

Herausgeber

Deutscher Städte- und Gemeindebund

Dr. Gerd Landsberg
Marienstraße 6
12207 Berlin

Telefon 030 77307-0

✉ dstgb@dstgb.de
f facebook.com/dstgb
t twitter.com/Gemeindebund
i instagram.com/gemeindebund

Der DStGB: Eine starke Stimme

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund vertritt die Interessen der deutschen Städte und Gemeinden. Auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene gibt er Kommunen eine starke Stimme und greift die Themen auf, die Bürger:innen vor Ort bewegen.

Durch seine 17 Mitgliedsverbände sind 11 000 große, mittlere und kleinere Kommunen organisiert und vernetzt. Die Verbandsarbeit erfolgt parteiunabhängig und ohne staatliche Zuschüsse. Die Besetzung der Organe orientiert sich an dem Votum der Wähler bei den Kommunalwahlen.

Der DStGB ist »Kommunales Informationsnetzwerk« und sensibilisiert und mobilisiert Politik und Öffentlichkeit für kommunalpolitische Interessen. Er fungiert als »Kommunale Koordinierungsstelle« für den permanenten Erfahrungs- und Informationsaustausch unter den Mitgliedsverbänden. Nicht zuletzt ist der Verband »Kommunales Vertretungsorgan« durch Repräsentation in zentralen Organisationen.

Verkehrspolitik

Ein modernes Verkehrsrecht für die Mobilitätswende

Kommunale Entscheidungsspielräume erweitern

Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, die Lebensqualität und Attraktivität der Städte und Gemeinden zu erhalten und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu steigern, braucht Deutschland jetzt ein modernes Verkehrsrecht. Die Kommunen benötigen darin deutlich mehr Entscheidungsbefugnisse, damit sie vor Ort geeignete Maßnahmen schneller umsetzen und die benötigte Mobilitätswende beschleunigen können. Die im Koalitionsvertrag vorgesehene Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie flankierende rechtlich-regulatorische Maßnahmen müssen schnellstmöglich und im Sinne einer hohen kommunalen Entscheidungsbefugnis umgesetzt werden.

Erforderlich ist ein Rechtsrahmen mit weitgehenden Kann-Regelungen, der den Kommunen stets Entscheidungen entsprechend der Verkehrsverhältnisse vor Ort ermöglicht. Basis für Begründungen straßenverkehrlicher Maßnahmen sollten neben verkehrlichen Aspekten auch der Klima- und Umweltschutz, der Gesundheitsschutz, die Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero sowie städtebauliche Aspekte sein können.

Ortsangepasste Geschwindigkeit anstatt Flickenteppich

Eine unangepasste Geschwindigkeit ist innerorts und außerorts eine der häufigsten Unfallursachen. Die gefahrene Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen ist ausschlaggebend für Anzahl und

Schwere von Sach- und Personenschäden, für das Sicherheitsempfinden insbesondere von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden und sie hat Auswirkungen auf Umwelt und Klima. Schnell befahrene Straßen können zudem die Verknüpfung zwischen angrenzenden Quartieren erschweren.

Die Anordnungsbefugnisse zu Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen der Verkehrssicherheit und zum Schutz der Umwelt sind bislang sehr kleinteilig zu begründen und untereinander unabgestimmt. Das führt zu einem Flickenteppich von Einzelanordnungen und Beschilderungen, was bei den Verkehrsteilnehmenden zu Irritationen und mangelnder Akzeptanz führt. Integrierte kommunale Mobilitätskonzepte mit einer Netzplanung für alle Verkehrsarten werden damit erschwert.

Beispiel: Die Anordnung von Tempo 30 ist vor bestimmten Einrichtungen wie Schulen oder Krankenhäusern nur auf einer Streckenlänge von 300 m vor der Einrichtung möglich. Entlang stark frequentierter Schulwege hingegen wird Tempo 30 nicht mit dieser Begründung ermöglicht. Lärmschutz oder Luftreinhaltung können für bestimmte Straßenabschnitte wiederum als Begründung dienen. Diese kleinräumigen Regelungen führen vielerorts zu mehrfach wechselnden Höchstgeschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen.

Anstelle notwendiger Einzelnachweise von Gefahrenlagen oder dem Vorhandensein bestimmter Einrichtungen wie Schulen oder Krankenhäusern braucht es deutlich mehr Flexibilität. Somit kann eine Festsetzung von Höchstgeschwindigkeiten mit Augenmaß auf

längeren Streckenabschnitten und vor dem Hintergrund von Zielen wie Klimaschutz, Stärkung der Nahmobilität und der Verkehrssicherheit ermöglicht werden.

Modellversuche zu Tempo 30

Ob Tempo 30 innerorts jeweils sinnvoll ist, kann sachgerecht nur vor dem Hintergrund der Situation im örtlichen Straßennetz beurteilt werden. So müssen Verlagerungseffekte in untergeordnete Straßen, der Betrieb des ÖPNV und Möglichkeiten des Verkehrsmanagements (auch jenseits der Geschwindigkeitsregulierung) in die Betrachtung einbezogen werden.

Aus kommunaler Sicht erscheint daher eine bundesweit einheitliche Festsetzung der Regelumkehr zugunsten von Tempo 30 nicht zweckmäßig. Gleichwohl kann ein generelles Tempo 30 innerorts mit vereinzelt Ausnahmeschilderungen auf Hauptverkehrsstraßen anstelle einer gesetzlichen Regelung zunächst in Modellversuchen erprobt werden. Somit könnten die Auswirkungen auf die Städte, aber auch auf das Umland und die Pendlerverflechtungen evaluiert werden.

Sicherer Fuß- und Radverkehr

Eine ausgeprägte und sichere Nahmobilität spielt eine zentrale Rolle für klimaverträgliche Mobilität und eine hohe Lebensqualität vor Ort. Insbesondere vulnerable Gruppen wie Radfahrende und zu Fuß Gehende sind im Straßenverkehr besonders gefährdet und sollten sich weniger dem Kfz-Verkehr unterordnen müssen. Der Straßenraum muss nicht nur der Flüssigkeit des Verkehrs, sondern auch den Anforderungen von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gerecht werden. Eine Steigerung der Verkehrssicherheit sowie des subjektiven Sicherheitsgefühls ist daher ebenso das Ziel einer ausgewogenen Mobilitätsplanung in den Kommunen.

EIN MODERNES VERKEHRSRECHT FÜR DIE MOBILITÄTSWENDE



8 Gründe für mehr kommunale Entscheidungsbefugnisse im Verkehrsrecht

- Mehr Klimaschutz im Verkehrssektor
- Stärkung des Fußverkehrs
- Höhere Aufenthaltsqualität / Attraktivierung der Innenstädte
- Stärkung des Radverkehrs
- Steigerung der Verkehrssicherheit
- Regulierung + klare Vorgaben für Sharing-Angebote
- Einfachere Regelungen / Abbau des Schilderwaldes
- Integrierte + konsistente Verkehrsnetzplanung

Quelle & Grafik: DSTGB 2022

Das Präventionsprinzip muss maßgeblich für Planungsentscheidungen werden können und der Bedarf nicht erst durch „örtliche Gefahrenlagen“ nachgewiesen werden müssen. Diese Anforderung bewirkt in der Praxis, dass nicht präventiv aufgrund von erkannten Gefahren gehandelt werden kann, sondern oftmals erst Unfälle mit Personenschäden abzuwarten sind. Wenn keine baulich getrennte Führung des Radverkehrs möglich ist, sollte innerwie außerorts aufgrund der gefährlichen Differenzgeschwindigkeiten eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit gelten können. Nahmobilität und Aufenthaltsqualität könnten mit mehr Gestaltungsspielräumen somit vielerorts gestärkt werden.

Beispiel: Umfassende Begründungszwänge verhindern bislang, dass Fußgängerüberwege ohne bspw. vorhandenen Gehweg oder nachgewiesenen Fußverkehr (der mit der Maßnahme schließlich induziert werden soll) eingerichtet werden können. So gibt es Fälle, wo die sichere Erreichbarkeit eines Spielplatzes nicht durch die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs möglich ist. Diese mangelnde Flexibilität im Verkehrsrecht stößt bei den Bürgerinnen und Bürgern sowie Planenden und Politik in den Kommunen auf Unverständnis.

Nach der „Radverkehrs-Novelle“ der StVO braucht es weitere Änderungen im Verkehrsrecht für eine Stärkung der Nahmobilität und zur leichteren Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums. Die Vorschläge der Kommunen und der Verkehrsministerkonferenz der Länder zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs liegen auf dem Tisch. Hierzu gehören Änderungen der StVO und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO sowie infolgedessen Anpassungen der Vorgaben und Empfehlungen in Richtlinien (bspw. Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen).

Somit könnten u.a. mehr Möglichkeiten zur Anordnung von Fußgängerüberwegen unabhängig von Gefahrensituationen oder Verkehrsbelastungsgrenzen gegeben werden. Geprüft werden sollte auch, in welchen Situationen ein Vorrang für zu Fuß Gehende gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden eingeräumt werden kann.

Der Sicherheit des Fußverkehrs muss zukünftig eine größere Bedeutung zukommen. Der Bund kann, neben der im Koalitionsvertrag vorgesehene Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie, den erforderlichen Rechts- und Förderrahmen schaffen. Um den Radverkehr wirksam zu stärken, braucht es

eine konsequente Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans, der ebenfalls eine Modernisierung der Rechtsgrundlagen beschreibt.

Klare Regeln für Bike- und E-Scooter-Sharing

Für klimafreundliche und lebenswerte Städte und Gemeinden spielt die Verlagerung des Verkehrs zu nachhaltigen Mobilitätsformen wie ÖPNV und Radverkehr eine entscheidende Rolle. Sharing-Dienste können und sollten diese Entwicklung unterstützen. Insbesondere stationsgebundenes Carsharing trägt bereits heute dazu bei, dass Menschen auf eigene Fahrzeuge verzichten. Stationslose Systeme wie die meisten E-Scooter-Leihangebote ersetzen bislang jedoch zu selten Autofahrten und müssen stärker in kommunale Verkehrssysteme integriert werden. Hier sind neben den Anbietern auch die Städte und Verkehrsunternehmen gefordert. Sie können die Dienste physisch im Rahmen von Mobilitätsstationen sichtbar und geordnet im Stadtbild aufnehmen und durch multimodale Apps auch digital einbinden.

Beispiel: Sorglos abgestellte E-Scooter sorgen in vielen Städten für Ärger und beeinträchtigen neben der Verkehrs-

sicherheit auch die Aufenthaltsqualität. Die Kommunen wünschen sich mehr Handhabe, um Kontingentierungen, Fahr- und Parkverbote sowie das schnelle Beseitigen falsch abgestellter Fahrzeuge durchzusetzen. Nach einem einschlägigen Urteil des OVG NRW wird das stationsunabhängige Aufstellen von Fahrrädern (und damit auch von Elektrokleinstfahrzeugen), im öffentlichen Straßenraum zwecks Vermietung in Nordrhein-Westfalen als Sondernutzung gewertet. Vielerorts wurden aufgrund unklarer Rechtslage zunächst freiwillige Selbstverpflichtungen der Anbieter gegenüber den Kommunen vereinbart. Doch erst im Zuge von Sondernutzungserlaubnissen sowie Ausschreibungen kann der Betrieb der Leihflotten ohne Einhaltung der Vorgaben wirksam verhindert werden.

Unabhängig von dem Kooperationswillen der Anbieter braucht es also wirksame Steuerungsinstrumente, um insbesondere das Abstellen von stationslosen Mieträdern und Miet-Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Straßenraum zu regeln und die Systeme als nachhaltige Mobilitätsform auszugestalten. Das gewerbliche Abstellen von Fahrrädern und E-Scootern sollte bundesweit durch eine Ergänzung der StVO als übermäßige Straßenbenutzung eingestuft werden. Die

Bereitstellung der Angebote muss zudem in den Straßengesetzen von Bund und Ländern klarstellend als Sondernutzung verankert werden. Zudem sollten automatische Tempodrosselungen bei E-Scootern ermöglicht werden. Somit könnte in sensiblen Bereichen wie Fußgängerzonen nicht nur das Parken, sondern auch das Fahren der Leihfahrzeuge wirksam unterbunden werden.

Bessere Steuerung des ruhenden Verkehrs

Parkraumbewirtschaftung bildet ein zentrales Instrument, um den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel zu unterstützen und dem Flächendruck im öffentlichen Straßenraum zu begegnen. Bislang bestehen jedoch auch hierbei enge rechtliche Grenzen. Bei flächenhaften Bewirtschaftungsmaßnahmen müssen örtlich vorhandene straßenverkehrsbezogene Gründe nachgewiesen werden. Dies sollte aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes sowie für die Neuaufteilung des öffentlichen Raums im Sinne einer hohen Flexibilität und Verantwortung der Kommunen entfallen.

Durch eine Ergänzung im StVG wurden die Länder ermächtigt, eigene Gebührenordnungen für Bewohnerparkausweise zu erlassen und damit die zu geringe Gebühr der bundesweit geltenden Gebührenordnung (GebOst) zu ersetzen. Damit alle Kommunen bundesweit von diesem Instrument Gebrauch machen können, bedarf es der Umsetzung in den Ländern. Auch eine bundesweite Anpassung im Rahmen der GebOst mit dem Ziel eines einheitlichen Gebührenrahmens scheint weiterhin zeitgemäß. Zudem sollten Bund und Länder die Kommunen bei der Bewertung des wirtschaftlichen Werts und sonstigen Nutzens von Parkraum unterstützen. Dies würde kommunales Handeln absichern, den Gestaltungsspielraum der Kommunen stärken und ein gemeinsames Verständnis über die Qualitätssteigerung des öffentlichen Raumes erzeugen.



Gerade in dicht bebauten Zentren findet der Lieferverkehr vielerorts keine Halteflächen. Lieferzonen können den fließenden Verkehr vom Zweite-Reihe-Parken entlasten und somit zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. Ein neues Verkehrszeichen „Lieferzone“ sollte daher die Möglichkeiten zur Schaffung exklusiver Ladebereiche erweitern.

Zur effizienteren Kontrolle von Parkverstößen sollte die digitale Parkraumkontrolle in Deutschland rechtlich ermöglicht und in Modellprojekten gefördert werden. So wird in Frankreich oder den Niederlanden die Methode so genannter „Scan-Fahrzeuge“, die im Vorbeifahren mit Kameras die Kennzeichen der stehenden Fahrzeuge ermitteln und einen Abgleich mit den in einer Datenbank hinterlegten Parkberechtigungen durchführen, bereits erfolgreich praktiziert. Dies ermöglicht deutlich mehr Kontrollen mit weniger Personal und sorgt letztlich dafür, dass Regeln besser eingehalten und gefährliche Konfliktsituationen im Straßenraum verhindert werden. Das Straßenverkehrsrecht des Bundes regelt das Parken und Halten im öffentlichen Straßenraum, wohingegen die Kontrolle wiederum im Landesrecht geregelt ist. Der Bund sollte eine Projektgruppe mit ausgewählten Ländern und Kommunen dem Ziel einer beispielhaften Umsetzung auch in Hinblick auf datenschutzkonforme Lösungen, einberufen.

Dialog von Bund, Ländern und Kommunen fortsetzen

Das Bündnis für moderne Mobilität zwischen Bund, Ländern und Kommunen hat sich als Dialogformat zu aktuellen Handlungsnotwendigkeiten der Mobilitätswende und den

verkehrlichen Auswirkungen der Pandemie bewährt. Es bietet eine geeignete Plattform, gemeinsame Handlungserfordernisse auch im Verkehrsrecht zu identifizieren. Es sollte daher in der neuen Legislatur fortgeführt werden, um den Austausch der staatlichen Ebenen in wesentlichen Fragen des kommunalen Verkehrs weiter zu pflegen. Das Bündnis kann weiterhin in Form einer Priorisierung von Maßnahmen zur Beschleunigung der Mobilitätswende beitragen. Die Arbeit des Bündnisses sollte fortlaufend durch Berichte und ein Monitoringsystem transparent dargestellt und überprüfbar gemacht werden.



DStGB

Deutscher Städte- und Gemeindebund

Mitgliedsverbände

Bayerischer Gemeindetag | Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz | Gemeinde- und Städtebund Thüringen Gemeindetag Baden-Württemberg | Hessischer Städte- und Gemeindebund | Hessischer Städtetag | Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund Niedersächsischer Städtetag | Saarländischer Städte- und Gemeindetag | Sächsischer Städte- und Gemeindetag | Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag | Städte- und Gemeindebund Brandenburg Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt | Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern | Städteverband Schleswig-Holstein | Städtetag Rheinland-Pfalz