



reibern will eine soziale Verkehrswende: Wie viel Geld Bürger:innen für ihren Anwohnerparkausweis zahlen, soll von deren Einkommen abhängen. Das ist ein neuer Ansatz. Doch innovativ dürfen Kommunen bei ihrer Verkehrspolitik nach derzeitiger Rechtslage nicht sein. Die Richter:innen des Bundesverwaltungsgerichts kassierten die Idee. „Eine Bemessung der Gebühren nach sozialen Zwecken hat der Gesetzgeber nicht vorgesehen“, urteilten sie. Ob neue Rad- oder Fußgänger:innenwege, verkehrsberuhigte Zonen, Tempo 30 oder Parkgebühren – bislang haben die Kommunen kaum einen Spielraum, ihre öffentlichen Räume umzugestalten und Autos zurückzudrängen. Die derzeitige Gesetzeslage sichert die Privilegien der Autofahrenden in den Kommunen. „Im Zweifel fahren Autos überall 50 und parken, wo sie wollen“, fasst der Jurist Roman Ringwald die Rechtslage zusammen. Er berät Kommunen in Fragen der Verkehrswende. Wollen Städte und Gemeinden Tempo-30-Zonen einrichten oder Parkgebühren erheben, müssen sie nachweisen, dass das wirklich nötig ist. Das kostet Zeit und Geld. Verzichteten sie darauf, riskieren sie eine Klage, etwa von Anwohner:innen.

Das soll sich ändern. Am Mittwoch will das Bundeskabinett einen Gesetzentwurf von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) verabschieden, der die Möglichkeit eröffnet, dass Kommunen sehr viel größere Spielräume bekommen. Die vorgesehene Änderung wirkt unscheinbar, hat aber weitreichende Folgen. Im Straßengesetz soll es eine Veränderung geben: Derzeit wird dort allein die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs als Ziel bezeichnet – wobei damit im allgemeinen Autoverkehr gemeint ist. Neu hinzukommen als weitere Ziele sind der Klima- und Umweltschutz, die Gesundheit und die städtebauliche Entwicklung. Die Änderung des Straßengesetzes ist im Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP vereinbart worden. Am vergangenen Donnerstag verschickte das Bundesverkehrsministerium den Gesetzentwurf an Verbände zur Stellungnahme. Am Mittwoch soll das Gesetz ins Bundeskabinett.

Hat der Bundestag das Gesetz verabschiedet, kann aber noch nicht von einem Ende die Rede sein: Entscheidend ist, dass im Anschluss die Straßenverkehrsordnung (StVO) angepasst wird. Denn die Privilegien für den Autoverkehr sind hier verankert. Besonders Paragraph 45 ist reformbedürftig. Dort ist festgeschrieben, dass Beschrän-

Runter von der Autospur

Das Bundeskabinett will am Mittwoch eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes beschließen. Radfahrer könnten profitieren, Umweltverbände vermissen aber noch konkrete Schritte

Von Anja Krüger

kungen und Verbote für den Autoverkehr nur erlaubt sind, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht“. Gerade die Anforderung, diese Gefahrenlage nachzuweisen, macht Änderungen für Kommunen so schwer, dass sie es oft lieber lassen. Teilweise ist es ihnen auch kaum möglich, die bislang geforderten Nachweise zu erbringen. Bevor etwa eine Bus- oder Radspur eingerichtet werden darf, muss eine bestimmte Nutzung nachgewiesen werden – aber die Nachfrage kommt erst in Gang, wenn die Spur da ist.

Kommunen können heute auch keine speziellen Regeln für E-Autos oder Car-Sharing erlassen, um Anreize für ihre Nutzung zu schaffen. „Wir warten auf die Novelle“, sagt Thomas Kiel d’Aragon, Verkehrsreferent des Deutschen Städtetags. Allerdings sehen die Kommunen auch

Nachbesserungsbedarf. Sie wollen eine Erprobungsklausel. „Unser Wunsch ist, dass wir in die Innovation kommen, damit wir in Änderungsprozesse kommen, die uns voranbringen“, sagt er.

Für die Denkfabrik Agora Verkehrswende ist die Novelle ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. „Sie wird das Beste sein, was wir in dieser Legislaturperiode bekommen“, ist Christian Hochfeld überzeugt, Direktor von Agora Verkehrswende. Mit der Reform der Straßenverkehrsordnung könne ein Paradigmenwechsel eingeleitet und ein Modernisierungsschub im städtischen Verkehr ausgelöst werden.

Nicht alle teilen diese Einschätzung. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) sieht in der Novellierung den „Versuch der Festschreibung des Primats einer autofreundlichen Stadt“ und spricht von einer „Nebelkerze“.

„Eine wirkliche Reform des Straßenverkehrsgesetzes ist nicht vorgesehen“, sagt Geschäftsführer Jürgen Resch. Die Organisation kritisiert, dass das Gesetz selbst keine konkreten Schritte und eben keine Änderung der Straßenverkehrsordnung vorsieht – obwohl das nach Auffassung der DUH durch eine kleine Änderung in der Novelle möglich wäre. „Wir brauchen auch für die kosten- deckende und den ÖPNV mitfinanzierende Parkraumbewirtschaftung mehr Rechte für die Stadt“, fordert Resch. „Und auch die Umwidmung von Straßenflächen in geschützte Radwege und Busspuren muss bereits im Straßenverkehrsgesetz geregelt werden.“

Die Verband Changing Cities ist geduldiger. Er sieht „viel Gutes, aber wenig Konkretes“ in dem Entwurf. Die Radaktivist:innen ärgert, dass das Ministerium den Verbänden

nur 24 Stunden Zeit für eine Stellungnahme gegeben hat. „Zivilgesellschaftliche Beteiligung nur über ein so kurzes Zeitfenster zu ermöglichen, lässt mutmaßen, dass eine wirkliche demokratische Beteiligung vom Ministerium gar nicht erwünscht ist oder nicht priorisiert wird“, heißt es in einer Stellungnahme.

Allerdings: Kommunen müssen Handlungsspielräume auch nutzen wollen. Das ist keineswegs überall der Fall. In Berlin etwa will die neue Regierung aus CDU und SPD zurückdrehen, was die rot-rot-grüne Koalition an Verbesserungen für Radler:innen auf den Weg gebracht hat. Die neue Verkehrsministerin Manja Schreiner (CDU) hat geplante Radwegprojekte auf Eis gelegt. Sie will Projekte kippen, wenn nur ein einziger Parkplatz dafür weichen muss.

Mehr Platz für Radler:innen, weniger für Autofahrende: Das könnte die Reform des Straßenverkehrsgesetzes bewirken
Foto: Karsten Thielker

„Auf diesem Fundament ist es möglich, die Mobilitätswende weiter aufzubauen“

Mit dem neuen Straßenverkehrsgesetz hätten Kommunen mehr Spielraum, sagt Janna Aljets von der Agora Verkehrswende

Interview Anja Krüger

taz: Frau Aljets, am Mittwoch soll die Reform des Straßenverkehrsgesetzes vom Bundeskabinett beschlossen werden. Die Regierung hat im Koalitionsvertrag mehr Raum für Kommunen bei der Verkehrsgestaltung versprochen. Hält sie das ein?

Janna Aljets: Die Bundesregierung macht zumindest den ersten notwendigen Schritt in diese Richtung. Mit der Reform sollen Klimaschutz, Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung als Ziele ins Straßenverkehrsgesetz aufgenommen werden. Sie sollen gleichberechtigt neben die Ziele Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs gesetzt werden, die bislang allein im Gesetz stehen. Die bisherige Zielsetzung führt dazu, dass das Auto faktisch privilegiert wird.

Was kommt nach dem ersten Schritt?

Was folgen muss, ist eine umfassender Reform der Straßenverkehrsordnung, der StVO. Dort ist sehr restriktiv geregelt, wann zum Beispiel die Leichtigkeit des Verkehrs, also in der Praxis oft umgesetzt als das Vorrecht des Autos, eingeschränkt werden kann. Das sind die Verkehrsregeln, nach denen wir uns alle richten. Das sind auch die Regeln, nach denen Kommunen Verkehrsplanung machen müssen. Erst wenn auch die StVO an den neuen Zielen des StVG ausgerichtet ist, kann sich auf den Straßen spürbar etwas ändern.

Welche Folgen hat es bislang, dass das Straßengesetz dem Auto Privilegien einräumt?

Für Kommunen ist es zum Beispiel schwierig, eine Auto- oder Parkspur wegzunehmen und statt-

dessen eine Radspur einzurichten. Denn dadurch würde die Leichtigkeit des Autoverkehrs eingeschränkt. Deswegen sind gegen solche Maßnahmen Klagen möglich. Die Klagefreudigkeit ist in Deutschland sehr groß. In München zum Beispiel wurde in den vergangenen zweieinhalb Jahren so viel geklagt wie in den zehn Jahren davor nicht. Auch wenn die Stadt meistens gewinnt, ist der damit verbundene Aufwand unverhältnismäßig.

Können Städte nach der Reform sofort mit der Verkehrsweise loslegen?

Im aktuellen Gesetzentwurf ist nicht eindeutig geregelt, wie groß die Handlungsspielräume und die Möglichkeiten der Kommunen sind. Das müsste deutlicher geregelt werden. Aber beim Beispiel Parken wäre vorstellbar, dass Kommunen ein flächendeckendes Parkraummanage-

ment einführen können und nicht mehr Straßenzug für Straßenzug einzeln nachweisen müssen. Denn bisher läuft es so: Hier besteht Parkdruck, hier fangen wir an, Gebühren zu erheben. Dann verlagert sich der Druck auf die Nebenstraße, dann zieht die Kommune nach. Wenn die StVO entsprechend angepasst wird, kann zum Beispiel dieser Parkdruck nachweis gelockert werden oder wegfallen, einfach weil Parkraumbewirtschaftung aus städtebaulicher Sicht sinnvoll ist.

Wie gut stehen die Chancen, dass die StVO angepasst wird?

Wir hören, dass das schon in der Vorbereitung ist. An der Reform der StVO ist auch der Bundesrat beteiligt. Die Verkehrsministerkonferenz der Länder hat schon sehr konkrete Änderungen eingefordert, die auch Tempo 30 in den Kommunen einschließt. Aus den Ländern gibt es da-

verkehrswende

her positive Signale, denn sie sind ja oft noch näher an den Kommunen als das Bundesverkehrsministerium.

Einige Verbände üben sehr scharfe Kritik an dem Entwurf für das neue Straßenverkehrsgesetz, weil sie es für zu autofreundlich halten.

Der vorliegende Gesetzentwurf ist nicht perfekt. Da ist sicher handwerklich noch etwas zu verbessern. Wir müssen aber auch sehen, was in der aktuellen Regierungskoalition möglich ist. Was jetzt vorliegt, ist ein guter Kompromiss und ein solides Fundament. Auf diesem Fundament ist es möglich, die Mobilitätswende weiter aufzubauen. Wir haben monatlang befürchtet, dass die neuen Ziele entweder gar nicht oder als nachrangige Ziele aufgenommen werden. Damit wäre der Status quo tatsächlich zementiert oder sogar verschlechtert worden.



Janna Aljets ist Projektleiterin Städtische Mobilität bei der Denkfabrik Agora Verkehrswende. Sie entwickelt Strategien für die urbane Verkehrswende und vernetzt kommunale Akteure:innen.