

DEUTSCHER VERKEHRSGERICHTSTAG: ÜBER RADVERKEHR, TEMPOLIMITS UND CANNABISKONSUM

# „Wir wollen Einsatzkräfte schützen“

**Volker Wissing (52)**

ist seit Dezember 2021 Bundesminister für Digitales und Verkehr in der Ampel-Regierung. Davor war der promovierte Rechtsanwalt und frühere Richter fünf Jahre Wirtschaftsminister in seinem Heimatland Rheinland-Pfalz. Beim 60. Verkehrsgerichtstag in Goslar hält Wissing am Donnerstag den Plenarvortrag.

**Herr Wissing, Sie haben kürzlich die Autobahnkampagne „Runter vom Gas“ gestartet. Was verbirgt sich dahinter?**

**Volker Wissing:** Wir wollen Einsatzkräfte schützen, also Straßenwärterinnen und Straßenwärter, Polizistinnen und Polizisten, Sanitäterinnen und Sanitäter. Sie alle nehmen auf den Straßen für uns wichtige Aufgaben wahr. Dabei sehen sie sich in Baustellen und Staus immer wieder gefährlichen Situationen ausgesetzt, weil man oft nicht mit angepasster Geschwindigkeit an ihnen vorbeifährt. Deswegen wollen wir darauf hinweisen, dass es um ein ganz wichtiges Thema geht: Menschen zu schützen, die für unsere Sicherheit da sind.

**Konkrete, verbindliche Tempolimits sind damit nicht verbunden?**

Nein, aber es ist ja klar, dass beim Vorbeifahren an Hilfskräften eine angepasste Geschwindigkeit erforderlich ist. Das ist zwingend geboten. Zu unserer Verkehrssicherheitskampagne gehören auch Videos von Betroffenen. Diese Berichte von Einsatzkräften machen sehr anschaulich, um was es hier geht: um den Schutz von Menschenleben.

**Muss man dann nicht konsequenterweise auch über allgemeine Tempolimits auf Autobahnen, Landstraßen und auch innerorts nachdenken, um dort die Verkehrssicherheit zu erhöhen?**

„Die Länder sind dafür zuständig, den Verkehr zu überwachen.“

Mit dem Schutz von Hilfskräften hat das unmittelbar nichts zu tun. Wenn wir beispielsweise ein Tempolimit von 130 auf Autobahnen hätten, wäre es trotzdem vollkommen unangebracht, in einer Gefahrensituation mit 130 an Hilfskräften vorbeizufahren. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen an vielen Baustellen liegen deutlich darunter, auch um die dort Arbeitenden zu schützen.

**Aber wären allgemeine Tempolimits nicht trotzdem ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit? Dies wird ja immer wieder von Gutachtern gefordert.**

Verkehrssicherheit hat für uns oberste Priorität. An Strecken, an denen die Richtgeschwindigkeit nicht ausreichend Schutz bietet, gibt es in aller Regel heute schon Geschwindigkeitsbeschränkungen. Wir haben auf unseren Autobahnen, Landstraßen und auch innerorts viele Streckenabschnitte, auf denen ein Tempolimit gilt, damit die Sicherheitsanforderungen dort erfüllt werden.

**Rasen gilt im Straßenverkehr als Unfallursache Nummer eins. Viele Leute schei-**



Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat eine Kampagne gestartet, um Einsatzkräfte zu schützen.

FOTO: BMDV

**nen sich also nicht an bestehende Limits zu halten. Reicht das Sanktionssystem in Deutschland noch aus?**

Die Länder sind dafür zuständig, den Verkehr zu überwachen. Der Bund hat hier keine eigene Zuständigkeit. Wichtig ist natürlich, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen kontrolliert werden. Jeder Autofahrer ist verpflichtet, sein Fahrzeug nur mit der Geschwindigkeit zu fahren, die er auch sicher beherrscht. Wir haben in unserer Rechtsordnung eine ganze Reihe von wirksamen Sanktionen, mit denen wir darauf reagieren, wenn diese Regeln nicht eingehalten werden.

**Diese Sanktionen, ob Bußgelder oder Fahrverbote, könnte aber doch nur der Bund verschärfen.**

Der Bußgeldkatalog ist erst unlängst angepasst worden. Das wurde heftig in der Verkehrsministerkonferenz diskutiert, vor allem die Frage, ab wann ein Fahrverbot fällig werden soll. Da spielen viele Aspekte eine Rolle, insbesondere, dass viele Arbeitnehmer auf ihr Fahrzeug angewiesen sind. Entscheidend ist aber, dass konsequent kontrolliert wird, insbesondere an neuralgischen Punkten, wo Geschwindigkeitsbeschränkungen erforderlich sind, aber dort regelmäßig nicht eingehalten werden. Die Länder sind hier in der Verantwortung.

**In den Innenstädten entwickeln sich E-Scooter durch rabiante Fahrer und wildes Abstellen immer mehr zum Ärgernis. Sind strengere Regeln für Elektroroller**

**und ähnliche Gefährte erforderlich?**

Auch hier gibt es Regeln. Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung regelt die Verwendung von E-Scootern auf öffentlichen Straßen. Wir müssen dafür sorgen, dass diese Regeln auch eingehalten werden. Es gibt immer wieder Probleme, weil die E-Scooter nicht richtig abgestellt werden und dadurch Fußgänger und den Radverkehr behindern. Hier sind vor allem auch die Anbieter von Elektrokleinstfahrzeugen in der Verantwortung – mit denen wir regelmäßig im Austausch sind. Sie haben zugesagt, geeignete Maßnahmen zu ergreifen und die Nutzer entsprechend zu sensibilisieren. Außerdem haben wir den Kommunen bereits ein wichtiges Instrument an die Hand gegeben: Mit der StVO-Novelle haben wir für den Straßenraum

ein Standardbild „Elektrokleinstfahrzeug“ geschaffen. Damit ist es möglich, spezielle Parkflächen für Elektrokleinstfahrzeuge auszuweisen, auch in Kombination mit Fahrrädern. Es liegt an den Kommunen, diese Parkflächen tatsächlich einzurichten – und das Einhalten der geltenden Regeln zu überwachen.

**Und auch hier die Frage: Reichen die derzeitigen Sanktionen bei Verstößen aus?**

Das muss man kontinuierlich überprüfen. Das Hauptproblem scheint mir aber eher die Überwachungsichte zu sein und nicht die Höhe der vorgesehenen Bußgelder.

**Ihre Ampel-Regierung will den Konsum von Cannabis legalisieren. Welche Konsequenzen hat das für die Sicherheit im Straßenverkehr?**

Fahren unter Einfluss von Tetrahydrocannabinol ist ja heute schon nicht erlaubt. Die Legalisierung von Cannabis heißt natürlich nicht, dass man unter Einfluss von Cannabis ein Auto steuern darf. Ein Fahrzeug darf man nur dann fahren, wenn man in der Lage ist, es vollständig zu beherrschen und nicht unter Einfluss von Alkohol oder anderen Rauschmitteln steht.

**Und wie stellt man das bei Kiffern fest?**

Der Grenzwert für THC wird nicht durch uns festgelegt. Das ist Sache der Rechtsprechung. Als Verkehrsminister kann ich allen, die Cannabis konsumieren, nur dringend raten, sich verantwortungsbewusst zu verhalten und danach nicht am Straßenverkehr teilzunehmen. Denn sie gehen sonst ein erhebliches Risiko für sich und andere ein.

**Das Definieren von „danach“ ist allerdings schwierig, weil sich auch noch mehrere Tage nach dem Konsum THC-Rückstände im Blut nachweisen lassen. Die**

„Fahren unter Einfluss von Tetrahydrocannabinol ist ja heute schon nicht erlaubt.“

**Kiffer-Lobby beklagt hier eine Ungerechtigkeit gegenüber Alkoholsündern.**

THC ist ein anderer Wirkstoff als Alkohol. Insofern sind die Dinge nicht zu vergleichen. Die Verantwortung bleibt beim Konsumenten. Wer auf der sicheren Seite für sich und andere sein will, muss im Zweifelsfall sein Fahrzeug stehen lassen.

**Was halten Sie von der immer wiederkehrenden Forderung, Fahrverbote und Führerscheinentzug nicht nur bei Verkehrs-sünden, sondern auch bei anderen Delikten wie Ladendiebstahl oder Körperverletzung zu verhängen?**

Diese Diskussion wird schon seit 20 oder 30 Jahren geführt. Die Frage ist heftig umstritten. Ich bin als Verkehrsminister nicht dafür zuständig, hier eine Position der Bundesregierung zu äußern. Da müssten Sie den Justizminister fragen.

**Und wenn ich Sie als ehemaligen Richter und Staatsanwalt frage?**

Dann kann ich Ihnen sagen, dass ich kein begeisterter Anhänger dieser Idee bin.

Das Gespräch führte Peter Mlodoč.

## Konkurrenz um den knappen Straßenraum

Autofahrer fassen breite Radwege geradezu als Einladung zum illegalen Parken auf. Radfahrer rächen sich, indem sie rote Ampeln oder vorgeschriebene Radwege ignorieren. Beide Gruppen beklagen wechselseitig regelwidriges und rücksichtsloses Verhalten. Von einem „Kampf der verschiedenen Mobilitätskulturen“ sprechen Wissenschaftler, von einem „Verkehrsdichte-Stress“ Praktiker bei Polizei und Behörden. „Der öffentliche Verkehrsraum ist völlig überbucht“, sagt Michael Milde, Abteilungsleiter Mobilitätsplanung in Münster. „Das führt zwangsläufig zu Konflikten.“

Und zu vielen Unfällen. Während die Opferzahlen im gesamten Verkehrsgeschehen rückläufig sind, stagnieren sie bei Radfahrern auf hohem Niveau. 2021 waren 372 Getötete, 14.918 Schwerverletzte und fast 69.000 Leichtverletzte zu beklagen. Damit sind laut Unfallforschung der Versicherungen (UDV) 15 Prozent der Getöteten und 27 Prozent der Schwerverletzten Radfahrer. Zwar habe der Radverkehr insbesondere durch E-Bikes in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen, aber im Hinblick auf

die Bezugsgröße der zurückgelegten Kilometer seien das völlig „inakzeptable Zahlen“, beklagt UDV-Chef Siegfried Brockmann.

Ab Donnerstag sucht der 60. Verkehrsgerichtstag in Goslar nach Wegen, die Konflikte zu entschärfen und so die Folgen abzumildern. Bund, Länder und Kommunen haben sich vor allem aus Klimaschutzgründen ambitionierte Ziele zum Ausbau des Radverkehrs gesetzt. So sieht der „Nationale Radverkehrsplan“ des Bundes vor, die mit dem Rad zurückgelegten Kilometer in Deutschland bis 2030 zu verdoppeln.

„Mehr Radverkehr mit mehr Verkehrssicherheit – wie schaffen wir das?“, lautet dazu die Frage des Arbeitskreises. Dort nehmen die Experten aus Justiz, Verwaltung, Medizin, Versicherungswirtschaft und Automobil-Clubs auch Fußgänger in den Blick, die sich ihrerseits häufig über Rüpelparkplätze beschweren. „Kombinierte Geh- und Radwege müssen die Ausnahme bleiben“, meint Milde.

Neben technischen Vorrichtungen wie Abbiegeassistenten für Lastwagen oder Totwinkel-Spiegel an Ampelmasten steht natürlich auch der Selbstschutz der Drahtesel-

Piloten zur Debatte. Das Reizwort heißt Helmpflicht. Unfallforscher wie Brockmann raten seit Jahren dringend dazu, den Kopfschutz zu tragen, um den schlimmen Folgen eines Sturzes aufs Pflaster effektiv vorzubeugen. Über passiven Schutz wie im Auto – Gurt, Airbag und Deformationszone – verfüge der Radfahrer ja nicht. Deren Lobby lehnt einen gesetzlichen Zwang ab, um den (Verkaufs-) Boom nicht zu stoppen. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) belässt es bei einer allgemeinen Empfehlung. Allerdings sieht auch Experte Brockmann eine explizite Pflicht aus verfassungsrechtlichen Gründen kritisch.

Konfliktträchtig dürfte in Goslar ebenfalls das Thema Nebeneinander im engen Verkehrsraum werden. Für Planer Milde, dessen Arbeitsort Münster bei der jährlichen Auszeichnung zur fahrradfreundlichsten Stadt immer ganz weit vorne liegt, ist der Fall klar: „Wir müssen zu einer Umverteilung zugunsten des Umweltverbands aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr kommen. Das Auto muss Platz abgeben“, fordert der Abteilungsleiter. Die im vergangenen November kräftig er-

höhten Bußgelder für Radwege-Blockierer müsse man konsequent durchsetzen und deren Autos abschleppen. „Mal eben auf dem Radweg parken und Brötchen holen, ist ein absolutes No-Go.“

Der Deutsche Anwaltverein (DAV) warnt dagegen vor einer einseitigen Diskriminierung der Autofahrer. „Auch auf die Interessen und die Funktionen des Kraftfahrzeugverkehrs muss geachtet werden“, verlangt Verkehrsanwalt Martin Diebold aus Tübingen. Nach wie vor würden die mit Abstand meisten Personen und Waren mit Kraftfahrzeugen befördert. „Für diese stellt das Fahrrad nicht immer eine Alternative dar“, meint Diebold.

Sozialgeografin Jana Kühl, die 2020 auf die deutschlandweit erste Professur für Radverkehrsmanagement an die Ostfalia Hochschule in Salzgitter berufen wurde, plädiert dagegen, potenzielle Konkurrenzsituationen durch eine bauliche Gestaltung zu entschärfen: „Das Pollern von Parkverbotszonen in Straßeneinmündungen sowie Protected Bike Lanes zur Vermeidung von Falschparken sind hierfür einfache Beispiele.“



Jana Kühl ist Professorin für Radverkehrsmanagement. FOTO: MATTHIAS NICKEL/OSTFALIA

HPM