

Stellungnahme zum

# Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

vom 14.06.2023

## **Vorbemerkungen:**

Es wird leider zum Alltag, dass Stellungnahmefristen vom BMDV so gesetzt werden, dass eine Beteiligung von ehrenamtlich strukturierten Verbänden wie dem BUND maximal erschwert werden. Weder formal noch inhaltlich gibt es eine Notwendigkeit für eine solch kurze Stellungnahmefrist, sie ist rein politiktaktisch motiviert. Beteiligungen mit solchen Fristen widersprechen dem demokratischen Geiste der Verbändebeteiligung.

Als Ehrenamtsverband lebt der BUND davon, seine breite Wissensbasis in der Mitgliedschaft für die Einordnung neuer oder veränderter Gesetz und Verordnungen zu nutzen. Dies ist mit einer so kurz gesetzten Stellungnahmefrist nicht möglich und erhärtet den Eindruck, dass eine Einbeziehung zivilgesellschaftlicher Akteure wie dem BUND nicht gewünscht ist.

## **Das aktuell bestehende Straßenverkehrsgesetz bevorteilt motorisierten Individualverkehr**

Die Ausrichtung des aktuell gültigen Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der im untergeordneten Straßenverkehrsordnung (StVO) ist auf die Sicherheit und Leichtigkeit des (Kfz-)Verkehrs ausgerichtet, alle anderen Belange treten im Vergleich in den Hintergrund. Und doch dienen sie den Städten und Kommunen bei der Anordnung von Maßnahmen im Straßenverkehr als wesentliche Grundlage, setzen Grenzen und zeigen erhebliche Hemmnisse auf. Eine gestaltende Entscheidung, wie Verkehr in der jeweiligen Stadt oder Kommune organisiert werden sollte und wie bspw. der bestehende Straßenraum andere aufgeteilt werden kann, ist so nicht möglich. Dies verhindert oder erschwert zumindest die Förderung nachhaltiger Verkehrsarten (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) sowie die Förderung von Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz und der städtebaulichen Entwicklung.

## **Eine Überarbeitung des StVG muss an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden ausgerichtet sein**

Für die Modernisierung und Weiterentwicklung des Verkehrssystems ist eine grundlegende Neuausrichtung des StVG zwingend erforderlich. Die Umsetzung der Klimaschutzziele gelingt nur mit einer Verkehrs- und Mobilitätswende, die den Umstieg auf die aktive Mobilität und den Umweltverbund in Stadt und Land attraktiv macht und mehr Platz für den Aufenthalt der Menschen zur Verfügung stellt. Leichtigkeit und Sicherheit des (Kfz-)Verkehrs dürfen nicht länger die alleinigen übergeordneten Ziele des StVG sein. In einer modernen Straßenverkehrsgesetzgebung müssen Gemeinwohl, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Klimaschutz sowie eine gesunde nachhaltige Stadtentwicklung ins Zentrum gerückt werden. Das gilt insbesondere für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Bedingungen für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr. Daher muss das StVG weg vom reinen Gefahrenabwehrrecht (Sicherheit und Ordnung des Verkehrs) hin zu einer modernen Gesetzgebung für alle weiterentwickelt werden, die den Menschen und Interessen des Gemeinwohls in den Mittelpunkt stellt.

## **Gestaltungsfreiheit für Kommunen**

Damit die Kommunen nachhaltige Mobilitätskonzepte konsequent umsetzen, Flächen zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs und für den Aufenthalt gerechter aufteilen sowie innovative Maßnahmen erproben können, benötigen sie Gestaltungsfreiheit. Entsprechende Änderungen auf der Ebene der StVO und ihrer Ausführungsvorschriften reichen hierfür nicht aus, da sie nicht über den Zweck hinausgehen können, zu dem sie im Rahmen des StVG erlassen werden.

**Der BUND begrüßt erste Änderungen im Gesetz, sieht aber noch weiteren Handlungsbedarf.**

**Zu den Punkten im Einzelnen:****Änderung §6:**

- a) Der nach Absatz 4 eingefügte Absatz 4a bringt die Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen erstmals in dieses Gesetz. Das ist wichtig und richtig. Aus Sicht des BUND wäre es aber zielführender gewesen, den einleitenden Satz zu § 6 entsprechend zu ändern. Hier heißt es nämlich noch immer: *„(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [nach Änderung für Digitales und Verkehr] wird ermächtigt, soweit es zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen erforderlich ist, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates über Folgendes zu erlassen:“* Insbesondere der Begriff der ‘Leichtigkeit des Verkehrs’ lässt nach unserer Meinung noch immer zu viel Interpretationsspielraum, der auch gegen Maßnahmen zur Mobilitätswende verwendet werden könnten.
- b) Der Satz *“ Diese Rechtsverordnungen sollen insbesondere vorsehen, dass Gemeinden bei den nach Landesrecht für die Ausführung der Rechtsverordnungen bestimmten Behörden den Erlass von Anordnungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung beantragen können,“* gibt den Kommunen zwar mehr Gestaltungsspielraum, die Einholung der Genehmigung bei den zuständigen Landesbehörden, bremst und bürokratisiert Bestrebungen der Kommunen aber unnötig. Hier ist ein Nachsteuern angebracht, um zumindest auf dem Straßennetz, für das Landkreise oder Kommunen in der Baulast sind, größere Gestaltungsspielräume zu erlassen.
- c) Der Satz *“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.“* suggeriert, dass neben dem Schutz der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung, immer gleichzeitig auch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt werden müssen. Eine Entfernung des Aspekts der ‘Leichtigkeit’ ist hier angebracht, wenn Umweltschutz, der Schutz der Gesundheit oder die Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung wirklich gleichberechtigte Ziele sein sollen.
- d) Fehlende Änderung § 6a Abs. 5a StVG. Der Satz *‘In den Gebührenordnungen können auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden. In den Gebührenordnungen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden,‘* behindert nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts, soziale Aspekte bei der Bemessung der Parkgebühren. Absatz 5a ist so zu ändern, dass soziale Aspekte insbesondere bei der Gebührenbemessung beim Bewohnerparken berücksichtigt werden können.

Die Begründung der Gesetzesänderung enthält viele Ansätze und Punkte deren Umsetzung wir als gut und notwendig ansehen. In den Änderungen am Gesetz finden sich diese jedoch aktuell noch nicht in dem Maße wieder, wie es angebracht wäre. Deshalb ist es wichtig, dass diese Ziele in einer zeitnahen Novelle der Straßenverkehrsordnung rechtverbindlich festgeschrieben werden.

**Kontakt/Ansprechpartner:**

Berlin, den 16.06.2023

██████████

Leiter Verkehrspolitik

E-Mail: ██████████@[bund.net](mailto:██████████@bund.net)

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.

Kaiserin-Augusta-Allee 5

10553 Berlin

Fax: +49 30 275 86 – ██████████

[www.bund.net](http://www.bund.net)