



Zitterpartie beendet

Einhellige Erleichterung in der Fahrradbranche nach bangem Warten: Endlich wurde ein Kompromiss für die umstrittene Reform des Straßenverkehrsgesetzes gefunden, so konnte es am 14. Juni 2024 von Bundesrat und Bundestag beschlossen werden. Was bringt es?

Viele hatten die Hoffnung bereits aufgegeben, dass die Bundesregierung nach der unerwartet versagten Zustimmung zum geänderten Straßenverkehrsgesetz am 24. November 2023 im Bundesrat noch den Vermittlungsausschuss anrufen würde. Manche nahmen gar an, ein endgültiges Scheitern wäre dem Bundesverkehrsminister recht gewesen. Doch sie irrten sich: Am 6. Juni 2024 rief die Bundesregierung den Vermittlungsausschuss an – und dann ging alles ganz schnell.

Derzeit überwiegt eindeutig die Erleichterung über das »Reförmchen«, wie das neue StVG von manchen genannt wird. Tatsächlich weist das Gesetz auch Defizite auf und manche Verbesserungen hätten durchaus weiter gehen können. Aber heutzutage ist man für kleine Schritte dankbar und lebt mit dem Kompromiss. Und die Erfahrung lehrt: Nach der Reform ist vor der Reform.

Wie alles begann

Im Herbst 2021 stand im Koalitionsvertrag: »Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrs-Ordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.«

Dann wurde Volker Wissing Bundesverkehrsminister und das Thema schien im Ministerium nicht besonders dringlich. So

dauerte es dann gut eineinhalb Jahre, bis das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) einen ersten Referentenentwurf vorlegte. Dieser enttäuschte viele und wurde als halbherzig kritisiert. Tatsächlich fehlte und fehlt dem StVG ein entscheidendes Element – das klare Bekenntnis zur Vision Zero: Jeder kommt an – keiner kommt um. Immerhin gehört diese offiziell zum Leitbild des Verkehrssicherheitsprogramms der Bundesregierung.

Die Vision Zero wäre ein Muss im Gesetz gewesen, sie hätte das Primat der Verkehrssicherheit zeitgemäß zum Ausdruck gebracht. Nicht nur die Verbände der Fahrradindustrie forderten dies, auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die Deutsche Verkehrswacht hatten sich dafür eingesetzt.

Ablehnungsgrund Bundesrat

Dass die StVG-Reform im Bundesrat zunächst nicht die erforderliche Mehrheit fand, kam für fast alle Beteiligten völlig überraschend. Hier ist parteipolitisches Kalkül zu vermuten, begünstigt durch das Abstimmungssystem im Bundesrat. Denn eine relative Mehrheit reicht nicht aus, um eine Entscheidung herbeizuführen, Enthaltungen zählen als Nein-Stimmen. Gleichzeitig ist es üblich, dass sich Länder im Bundesrat enthalten, wenn in den jeweiligen Koalitionen der Landesregierungen keine Einigkeit über ein Thema besteht.

Wie absurd die Ablehnung des Bundesrates im ersten Anlauf letztlich war, zeigt sich

daran, dass der im Juni gefundene Kompromiss dem ursprünglichen Gesetzentwurf recht nahekommt. Danach musste ursprünglich die Sicherheit des Verkehrs »berücksichtigt« werden. Nun darf sie »nicht beeinträchtigt« werden. Das liegt nicht weit auseinander.

Interessant dabei: Die ablehnenden Länder wollten zwar die stärkere Betonung der Verkehrssicherheit, führten dies aber nicht zurück auf die (nun immer noch) fehlende Vision Zero.

Praktischer Nutzen

Der Deutsche Bundesrat formuliert unter anderem offiziell so: »Die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes schafft die Grundlage dafür, dass Kommunen per Rechtsverordnung neue Befugnisse übertragen werden können. Damit sollen sie mehr Flexibilität, etwa bei der Einrichtung von Busspuren, Tempo-30-Zonen und dem Anwohnerparken, erhalten. Der Einigungsvorschlag verschärft die Anforderungen, die das Gesetz an die entsprechenden Rechtsverordnungen und Anordnungen stellt: Die Sicherheit des Verkehrs ist nicht nur zu berücksichtigen, sondern darf nicht beeinträchtigt werden.«

Der entscheidende Fortschritt ist das Einfügen der Aspekte »verbesserter Schutz der Umwelt und Gesundheit und die Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung«.

Durch diese drei Ergänzungen wird der »Flüssigkeit des Verkehrs« einiges an Gewicht genommen. Denn in der Praxis war genau diese Vorgabe und ihre extensive Auslegung ein Hinderungsgrund, den Straßenverkehr im Sinne einer Mobilitätswende zu gestalten.

Historische Dimension

Die Bundestagsabgeordnete Swantje Michalsen (B90/Grüne), Berichterstatterin für Straßenverkehrsrecht und intensiv am politischen Ringen um das neue StVG beteiligt,

sagt dazu im Gespräch mit dem RadMarkt: »Hier ist uns etwas Großes gelungen. Die Novelle des StVG leitet einen Paradigmenwechsel im Straßenverkehrsrecht ein. Seit mehr als hundert Jahren wurde nur die Leichtigkeit des (Auto)Verkehrs verfolgt. Nun endlich konnten Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung als neue Hauptziele verankert werden mit Gestaltungsräumen für die Kommunen.

Als wir vor zwei Jahren mit der Arbeit anfangen, hieß es, die gleichberechtigte Berücksichtigung aller Ziele sei verfassungswidrig. Der neue Rechtsrahmen wird weitreichende Auswirkungen haben.«

Unverzögliche StVO-Reform

Das Straßenverkehrsgesetz gibt im Verkehrsrecht den grundsätzlichen Rahmen vor, die Straßenverkehrs-Ordnung befasst sich mit der konkreten Ausgestaltung. Daher musste der Reform des StVG eine der StVO folgen. Diese wurde am 5. Juli 2024 vom Bundesrat verabschiedet.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) begrüßt dies grundsätzlich, kritisiert aber weiterhin die Halbherzigkeit. Bundesgeschäftsführerin Dr. Caroline Lodemann bedauert: »Die Chance auf eine echte Verkehrswende-Novelle wurde leider verpasst.«

Der ADFC kündigt jedoch Handreichungen für die Kommunen an, um die neuen Anwendungsmöglichkeiten dann schnell bekannt zu machen. In Kürze sollen weitere Regelwerke und Verwaltungsvorschriften angepasst werden, die für die praktische Umsetzung der StVO von großer Bedeutung sind.

Mehr Handlungsspielraum für Kommunen zur zeitgemäßen Verkehrsgestaltung und damit ein Beitrag zur Verkehrswende war auch Ziel der vor drei Jahren gegründeten Initiative »Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten«. Dieser gehören Stand 29. Juli 1.109 Städte, Gemeinden und Landkreise an, in denen mehr als die Hälfte der Menschen in Deutschland leben.

Die Reform dürfte Erleichterungen bringen, aber sie wird auch kompliziert, bürokratisch und aufwendig bleiben.

Streit um Auslegungen

Natürlich beginnt jetzt der Kampf um die Deutungshoheit des Gesetzes. In verschiedenen Stellungnahmen wird deutlich, welche Themen den Akteuren dabei wichtig sind. Der ADAC schreibt jedenfalls schon mal: »Tempo-30-Strecken müssen allerdings verhältnismäßig sein. Auch in Zukunft darf es bei einer entsprechenden Anordnung nicht zu Beeinträchtigungen von Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs kommen.«



Albert Herresthal kommentiert die StVG-Reform.

Und: »Ein flächendeckendes Tempo 30 in Städten soll es nicht geben.« Der Bundesverkehrsminister hatte zuvor schon betont, die Reform sei kein Freibrief für Tempo 30.

Michaelsen sieht noch Folgendes: »Jetzt stehen neue Ziele im Gesetz, die Grundlage der Verkehrsplanung werden können. Damit stärken wir Klimaschutz sowie Verkehrssicherheit und verbessern Lebensqualität – für Dreijährige auf dem Laufrad, Sechsjährige auf dem Schulweg und Senioren, die sich nur auf einem guten Radweg sicher fühlen. Endlich steht nicht mehr allein der Autoverkehr im Mittelpunkt, sondern die Menschen, ihre Mobilität und ihre Sicherheit.«

Eine solche Umsetzung wäre positiv für die Verkehrswende. Zunächst aber muss sich die Neuausrichtung in den Köpfen aller Beteiligten durchsetzen. Dann wird sich in der Praxis zeigen, wie weit die neuen Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen wirklich reichen – und im Streitfall werden Gerichte das neue StVG auslegen.

Reaktionen der Fahrradwirtschaft

Die Verbände der Fahrradbranche sind unisono froh über die nun doch beschlossene Reform. Lodemann vom ADFC hebt in ihrem Statement die »neuen Möglichkeiten zur fahrradfreundlichen Gestaltung von Städten und Dörfern« hervor, wobei sie zugleich das fehlende Bekenntnis zur Vision Zero im Gesetz kritisiert.

Auch der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) zeigt sich zufrieden und betont die »deutlich größeren Handlungsspielräume beispielsweise für die Einrichtung von sicherer Fahrradinfrastruktur oder der Anordnung von Tempo 30«.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) begrüßt die Reform, vermisst aber eine Klarstellung im Gesetz, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer gelten.

Und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) mahnt, die StVG-Reform könne nur Auftakt für weitere Schritte hin zu einer Verkehrswende sein.

Das VCD-Statement spricht einen spannenden Punkt an: Gibt es eine Grenze bei der Verkehrswende oder ist sie ein kontinuierlicher Prozess? Klar scheint: Noch sind wir unter den derzeitigen politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen weit entfernt von einer Verkehrs- oder Mobilitätswende. Deshalb ist es richtig und wichtig, jetzt erste eindeutige Schritte zu gehen. Alles Weitere bedarf jedoch einer intensiven gesellschaftlichen und politischen Debatte.

www.lebenswerte-staedte.de

Text: Albert Herresthal
Fotos: Adobe/Herresthal