ nüchtern klingt, hätte in den Städten weitreichende Folgen haben können. Einige Fachleute der Bereiche Recht und Verkehr bezeichneten es als Beginn eines „Paradigmenwechsels“. Denn das StVG bildet die Basis für die Benutzungsregeln öffentlicher Straßen und die Regulierung des Verkehrs durch lokale Behörden. Mit den Änderungen hätten Kommunen erhebliche Handlungsspielräume gewonnen. Kommunen – als Kenner der Situation vor Ort – wären damit in der Lage gewesen, Mobilität zu gestalten und den Verkehr situationsgerecht zu steuern.

Doch es kam anders. Die vom Bundestag im Herbst vergangenen Jahres beschlossenen Änderungen am Straßenverkehrsgesetz konnten im Bundesrat im November nicht die erforderliche Mehrheit erreichen – und das, obwohl der Entwurf im Vorfeld die einstimmige und parteiübergreifende Zustimmung aller Verkehrsminister*innen der Länder erzielt hatte! Die geplante Novellierung wurde somit vorerst gestoppt. Die Enttäuschung in den Kommunen ist entsprechend groß.

Der Hintergrund ist, dass die Kommunen aktuell in einem sperrigen, rechtlichen Rahmen agieren, der es ihnen kaum ermöglicht, die erforderliche und geforderte Verkehrswende vor Ort ohne langwierige bürokratische Verfahren voran zu bringen. Sollen die Kommunen die Verkehrswende maßgeblich mitgestalten, Ziele des Klimaschutzes erreichen und gleichzeitig die Mobilität der Menschen sichern, benötigen sie einen gesetzlichen Rahmen, der bisherige Rechtsunsicherheiten abschafft und ihnen den dafür notwendigen Handlungsspielraum einräumt.

Aktuell ist der Entscheidungsspielraum der Kommunen bei verkehrsrechtlichen Anordnungen vor allem dadurch begrenzt, dass das

Straßenverkehrsrecht, als Recht zur Gefahrenabwehr, fast ausschließlich darauf ausgerichtet ist, die „Sicherheit und Leichtigkeit“ des Verkehrs zu schützen. In der Praxis bedeutet das bislang eine Priorisierung des Kfz-Verkehrs, dem sich alle anderen Verkehrsformen unterordnen müssen.

Auch die Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ belegt den mangelnden Handlungsspielraum und wachsenden Handlungsdruck in den Kommunen eindrucksvoll. Im Juli 2021 gestartet, engagieren sich mittlerweile über 1000 Städte, Gemeinden und Landkreise für mehr Entscheidungsfreiheit vor Ort. Die Initiative fordert vom Bund, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten. Derzeit ist eine solche Anordnung an Hauptverkehrsstraßen nur eingeschränkt und erst nach Nachweis einer konkreten Gefährdungslage oder im Umfeld von sensiblen Einrichtungen wie beispielsweise vor Kitas oder Schulen möglich. In vielen Fällen muss, zynisch zugespitzt, erst ein Unfall geschehen, bevor Tempo 30 angeordnet werden kann.

Mit der Modernisierung des Gesetzes sollten für Kommunen zwei wesentliche Neuerungen eingeführt werden. Im StVG hätten nun auch Belange des „Umwelt- und Klimaschutzes, des Gesundheitsschutzes sowie der städtebaulichen Entwicklung“ straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen begründen können. Abgeleitet aus dem novellierten StVG wurden in der StVO insbesondere drei Anwendungsfälle genannt, in denen sich die Gestaltungsspielräume der Kommunen maßgeblich verbessert hätten: Einrichtung von Busspuren, Ausweisung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr, Parkraumbewirtschaftung. Insbesondere für den Umweltverbund – also ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Car- und Radsharing, Mitfahrzentralen etc. –, der sowohl für die Erreichung der Klimaziele als auch der Verkehrswende vor Ort eine zentrale Rolle spielt, hätte es Erleichterungen eröffnet. Vielen Kommunen ging der Reformvorschlag nicht weit genug. Das betrifft insbesondere die Vorgaben zur Ausweisung von Zonen der Parkraumbewirtschaftung sowie der Anordnung von Tempo 30. Dennoch war die geplante Novelle ein Schritt in die richtige Richtung und hätte vor allem



Foto: Marcus Sielaff, Difu



Dipl.-Geogr.
Anne Klein-Hitpaß
+49 30 39001-260
klein-hitpass@difu.de



künftigen Verbesserungen den Weg geebnet. Auch für den Deutschen Städtetag war die Reform „nicht der große Wurf, den die Städte sich gewünscht hätten“, aber ein solider, erster Schritt zu mehr Entscheidungsspielraum bei der Gestaltung von Mobilität.

Wie konnte nun ein Reformvorschlag scheitern, der die parteiübergreifende Akzeptanz aller Verkehrsminister*innen der Länder hatte, von über 1000 Städten, Gemeinden und Landkreisen – ebenfalls parteiübergreifend – gefordert sowie einer Vielzahl von Verbänden und zivilgesellschaftlichen Akteur*innen getragen wurde? Die Antwort ist sicherlich eher von Partei- und Machtpolitik getragen als sachlich begründet und angesichts des aktuellen verkehrspolitischen Diskurses auch wenig überraschend. Begründet wurde die Kehrtwende im Bundesrat durch die blockierenden Bundesländer damit, dass die Ziele der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs aufgeweicht würden, wenn weitere Schutzziele wie beispielsweise der Umwelt- und Klimaschutz in das StVG und die StVO aufgenommen würden. Diese Begründung erweist sich jedoch als wenig schlüssig, denn der Schutzzweck „Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs“ wäre durch die Änderungen im Gesetz gar nicht eingeschränkt worden.

Es sind ohnehin schon schwierige Zeiten für die deutschen Städte. Die Herausforderungen werden vielfältiger und sie werden komplexer. Die Verkehrswende ist nur eine davon. Wenn Kommunen die Verkehrswende vor Ort gestalten und umsetzen sollen, gilt es, sie einzubinden und sie

bei diesen anspruchsvollen Aufgaben zu unterstützen. Mit dem Stopp der Verkehrsrechtsreform wurde genau das nicht getan. Eine Chance wurde (vorerst?) vertan. Doch nicht das Warten auf die große Lösung, die es ohnehin nie gibt, wird hilfreich sein, sondern das pragmatische Handeln. Gerade in Zeiten, in denen das Geld knapp ist und Mehrheiten schwieriger zu organisieren sind, kann der Bund Gestaltungsfreiheiten schaffen, die nahezu nichts kosten, aber einen hohen Nutzen für die notwendige Transformation unseres Verkehrssystems haben. Genau aus diesem Grund sollte die Bundesregierung jetzt retten, was noch zu retten ist und alles daransetzen, die Modernisierung des StVG noch in dieser Legislaturperiode zu verabschieden.

Hierfür können Bundestag und Bundesregierung den Vermittlungsausschuss anrufen. Dies wäre die Chance, doch noch eine Einigung zu erzielen – wofür dann allerdings erneute Abstimmungen und Mehrheiten in Bundestag und Bundesrat erforderlich sind. Und da beißt sich die Katze in den Schwanz: Solange kein klarer Wille auf der Bundesebene erkennbar ist, diesen Prozess voranzutreiben und Rechtssicherheit für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik auf kommunaler Ebene zu schaffen, haben die Kommunen und die zukunftsfähige Gestaltung des Verkehrssystems das Nachsehen. Die Verkehrswende findet dann woanders statt.

zum Weiterlesen

Klimareporter:
Bundesrat stoppt Paradigmenwechsel im Verkehr (2023)

➔ www.t1p.de/603i5

Verfassungsblog:
Gesucht: Straßenverkehrsrecht für die Zukunft (2023)

➔ www.t1p.de/qxp19

Agora Transport
Transformation gGmbH:
Vorläufige rechtliche Einordnung zur Reform des Straßenverkehrsrechts (2023)

➔ www.t1p.de/1lvqe (PDF)