

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 20/8293, 20/8678, 20/8819 Nr. 12 –

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

A. Problem

Im Koalitionsvertrag für die 20. Wahlperiode haben die Parteien SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vereinbart, das Straßenverkehrsrecht so anzupassen, 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. Handlungsspielräume des Ordnungsgebers bei der Bestimmung der Eingriffsbefugnisse der Straßenverkehrsbehörden sollen erweitert werden.

B. Lösung

Änderung rechtlicher Vorgaben im Straßenverkehrsgesetz (StVG) sowie Prüfung von Weiterentwicklungsmöglichkeiten im Straßenverkehrsrecht.

Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

Annahme einer EntschlieÙung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD und DIE LINKE.

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs, Verzicht auf eine EntschlieÙung bzw. Annahme mit Änderungen.

D. Kosten

Die Kosten wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/8293 in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 20/8678 unverändert anzunehmen;
- b) folgende EntschlieÙung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest, dass

- eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes durch ein verändertes Verkehrsverhalten und neue Ansprüche an ein sicheres und gleichberechtigtes Miteinander im Straßenverkehr dringend geboten ist;
- die im Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030 formulierten Ziele durch die vorliegende Reform unterstützt werden;
- dem Bundesrat durch die Novelle des Straßenverkehrsgesetzes mehr Möglichkeiten für verkehrssicherheitsfördernde Maßnahmen in der Straßenverkehrsordnung eröffnet werden.

II. Der Deutsche Bundestag begrüÙt, dass

- mit der vorliegenden Reform das im Koalitionsvertrag 2021 formulierte Ziel umgesetzt wird, das Straßenverkehrsgesetz so anzupassen, 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;
- die von hunderten Kommunen in der Städteinitiative und durch die kommunalen Spitzenverbände geforderten Freiräume kommunaler Verkehrsraumgestaltung künftig erweitert werden, um den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden unabhängig von der Art der Fortbewegung besser gerecht werden zu können.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel

- im ersten Halbjahr 2024 eine Evaluation des Straßenverkehrsrechts vorzunehmen, um Digitalisierungspotenziale zu identifizieren, um daraus Vorschläge zu entwickeln für digitale Anwendungen wie zum Beispiel die digitale Parkraumkontrolle;
- rechtssichere Kriterien für eine Weiterentwicklung des Anwohnerparkens zu prüfen;
- zu prüfen, wie die im Straßenverkehrsgesetz enthaltene Erprobungsklausel zu einer echten Innovationsklausel weiterentwickelt werden kann;
- in Umsetzung der Vision Zero das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung weiterzuentwickeln und dabei insbesondere einen besseren Schutz der ungeschützten Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten;
- zu prüfen, wie insbesondere im Bau- und Verkehrsrecht die Barrierefreiheit gestärkt werden kann;

- die Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene bezüglich der Sonderrechte gemäß § 35 der Straßenverkehrsordnung (StVO) in der unmittelbar anstehenden StVO-Novelle umzusetzen;
- die Einrichtung von Sonderfahrspuren zur Erprobung neuer Mobilitätsformen oder der Verringerung von Fahrten („Blue Lanes“) in Pilotprojekten durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wissenschaftlich untersuchen zu lassen und zu überprüfen, ob der öffentliche Nahverkehr durch Blue Lanes beeinträchtigt wird.“

Berlin, den 18. Oktober 2023

Der Verkehrsausschuss

Udo Schiefner
Vorsitzender

Florian Müller
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Florian Müller

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 20/8293** in seiner 122. Sitzung am 21. September 2023 beraten und dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Rechtsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf **Drucksache 20/8678** wurde am 13. Oktober 2023 gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages an die gleichen Ausschüsse überwiesen (Drucksache 20/8819 Nr. 12). Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Um die genannten Ziele des Koalitionsvertrages zu erreichen, soll mit dem vorliegenden Gesetzentwurf der Ermächtigungsrahmen des § 6 StVG zum Erlass straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften auf der Ebene der Verordnung erweitert werden. Die bestehenden Vorgaben in § 6 StVG würden um Absatz 4a ergänzt, wonach Regelungen auch zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt (einschließlich des Klimas), zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung erlassen werden könnten, soweit die bestehenden Vorgaben das noch nicht erlaubten. Diese Erweiterung solle dazu führen, dass die Regelungsziele „Verbesserung des Schutzes der Umwelt (einschließlich des Klimaschutzes)“, „Schutz der Gesundheit“ und „Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung“ für sich genommen ausreichen, um auf dieser Grundlage eine verkehrsregelnde Bestimmung auf Verordnungsebene zu erlassen.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/8293, 20/8678 in seiner 70. Sitzung am 18. Oktober 2023 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

Den Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 20(15)216 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP, AfD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU abgelehnt.

Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 20(15)215 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Den Entschließungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)219 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE. abgelehnt.

Der gutachtlich beteiligte **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich in seiner 46. Sitzung am 20. September 2023 mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 20/8293 befasst und festgestellt, dass vor dem Hintergrund der Ausführungen in der Begründung zum Gesetzentwurf eine Nachhaltigkeitsrelevanz gegeben sei. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergebe sich hinsichtlich folgender Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung und Sustainable Development Goals (SDGs):

- Leitprinzip 3 – Natürliche Lebensgrundlage erhalten,
- SDG 3 – Gesundheit und Wohlergehen,
- SDG 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden,

- SDG 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz.

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung in der Begründung zum Gesetzentwurf sei plausibel. Eine Prüfbitte sei daher nicht erforderlich (Ausschussdrucksache 20(26)79-4).

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

1. Anberatung und öffentliche Anhörung

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 53. Sitzung am 27. September 2023 beraten und die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu diesem Gesetzentwurf beschlossen. Er hat die öffentliche Anhörung in seiner 56. Sitzung am 16. Oktober 2023 durchgeführt. Im Verlauf der öffentlichen Anhörung hatten die nachfolgenden Auskunftspersonen Gelegenheit, zu dem Gesetzentwurf Stellung zu nehmen:

- Dr. Carsten Benke, Zentralverband des Deutschen Handwerks e. V. (ZDH);
- Prof. Dr. Michael Brenner, Rechtswissenschaftliche Fakultät der Friedrich-Schiller-Universität Jena;
- Dr. Markus Brohm, Deutscher Landkreistag;
- Stefan Grieger, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR);
- Gerhard Hillebrand, Verkehrspräsident des ADAC e. V.;
- Thomas Kiel d'Aragon, Deutscher Städtetag und Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände;
- Prof. Dr. Stefan Klinski, Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin (HWR);
- Angela Kohls, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC);
- Dr. Roman Ringwald, Becker Büttner Held Rechtsanwälte Wirtschaftsprüfer Steuerberater PartGmbH.

Die kommunalen Spitzenverbände wurden entsprechend § 69a der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages eingeladen.

Die vorab eingereichten, schriftlichen Stellungnahmen der Auskunftspersonen sind auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Stefan Grieger, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) erläuterte, die „Vision Zero“, der im Gesetzentwurf nicht angemessen Raum eingeräumt werde, verfolge das Ziel, dass niemand durch einen Verkehrsunfall getötet oder schwer verletzt werde. Dieser Anspruch auf höchstmögliches Schutzniveau bestehe unabhängig von der Art der Verkehrsteilnahme und sollte im Straßenverkehrsgesetz am besten im Sinne eines Obersatzes für das gesamte Verkehrsrecht klargestellt werden.

Gerhard Hillebrand, Verkehrspräsident des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC) sprach sich dafür aus, das Prinzip der Gefahrenabwehr als vorrangiges Ziel des Straßenverkehrsgesetzes beizubehalten. Der Gesetzentwurf folge dem aber nicht, weil er weitere gleichrangige Ziele zur Verbesserung des Umweltschutzes, darunter auch des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung vorsehen. Diese Zielsetzungen seien in anderen rechtlichen Grundlagen bereits hinreichend vorhanden. Es sei gut, wenn Kommunen größere Handlungsspielräume gegeben werde, aber dass Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen werde, lehne der ADAC ab.

Thomas Kiel d'Aragon befürwortete als Vertreter des Deutschen Städtetages, des Deutschen Städte- und Gemeindebundes sowie der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände eine stärkere Ausrichtung des Straßenverkehrsrechts an der „Vision Zero“ im Sinne einer Gefahrenvorsorge. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollten bereits präventiv und nicht erst bei einer nachteiligen Entwicklung des Unfallgeschehens ergriffen werden können. Das Kriterium der qualifizierten Gefahrenlage als Voraussetzung müsse überdacht werden. Den Akteuren müsse mehr Flexibilität zugestanden werden. Der Gesetzentwurf sehe in diesem Zusammenhang eine sehr eingeschränkte Verordnungsermächtigung vor. Sie ermögliche lediglich den Erlass einzelner Bestimmungen, die Klimaschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung enthielten, sei aber keine Ermächtigung

für die Änderung der Straßen-Verkehrsordnung. Gleichwohl sei der Gesetzentwurf ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Dr. Markus Brohm vom Deutschen Landkreistag legte dar, dass die aktuelle Rechtslage nicht ausreichend sei, um etwa den Klimaschutz in straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben ausreichend berücksichtigen zu können. Das zeige die Praxis. Der Gesetzentwurf stärke die Entscheidungsmöglichkeiten der kommunale Ebene nicht. Es sei dringend erforderlich, die „Vision Zero“ im Gesetz zu verankern, wie es auch der Bundesrat gefordert habe. Es brauche inner- wie außerorts Maßnahmen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs, die durch Geschwindigkeitsbegrenzungen flankiert werden dürften.

Die Perspektive des Handwerks floss durch die Ausführungen von Dr. Carsten Benke vom Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) in die öffentliche Anhörung ein. Wenn es keine Möglichkeiten zum Abstellen von gewerblichen Fahrzeugen gebe, führe das zu konkreten Verdrängungen ansässiger Betriebe, was dem Leitbild der verkehrsreduzierenden nutzungsgemischten widerspräche. Der wichtige Anteil des Handwerks bei Erhalt, Entwicklung und Versorgung nachhaltiger Siedlungsstrukturen solle sich angemessen im Straßenverkehrsrecht widerspiegeln.

Prof. Dr. Michael Brenner von der Friedrich-Schiller-Universität Jena führte zu möglichen Zielkonflikten aus, der Umwelt- und Gesundheitsschutz dürfe nicht über die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gestellt werden. Es bleibe schließlich das Straßenverkehrsrecht und es sollten nicht alle „Schleusen“ für das Umweltrecht oder den Schutz der Gesundheit geöffnet werden. Die verschiedenen Belange müssten in einen gerechten Ausgleich gebracht werden.

Angela Kohls, Leiterin der Verkehrspolitik beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC), hob hervor, der Gesetzentwurf bleibe hinter seinen Möglichkeiten zurück, da er die erforderliche Abkehr vom Sicherheits- und Ordnungsrecht nicht vornehme. Die Gesetzgebung müsse die Verkehrswende unterstützen. Der Mensch und seine Interessen und nicht das Kraftfahrzeug müssten im Mittelpunkt stehen. Kommunen müssten die Möglichkeit erhalten, ohne bürokratische Hürdenläufe verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerwege und lückenlose Radwegetze einrichten zu können. An Hauptverkehrsstraßen müssten Tempo-30-Regelungen möglich sein, ohne sich an Unfallzahlen oder einer Gefahr für Leib und Leben orientieren zu müssen.

Dr. Roman Ringwald, Partner der Becker Büttner Held Rechtsanwälte Wirtschaftsprüfer Steuerberater PartGmbH, hob hervor, dass das Straßenverkehrsrecht der Lebenswirklichkeit gerecht werden müsse. Die Neuregelungen ermöglichten einen Paradigmenwechsel. Der Privilegierung der Leichtigkeit des Verkehrs, die sich in vielen Regelungen des Straßenverkehrsrechts zeige, werde entgegengewirkt. Der Gesetzentwurf sei ein Schritt in die richtige Richtung. Es gehe nicht darum, die althergebrachten Gesichtspunkte der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs obsolet zu machen. Vielmehr nehme der Gesetzentwurf die verschiedenen Aspekte, die sich in der Lebenswirklichkeit stellten, ernst. Die Neuregelungen seien eine deutliche Verbesserung des Status quo. Nun müsse die Straßen-Verkehrsordnung angepasst werden, damit vor Ort anders und freier entschieden werden könne.

Nach Auffassung von Prof. Dr. Stefan Klinski von der Hochschule für Wirtschaft und Recht in Berlin (HWR) umfasse die Gesetzgebungskompetenz „Straßenverkehr“ auch Belange des Umwelt- und Klimaschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung. Die Kompetenznorm umfasse nicht nur die Abwehr und Vermin- derung von Gefahren außerhalb des Straßenverkehrs, sondern auch von Gefahren, die vom Straßenverkehr ausgingen. Die Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen sei verfassungsrechtlich sogar geboten.

2. Abschließende Beratung

In seiner 57. Sitzung am 18. Oktober 2023 hat der Verkehrsausschuss den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/8293, 20/8678 abschließend beraten. Die Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP haben dazu einen Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 20(15)219), dessen Inhalt sich aus der Beschlus- sempfehlung ergibt.

Die Fraktion der CDU/CSU hatte bereits am 17. Oktober 2023 den folgenden Änderungsantrag eingebracht (Aus- schussdrucksache 20(15)216):

Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU zum Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

– Bundestagsdrucksache 20/8293 –

Der Ausschuss für Verkehr des Deutschen Bundestages empfiehlt dem Deutschen Bundestag, den Gesetzentwurf auf Bundestagsdrucksache 20/8293 mit folgenden Maßgaben/Ergänzungen, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

§ 6 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird folgender Buchstabe f) angefügt:

„Beim Erlass von Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nummer 1 ist das Ziel maßgeblich zu berücksichtigen, dass niemand durch Verkehrsunfälle sein Leben verlieren oder schwer verletzt werden soll („Vision Zero“).“

2. Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 b) wird wie folgt ergänzt:

„sowie der ansässigen Gewerbebetriebe und der Versorgung“

3. Absatz 1 Satz 1 Nummer 16 wird wie folgt ergänzt:

„wenn zugleich gesichert ist, dass dies keine beeinträchtigenden Auswirkungen auf die Pünktlichkeit und Leistungsfähigkeit des Bus- und Straßenbahn-Linienverkehrs besitzt.“

4. In Absatz 4 a) Satz 1 wird der Satzteil „Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit“ durch den Satzteil „Sicherung der Versorgung der Bevölkerung und der Erschließung ansässiger Gewerbebetriebe“ ersetzt.

5. In Absatz 4 a) wird nach Satz 3 folgender Satz angefügt:

„Die Sicherheit des Verkehrs darf den nach Satz 1 erlassenen Rechtsverordnungen und den auf diesen beruhenden Anordnungen nicht entgegenstehen.“

Begründung

Zu Nummer 1

Die „Vision Zero“ wird bislang lediglich in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung angesprochen, aber weder in der Straßenverkehrs-Ordnung selbst noch im Straßenverkehrsgesetz ausdrücklich genannt. Um die besondere Bedeutung der „Vision Zero“ hervorzuheben und zu einer Maxime in der verkehrsbehördlichen Praxis zu erheben, soll sie auf Gesetzesebene verankert werden. Durch die Ergänzung des § 6 StVG wird das Ziel, dass niemand durch Verkehrsunfälle sein Leben verlieren oder schwer verletzt werden soll, für den Erlass von Rechtsverordnungen stärker in den Mittelpunkt gerückt. Zusätzlich wird der Begriff „Vision Zero“ definiert.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat beim Erlass von Rechtsverordnungen, insbesondere der Straßenverkehrs-Ordnung, das Ziel zu berücksichtigen, dass niemand durch Verkehrsunfälle sein Leben verlieren oder schwer verletzt werden soll. Hierdurch wird die „Vision Zero“ erstmalig im Straßenverkehrsgesetz ausdrücklich genannt.

Zu Nummer 2

Obwohl durch Energiewende, demographischen Wandel, wachsenden Wunsch nach qualitativ hochwertiger verbrauchernaher Versorgung und zunehmenden Notwendigkeiten zur Wartung von komplexen Haustechniken die Nachfrage nach Diensten vor Ort deutlich steigt, nehmen die Möglichkeiten zum Abstellen von gewerblichen Fahrzeugen ab. Dies führt dazu, dass Aufträge nicht mehr (zeitnah) erbracht werden können bzw. zu konkreten Verdrängungen von ansässigen Betrieben oder auch sozialen Einrichtungen, was dem Leitbild der verkehrsreduzierenden nutzungsgemischten Stadt widerspricht.

Zu diesem Zweck müssen auch die ansässigen Gewerbebetriebe und sozialen Einrichtungen Parkbevorrechtigungen erhalten können, damit eine gezielte Adressierung z. B. von Liefer- und Servicebereichen sowie die gleichberechtigte Berücksichtigung der Stellflächenbedürfnisse in Bewohnerparkzonen, Parkraumbewirtschaftungsbereichen und ähnlichen Zonen gewährleistet werden kann. Diese Erweiterung trägt dem Umstand Rechnung, dass lokale Unternehmen, Institutionen, Organisationen und Einrichtungen das jeweilige Quartier maßgeblich (mit-)prägen und für Bewohnerinnen und Bewohner notwendige Versorgungsleistungen erbringen. Dies fördert eine

stadtverträgliche Nutzungsmischung der kurzen Wege und sichert leistungsfähige die lokale Wirtschafts-, Sozial- und Infrastruktur.

Die Ausdehnung der Parkbevorrechtigung gewährleistet die Wohnqualität und trägt damit unmittelbar dazu bei, der Abwanderung in das Stadtumland durch Erhaltung und Verbesserung attraktiver urbaner Wohngebiete entgegenzuwirken, indem das Konkurrenzverhältnis bei der Parkplatzsuche zulasten Gebietsfremder aufgelöst wird.

Zu Nummer 3

Die Einrichtung von Sonderfahrspuren zur Erprobung neuer Mobilitätsformen oder zur Verringerung der Anzahl von Fahrten ist sinnvoll, wenn ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet oder die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs verbessert wird. Daher soll dieses Zulässigkeitskriterium in die neue Ermächtigungsgrundlage aufgenommen werden. Die Zulässigkeit sollte daran gebunden werden, dass hierdurch keine negativen Effekte für den ÖPNV und die Fahrgäste entstehen.

Zu Nummer 4

Die Ausrichtung des Rechtsrahmens an der Verkehrssicherheit und an dem Verkehrsfluss hat sich bewährt. Das Straßenverkehrsgesetz soll Gefahrenabwehrrecht bleiben und sich da-bei auf aktive und passive Straßenverkehrsteilnehmer fokussieren. Die Erweiterung um die Aspekte Klima- und Umweltschutz sowie Gesundheit sind in anderen rechtlichen Grundlagen bereits hinreichend vorhanden und daher an dieser Stelle nicht zielführend.

Zu Nummer 5

Kommunen wie anordnenden Behörden müssen Möglichkeiten geschaffen werden, die Sicherung der Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen vereinfacht zu gewährleisten. Dazu müssen die Stadtquartiere durch angemessene Anlagen des ruhenden Verkehrs verkehrlich besser erschlossen werden.

Die Fraktion DIE LINKE. hatte bereits am 17. Oktober 2023 den folgenden Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 20(15)215):

Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. zur Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung

– Drucksache 20/8293 –

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa ist wie folgt zu fassen:

,aa) Der einleitende Satzteil wird wie folgt gefasst:

„Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, soweit es zur auch präventiven Abwehr von Gefahren für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden („Vision Zero“), oder der Leichtigkeit des Verkehrs aller Verkehrs-teilnahmearten auf öffentlichen Straßen erforderlich ist, Rechts-verordnungen mit Zustimmung des Bundesrates über Folgendes zu erlassen:“`

2. In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c ist § 6 Absatz 4a wie folgt zu ändern:

In Satz 1 werden die Wörter „, soweit sie nicht bereits nach Absatz 4 erlassen werden können“, gestrichen.

3. Nach Artikel 1 Nummer 1 ist folgende Nummer einzufügen:

,1a) § 6a Absatz 5a wird wie folgt geändert:

a) In Satz 3 werden nach dem Wort „Bewohner“ die Wörter „oder soziale Kriterien“ eingefügt.

b) Folgender Satz wird angefügt:

„Wird die Ermächtigung auf die Gemeinden über-tragen, können die Gemeinden die Gebührenordnungen auch als Satzung erlassen.“`

Berlin, den 17.10.2023

Fraktion DIE LINKE

*Begründung**Zu 1.:*

Entgegen der Auffassung der Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zur Forderung des Bundesrates (Bundestagsdrucksache 20/8678, Nr. 2), ist es sehr wohl angezeigt, die gesetzlichen Vorgaben zum Schutz vor Verkehrsunfällen zu verstärken. Der bisherige Rechtsrahmen hat erkennbar nicht ausgereicht, das Ziel der „Vision Zero“ auch nur in Sichtweite zu bekommen.

Da in der Praxis die Leichtigkeit des Verkehrs fast ausschließlich als Leichtigkeit des motorisierten Straßenverkehrs verstanden wird ist ferner eine Klarstellung erforderlich, dass alle Verkehrsteilnahmearten gleichberechtigt sind.

Zu 2:

Die gebotene Prüfung, ob in für eine geplante Verordnung § 6 Absatz 4 oder Absatz 4a zum Tragen kommt, bedeutet eine erhebliche Rechtsunsicherheit, weil die gerichtliche Anfechtbarkeit steigt. Zudem ist diese Klausel entbehrlich und nur ein zusätzlicher Prüfschritt, der die Verfahren verzögert.

Zu 3:

Laut Urteil des BVerwG 9 CN 2.22 v. 13. Juni 2023 war die Gebührenordnung der Stadt Freiburg im Breisgau unwirksam. Die hier vorgeschlagenen Änderungen ermöglichen nach Auffassung des Bundesrates zukünftig rechtssicher sozial gestaffelte Anwohnerparkgebühren.

Die **Fraktion der SPD** betonte, die Koalitionsfraktionen vollzögen mit dem vorliegenden Gesetzentwurf einen Paradigmenwechsel. Man habe eine gemeinsame Vision. Und die Kommunen wollten flexibler agieren können. Die Aufnahme weiterer Ziele sei wichtig, weil es zukünftig keine Verkehrstoten in Deutschland mehr geben solle. Überwiegend durch motorisierten Individualverkehr stürben jeden Tag acht Menschen im Straßenverkehr. Insbesondere in Ballungsräumen seien die Verkehrswege eng. Sich allein auf die Gefahrenabwehr zu fokussieren, sei gefährlich. Eine stärkere Berücksichtigung des Präventionsprinzips wie etwa im Arbeitsschutz, wo die „Vision Zero“ beinahe erreicht sei, sei auch im Verkehrsrecht erforderlich. Es sei gut, im ersten Schritt das Straßenverkehrsgesetz zu ändern. Der Entschließungsantrag sei Teil der weiteren Diskussionen, die im nächsten Jahr geführt würden, um die Entbürokratisierung voranzubringen. Es sollte nicht so sein, dass es erst Verkehrstote geben müsse, bevor Geschwindigkeitsreduzierungen oder Zebrastreifen realisiert werden könnten. Mit diesem Gesetz würden in Zusammenarbeit mit den Ländern erste Möglichkeiten geschaffen. Ein weiteres Problem sei der Parkdruck. Der steigende Wohlstand und die steigenden Zulassungszahlen von Fahrzeugen sorgten in engen Wohngebieten zu steigendem Parkdruck. Die Kommunen wollten Bewohner- und Quartiersparken leichter ermöglichen. Es sei erforderlich, bei dieser Thematik Prognosen zu berücksichtigen. Es dürfe nicht fünf Jahre dauern, bis Bewohnerparken angeordnet werden könne. Die vorliegende Gesetzesänderung sei daher ein guter erster Schritt, dem weitere folgen müssten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** kritisierte den Gesetzentwurf und wies auf die Stellungnahme des Bundesrates hin, in der zahlreiche Änderungen gefordert worden seien. So solle etwa die „Vision Zero“, das Handwerkerparken und ein Hinweis darauf aufgenommen werden, dass das Ziel der Gefahrenabwehr im Straßenverkehrsrecht fortbestehen müsse. Der Gesetzentwurf bleibe hinter den vollmundigen Ankündigungen zurück. Das Straßenverkehrsgesetz müsse Gefahrenabwehrrecht bleiben. Es zu einem Klimaschutzgesetz weiterzuentwickeln, sei zweckentfremdend. Der Paradigmenwechsel werde abgelehnt. Lege man den Entwurf der Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung neben den Gesetzentwurf, zeige sich, dass die Änderungen nicht zu Erleichterungen für die zuständigen Behörden führten. Die in der öffentlichen Anhörung von vielen Auskunftspersonen vorgetragene Kritik bestätige das. Der Gesetzentwurf zeige, dass es innerhalb der Koalitionsfraktionen keine geeinte Vision für eine moderne Mobilität gebe.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, dass der Gesetzentwurf eine Antwort auf die Herausforderungen sei, vor denen die Kommunen stünden. Man reagiere damit auf die Anforderungen, die an die Kommunen gestellt würden. Auf der kommunalen Ebene bestehe parteiübergreifender Konsens bei der Feststellung, dass das aktuelle Straßenverkehrsrecht die Kommunen bei der Bewältigung ihrer Aufgaben zu sehr einschränke. Der Gesetzentwurf sei daher ein großer Schritt nach vorn. Man verankere die neuen Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung im Straßenverkehrsrecht. Damit gebe man den

Kommunen den Spielraum, um vor Ort gute Lösungen suchen zu können. Bus-, Rad- und Fußverkehr könnten nunmehr zielgerichtet gefördert werden. Bürokratische Hürden würden abgebaut, weil Nachweis- und Begründungspflichten entfielen. Indem mehr Flächen für Rad- und Fußverkehr zur Verfügung stehe, würden die Verkehrswege sicherer. Damit werde die Verkehrssicherheit gestärkt und die Lebensqualität in den Kommunen gesteigert. Der Zentralverband des deutschen Handwerks habe in der öffentlichen Anhörung deutlich gemacht, dass Handwerkerinnen und Handwerker längst verstanden hätten, dass lebenswerte Städte und Gemeinden auch ein gutes Umfeld für das Handwerk seien. Das Gesetz schaffe einen Spielraum, den die Straßenverkehrs-Ordnung nicht vollumfänglich ausschöpfe. Flexiblere Regelungen wären möglich. Man werde weiter daran arbeiten. Im Entschließungsantrag adressierten die Koalitionsfraktionen eine Reihe weiterer Themen, die mit dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht abgedeckt seien. Dazu gehörten Themen wie die Digitalisierung beim Parken, die sozialen Kriterien sowie die Innovationsklausel. Auch mit dem Thema der „Vision Zero“ werde man sich weiterhin beschäftigen. Es sei erfreulich, dass es im letzten Jahr dazu Bewegungen in der Debatte gegeben habe und parteiübergreifend Konsens bestehe, dass die „Vision Zero“ weiterverfolgt werden sollte. Die Regierungskoalition sei gewillt, weiter daran zu arbeiten.

Die **Fraktion der FDP** betonte, man vertraue den Kommunen vor Ort, dass diese zielgerichtet Maßnahmen ergreifen, um auf die Herausforderungen, die sich vor Ort stellten, zu reagieren, ohne dabei die Leichtigkeit und Sicherheit außer Acht zu lassen. Man vertraue darauf, dass weder die Gesetzgebungskompetenzen noch die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h in den Städten in Frage gestellt würden. Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU werfe die Frage auf, was diese Fraktion eigentlich wolle. Wenn sie das Ziel verfolge, die „Vision Zero“ zu priorisieren, folge daraus, dass die Leichtigkeit des Verkehrs in Frage gestellt werde. Wenn die Fraktion der CDU/CSU fordere, die Sicherheit müsse bei der Zulassung von Personen im Straßenverkehr untergebracht werden, wolle die Fraktion dieses Thema im Bereich der Fahrerlaubnis verankern. Das deute darauf hin, dass sie das Thema nicht verstanden habe. Weiterhin sei man sich über die Vor- und Nachteile bei dem Thema des Quartiersparkens durchaus bewusst. Den Menschen vor Ort müsse dann aber erklärt werden, wer dort parken solle. Die Fraktion der CDU/CSU erhöhe damit den Parkdruck auf die Anwohner. Auch eine Kritik der „Blue Lanes“ müsse richtig verortet werden. Diese Forderung komme von den Bundesländern.

Die **Fraktion der AfD** erläuterte, man sei mit dem, was der Gesetzentwurf beabsichtige, nicht einverstanden. Der Gesetzentwurf führe zu einer wesentlichen Verschlechterung des bestehenden Gesetzes. So schön, wie das Ziel der „Vision Zero“ auch klinge, sei doch die Forderung sehr naiv, dass der Verkehr nur dann gut sei, wenn es keine Verkehrstoten gebe. Das Ziel, überhaupt keine Verkehrstoten zu haben, würde aber voraussetzen, dass es keinen Verkehr mehr gebe. Das sei auch allen klar, die sich mit diesem Thema beschäftigten. Auch die Auskunftspersonen hätten das in der öffentlichen Anhörung so zum Ausdruck gebracht. Ein Großteil der Verkehrstoten würde bei niedrigen Geschwindigkeiten im Stadtverkehr verursacht. Es habe nichts damit zu tun, wie die Geschwindigkeiten oder die Verkehrsregelungen gestaltet seien. Die öffentliche Anhörung habe gezeigt, dass die Gesetzesänderung hinsichtlich der Frage unterschiedlich ausgelegt werden könne, ob und inwieweit die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs stets zu berücksichtigen seien oder ob die neu hinzugekommenen Ziele vorrangig seien. Diese Frage obliege dem Rechtsempfinden der zuständigen Straßenverkehrsbehörden, die erstmal vorangehen und dann durch die Rechtsprechung korrigiert würden. Das sei handwerklich schlecht gemacht.

Die **Fraktion DIE LINKE**. begrüßte die Novelle des Straßenverkehrsgesetzes. Gute Ansätze seien zwar erkennbar, aber das, was vorgelegt worden sei, reiche nicht aus. Die Ziele seien nicht gleichberechtigt. So müsse zwar bei jeder Verordnung die Leichtigkeit des Straßenverkehrs beachtet werden. Bei Verordnungen, die der Sicherheit oder der Leichtigkeit des Straßenverkehrs dienten, müssten die neuen Ziele aber nicht zwangsläufig berücksichtigt werden. Das sei ein großes Manko. Wenn man den Pkw-Verkehr in den Städten zurückdrängen und andere Mobilitätsformen in den Vordergrund rücken wolle, dürfe man sich nicht gleichzeitig die Leichtigkeit des Pkw-Verkehrs auf die Fahne schreiben. Das passe nicht zusammen. Die Leichtigkeit des motorisierten Straßenverkehrs müsse reduziert, die Bedeutung der Sicherheit des Verkehrs hingegen deutlich gesteigert werden. Präventiv müsse mehr geschehen. Zwar sei es gut, dass die Straßenverkehrs-Ordnung novelliert werde. Es sei aber nicht der von den Kommunen erhoffte Befreiungsschlag. Die Vorschläge des Bundesrates greife man mit dem eigenen Änderungsantrag auf. Dieser stelle klar, dass die Leichtigkeit des Verkehrs, die defacto nur für den motorisierten Straßenverkehr gelte, sich explizit auf alle Verkehrsarten beziehen solle. Zur Rechtsvereinfachung wolle man die Prüfklausel streichen. Weiterhin übernehme man die Vorschläge des Bundesrates zur Ermöglichung einer rechtssicheren Festsetzung von sozialdifferenzierten Anwohnerparkgebühren.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 20(15)215 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Er hat den Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 20(15)216 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP, AfD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU abgelehnt.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/8293.

Der **Verkehrsausschuss empfiehlt** mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD und DIE LINKE. die Annahme der in dem Entschließungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)219 enthaltenen Entschließung.

Die Unterrichtung auf Drucksache 20/8678 hat der Ausschuss zur Kenntnis genommen.

Berlin, den 18. Oktober 2023

Florian Müller
Berichtersteller