

VSF e.V. | Schiffbauerdamm 40 | 10117 Berlin

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Referat StV 21
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Berlin, 16. Juni 2023

Stellungnahme des Verbund Service und Fahrrad e.V. (VSF) zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VSF e.V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und begrüßt die Vorlage eines Gesetzesentwurfs durch das BMDV, auch wenn die eingeräumte Frist zur Stellungnahme von nur einem Tag deutlich zu kritisieren ist.

Die bereits 2021 im Koalitionsvertrag konsentierten Reformaspekte der StVG mit Zielen des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen und Entwicklung müssen nun möglichst schnell in Kraft treten. Wenn die Potenziale des Radverkehrs als klimafreundliche, gesundheitsfördernde und Gemeinden lebenswerter machende Kraft entfesselt werden sollen, brauchen wir die Modernisierung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung als Grundlage für das kommunale Handeln. Auch die Fahrradwirtschaft, insbesondere der stationäre Fachhandel erwartet von einer Reformierung des StVG eine Verkehrsgesetzgebung für alle Menschen, in der nachhaltiger, fairer und sicherer Verkehr möglich ist.

In der Bewertung des Gesetzesentwurfs schließen wir uns der Bewertung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) vollumfänglich an:

Bewertung des Gesetzentwurfs zur Änderung des StVG

Die Bundesregierung hat sich mit ihrem Koalitionsvertrag dazu verpflichtet, in dieser Legislaturperiode das Straßenverkehrsgesetz und die StVO so zu überarbeiten, dass Länder und Kommunen neben dem Ziel der „Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs“ Entscheidungsspielräume erhalten, damit sie vor Ort Maßnahmen zum Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz ergreifen und Belange der nachhaltigen Stadtentwicklung berücksichtigen können.

Das bedeutet,

- dass die „Sicherheit und Leichtigkeit“ des (Kfz-)Verkehrs nicht länger die alleinige übergeordnete Zielsetzung im Straßenverkehrsrecht bleibt,

- dass kommunale Verwaltungen umweltfreundliche Verkehrsarten gezielt fördern können und nicht erst mit Unfallzahlen eine Gefahr für Leib und Leben nachweisen müssen,
- dass ungeschützte Verkehrsteilnehmende wie Kinder, Fußgänger:innen und Radfahrende im Straßenverkehrsrecht nicht länger so behandelt werden, dass sie dem Kfz-Verkehr möglichst nicht in die Quere kommen und ihre Sicherheitsbelange nicht länger hinter die „Flüssigkeit“ des Kfz-Verkehrs zurückgestellt werden,
- dass Verkehrsbehörden verkehrsbeschränkende Anordnungen zum Schutz von Klima, Umwelt und Gesundheit und zur Unterstützung einer nachhaltigen Stadtentwicklung treffen können.

Wir begrüßen ausdrücklich, dass die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung als Grundlage für Verordnungsermächtigungen in einen neuen Absatz 4a des § 6 StVG als gleichberechtigte Ziele aufgenommen werden und entsprechende Regelungsmöglichkeiten geschaffen werden sollen. Das ist im Koalitionsvertrag vereinbart und im „Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung“ vom 28. März 2023 noch einmal bekräftigt worden. Ergänzend eröffnet ein ausdrückliches Antragsrecht den Kommunen mehr Spielraum bei der Anwendung der neuen Ziele, so dass sie ihre Konzepte für eine nachhaltige Mobilität besser als bisher einbringen können.

Allerdings wird der Gesetzentwurf mit der Aufnahme der neuen Zwecke den genannten Ansprüchen an ein modernes Straßenverkehrsgesetzes mit der vorgesehenen Änderung des § 6 StVG nur teilweise gerecht.

Die grundsätzliche Ausrichtung des StVG als besonderes Gefahrenabwehrrecht, also der bestehende Vorrang der Sicherheit und Leichtigkeit“ in der Verordnungsermächtigung des § 6 Abs. 1 StVG wird durch die Reform nicht in Frage gestellt.

So sieht der Gesetzentwurf vor, dass die Rechtsverordnungen zur Umsetzung der neuen Ziele die Sicherheit und Leichtigkeit berücksichtigen müssen. Umgekehrt ist es jedoch nicht ausdrücklich vorgeschrieben, dass Ermächtigungen und Anordnungen zur Leichtigkeit des Verkehrs auch auf ihre Eignung zum Schutz der Umwelt (einschließlich des Klimas), der Gesundheit oder für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung geprüft werden müssen. Hier besteht Nachbesserungsbedarf.

Kritik im Einzelnen

1. Das Gesetz muss eindeutig regeln, dass die neuen Ziele gleichrangig sind

Die Gesetzesbegründung betont, „dass mit der gesetzlichen Änderung die Regelungsziele Verbesserung des Schutzes der Umwelt (einschließlich des Klimaschutzes), Schutz der Gesundheit und Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung für sich allein genommen ausreichen, um auf dieser Grundlage eine verkehrsregelnde Bestimmung auf der Verordnungsebene zu erlassen. Es ist nicht erforderlich, dass die darauf basierende verkehrsregelnde Bestimmung auch Zwecke der Verbesserung der Verkehrssicherheit oder der Leichtigkeit des Verkehrs verfolgt. Diese Zwecke können vielmehr außer Acht bleiben.“

Wir schlagen daher vor, dieses Verhältnis der neuen Ziele gegenüber den herkömmlichen im Gesetzestext selbst deutlicher herauszustellen. Denn Abs. 4a S. 3 StVG lautet im Entwurf: „Die nach Satz 1 erlassenen Rechtsverordnungen und auf ihnen beruhenden Anordnungen müssen neben der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen.“ Diese Formulierung sagt gerade nicht, dass die neuen Gesetzesziele für sich allein genommen ausreichen und dass z. B. die Leichtigkeit des Verkehrs außer Acht bleiben darf. Dieser Widerspruch zwischen dem Gesetzestext und der Begründung lässt sich mit einer Kürzung auflösen: „Die nach Satz 1 erlassenen Rechtsverordnungen (...) müssen (...) die Sicherheit des Verkehrs berücksichtigen.“ Denn die Verkehrssicherheit darf auf keinen Fall unberücksichtigt bleiben oder gar leiden.

2. Der Verkehrsfluss darf nicht höher gewichtet werden als Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und körperliche Unversehrtheit

Der Gesetzentwurf berücksichtigt nur im Ansatz, dass auch das StVG als Grundlage straßenverkehrsrechtlicher Regelungen den Auftrag des Artikels 20a Grundgesetz – Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen durch die Gesetzgebung – umsetzen muss. Mit diesem Staatsziel verträgt es sich nicht, dass die Leichtigkeit des Verkehrs – und das ist faktisch der schnelle Kfz-Verkehr – gleichberechtigt sein soll. Sie darf auch der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen nicht grundsätzlich gleichgestellt sein, wie es im Begriffspaar „Sicherheit oder Leichtigkeit“ angelegt ist. Dass die Verkehrssicherheit der Flüssigkeit vorgeht, entsprechend dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit, kann man bisher nicht im StVG oder in der der StVO finden, sondern nur in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu den §§ 39 bis 43 StVO.

Der Vorrang der Verkehrssicherheit entspricht dem Vorsorgeprinzip und muss deshalb in das StVG aufgenommen werden: Gefahren müssen vorbeugend eingedämmt werden und nicht erst, nachdem Menschen durch Verkehrsunfälle zu Schaden oder ums Leben gekommen sind. Die Aufnahme der Vision Zero als Leitbild in das StVG würde dies nochmals verdeutlichen.

3. Die Reform ist vom Grundgesetz gedeckt

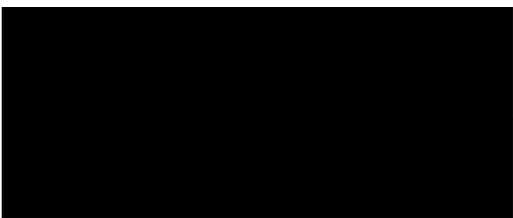
Der VSF begrüßt, dass das BMDV offenbar nicht länger an der Auffassung festhält, das Straßenverkehrsrecht müsse sich auf Regelungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beschränken. Diese begrenzte Sichtweise ist spätestens seit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgebot des Art. 20a Grundgesetz (GG) vom 24. März 2021 nicht mehr vertretbar. Gesetze müssen so ausgelegt oder angepasst werden, dass sie den elementaren Grundentscheidungen und allgemeinen Verfassungsgrundsätzen des Grundgesetzes entsprechen. Zu den zu beachtenden Grundsätzen zählt auch der staatliche Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen in Art. 20a GG, so dass das Ziel „Sicherheit“ in § 6 StVG in einem weiteren Sinn zu verstehen ist und sich nicht auf den Schutz vor Verkehrsunfällen beschränkt. Die Ergänzung der Ziele des StVG um den Umwelt- und Klimaschutz ist von Verfassungswegen geboten

Abschließende Bemerkung

Die positive Entwicklung des Radverkehrs kann sich nur dauerhaft fortsetzen und an dringend benötigter Dynamik gewinnen, wenn die Ubiquität des Kraftfahrzeugs in Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung ein Ende findet. Der Reformvorschlag ist dabei ein erster Schritt in die richtige Richtung. Weitere Schritte müssen aber folgen.

Für Rückfragen zu unserer Stellungnahme stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit den besten Grüßen



Leitung Hauptstadtbüro/Public Affairs