

KommP

KommunalPraxis spezial

FACHZEITSCHRIFT FÜR VERWALTUNG, ORGANISATION UND RECHT

HERAUSGEBER

Christoph Donhauser
Timm Fuchs
Prof. Dr. Andreas Saxinger

ÖFFENTLICHER VERKEHR UND MOBILITÄTSWENDE

Modernisierung des Personenbeförderungsrechts,
Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung und
Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

FACHBEITRÄGE

Modernisierung des Personenbeförderungsrechts – Neue Steuerungsmöglichkeiten durch Behörden der Länder und Kommunen

Bereitstellung von Mobilitätsdaten zur gemeinwohlorientierten Regulierung im Rahmen eines Monitorings – Anforderungen nach der Mobilitätsdatenverordnung

Planungsbeschleunigung im ÖPNV

Über ein wenig wirkungsvolles und teures Instrument: das 365-Euro-Ticket

Plädoyer für eine stärkere Beteiligung der Nutzer und Nutznießer an der Finanzierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur

Das Gesetz zum autonomen Fahren – Auswirkungen der Mobilitätsrevolution auf kommunaler Ebene

Städte wollen mit Tempolimit die Mobilitätswende angehen

Heft 4 | 2021

21. Jahrgang

KommP spezial

ISSN 1617-3759 · B 1392

Art.-Nr. 69391104

4

Carl Link Kommunalverlag



Annette Baier
Verantwortliche Redakteurin,
annette.baier@wolterskluwer.com

Liebe Leserinnen und Leser,

in diesem sowie im vergangenen Jahr gab es wichtige Änderungen im Personenbeförderungsrecht, die im Mittelpunkt dieser Ausgabe stehen. So ist am 01.08.2021 das Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts in Kraft getreten. Kern der Novelle war die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes, um insbesondere neue digitale Mobilitätsformen dauerhaft in das Genehmigungsrecht einzuführen und die Bereitstellung von Mobilitätsdaten umfassend zu regeln. *Kiel d’Aragon* gibt u.a. einen Überblick über die wesentlichen Inhalte der Änderungen, noch ausstehende Schritte und erste Hinweise zu den Aufgaben für die Städte und Landkreise als ÖPNV-Aufgabenträger und Genehmigungsbehörden.

Für die öffentliche Hand sind Daten für die Regulierung der Verkehre von zentraler Bedeutung, um insbesondere die klimapolitischen Ziele erreichen zu können. Da ein pauschales Datensammeln nicht gestattet ist, kommt es darauf an, die Nutzungszwecke für die Erhebung und Verwendung von Daten vorab klar zu definieren. Mit den Anforderungen nach der Mobilitätsverordnung beschäftigen sich *Niemann/Stegemann*.

Bereits 2020 hat der Gesetzgeber die Regelungen zur Planfeststellung modernisiert. *Kramer* thematisiert die Planungsbeschleunigung im ÖPNV, indem er den Werdegang dieser »Beschleunigungsgesetzgebung« und ihre praktischen Folgen für den straßengebundenen ÖPNV vorstellt und einen Ausblick auf die weitere Entwicklung gibt.

Bus und Bahn sollen attraktiver werden, um mehr Menschen zu bewegen, die öffentlichen Verkehrsmittel statt des eigenen Autos zu nutzen. Als ein Mittel wird z.B. das 365-Euro-Ticket angesehen, das *Schilling* kritisch beleuchtet.

Mietzsch setzt sich mit der Finanzierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur auseinander und plädiert für eine stärkere Beteiligung der Nutzer und Nutznießer.

Mit dem Gesetz zum autonomen Fahren vom 12.07.2021 wurden die §§ 1d bis 1l in das Straßenverkehrsgesetz eingefügt. *Miethaner/Zielonka* stellen den Rechtsrahmen vor und zeigen auf, welche Auswirkungen die Einführung des Betriebs autonomer Kraftfahrzeuge auf die Kommunen hat.

Im Juli 2021 hat sich die Initiative »Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten« gegründet, der sich im November bereits ca. 60 Kommunen angeschlossen hatten. Sie fordern u.a. die Möglichkeit, flächendeckend Tempo 30 anordnen zu können. Ein Rechtsgutachten im Auftrag von Agora Verkehrswende belegt, dass der Rechtsrahmen nicht mehr zeitgemäß ist, und skizziert eine mögliche Reform. *Kosok* stellt dieses Gutachten vor.

Ich wünsche Ihnen auch im Namen der Herausgeber der KommP speziell frohe und besinnliche Weihnachtstage und ein erfolgreiches und gesundes Jahr 2022.

Ihre

Annette Baier

Annette Baier



Fachbeiträge

Thomas Kiel d’Aragon
Modernisierung des Personenbeförderungsrechts – Neue Steuerungsmöglichkeiten durch Behörden der Länder und Kommunen 158

Jörg Niemann/Till Stegemann
Bereitstellung von Mobilitätsdaten zur gemeinwohlorientierten Regulierung im Rahmen eines Monitorings – Anforderungen nach der Mobilitätsdatenverordnung 167

Prof. Dr. Urs Kramer
Planungsbeschleunigung im ÖPNV 172

Dr. Jan Schilling
Über ein wenig wirkungsvolles und teures Instrument: das 365-Euro-Ticket 179

Dr. rer. pol. Oliver Mietzsch
Plädoyer für eine stärkere Beteiligung der Nutzer und Nutznießer an der Finanzierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur 183

Dr. Tobias Miethaner/Arne Zielonka
Das Gesetz zum autonomen Fahren – Auswirkungen der Mobilitätsrevolution auf kommunaler Ebene 187

Philipp Kosok
Städte wollen mit Tempolimit die Mobilitätswende angehen 190



Aktuelle Rechtsprechung 193



Veranstaltungen 196



Impressum und Vorschau 199



Städte wollen mit Tempolimit die Mobilitätswende angehen

von Philipp Kosok, Agora Verkehrswende, Berlin

Bereits über 60 Kommunen haben sich der Initiative »Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten« angeschlossen, seit diese im Juli 2021 gegründet wurde. Sie fordern von der Bundesregierung, unnötige Einschränkungen und kleinteilige Nachweisverfahren aus den Straßenverkehrsgesetzen zu streichen, um so einfacher und schneller die Trans-

formation der Mobilität im urbanen Raum angehen zu können. Kern der Forderungen ist die Möglichkeit, flächendeckend und auch auf Hauptstraßen Tempo 30 anordnen zu können. Ein Rechtsgutachten im Auftrag von Agora Verkehrswende belegt, dass der Rechtsrahmen nicht mehr zeitgemäß ist, und skizziert eine mögliche Reform.

I. Mindestens 30 % des Autoverkehrs müssen verlagert werden

Die Verkehrswende läuft ebenso schleppend, wie sie überfällig ist. 2021 sind die Treibhausgasemissionen so hoch wie vor dreißig Jahren. Auch die vorübergehenden Einschränkungen der Mobilität in der Corona-Pandemie lassen keine dauerhafte Trendwende erkennen. Allein im ersten Halbjahr 2021 ist die Zahl der in Deutschland zugelassenen Pkw um 312.717 Stück gestiegen.¹ Dabei geben das Klimaschutzgesetz der Bundesregierung und das Versprechen von Paris einen überaus ambitionierten Minderungspfad vor. Bis zum Ende dieses Jahrzehnts müssen die CO₂-Emissionen nahezu halbiert werden. Anschließend bleibt dem Verkehrssektor bis zum Jahr 2045, um gänzlich klimaneutral zu werden.

Die umfassende Studie **Klimaneutrales Deutschland 2045**, die das Wuppertal Institut, das Öko-Institut und Prognos im Auftrag der Thinktanks Agora Verkehrswende, Agora Energie- und Stiftung Klimaneutralität erarbeitet haben, rechnet vor, was die meisten in der Mobilitätsbranche längst wussten. Die Antriebswende im Straßenverkehr allein genügt nicht. Nahezu die gesamten verkehrsbedingten Emissionen entstehen beim Verbrennen von Diesel und Benzin in Pkw und Lkw. Selbst wenn die Verbrennungsmotoren überwiegend durch vergleichsweise energieeffiziente batterieelektrische Antriebe ersetzt werden (Fahrzeuge, die beispielsweise mit Wasserstoff betankt werden, haben einen deutlich schlechteren Wirkungsgrad), werden die erneuerbaren Energien, auch bei einem stark beschleunigten Ausbau bis in die Mitte des Jahrhunderts, nicht genügen, um den enormen Energiebedarf unsere Mobilität zu decken. Der Studie zufolge müssen in Zukunft mindestens 30 % der derzeit mit Autos zurückgelegten Kilometer perspektivisch mit den deutlich energiesparsameren öffentlichen Verkehrsmitteln sowie zu Fuß und mit dem Fahrrad absolviert werden.² Erst diese Wende in unserem Mobilitätsverhalten, in Kombination mit der Antriebswende, führt zu einer klimagerechten Verkehrswende.

II. Mehr Handlungsspielräume für die Städte

Die zunehmende Erhitzung des Klimas ist dabei die drängendste, aber längst nicht die alleinige Motivation, die Mobilitätswende endlich in Gang zu bringen. Die Reduktion des Autoverkehrs verspricht gerade für das Leben in der Stadt viele weitere Vorteile: weniger Luftschadstoffe und Lärm, mehr Raum für Aufenthalt und Stadtgrün statt Stau und Stellplätze. Deswegen ist der Ruf nach Veränderung gerade aus dem urbanen Räumen laut. Die negativen Folgen des Autoverkehrs sind dort besonders deutlich spürbar. Nachdem in den vergangenen Jahren zahlreiche Bürgerinitiativen für bessere Radinfrastruktur, autofreie Innenstädte und sichere Straßen kämpften, melden sich nun die Städte selbst zu Wort – und das so deutlich wie lange nicht mehr.

Nahezu alle Kommunen haben sich vom Leitbild der autogerechten Stadt verabschiedet. Sie wollen Tempo 30 und Null-emissionszonen, mehr Aufenthaltsqualität für Menschen und flexiblere Mobilitätsangebote. Doch das Straßenverkehrsrecht des Bundes setzt ihnen enge Grenzen. Dieses hat im Wesentlichen die »Flüssigkeit des Verkehrs« zum Ziel. Aus seiner Historie heraus ist das Straßenverkehrsrecht stark auf den Pkw-Verkehr ausgerichtet. Dieser soll nur eingeschränkt werden,

wenn örtlich eine Gefahr vorliegt. Neuordnungen des Verkehrs erfordern deshalb aufwendige Nachweisverfahren. Im derzeitigen Rechtsrahmen ist es nicht möglich, die Mobilität vor Ort großräumig umzugestalten.

Wie groß das Interesse der Kommunen ist, gerade angemessene Geschwindigkeiten selbst festzulegen, zeigt die Initiative von den für Mobilität zuständigen Beigeordneten aus den Städten Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm. Deren Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister vertreten dabei ein breites politisches Spektrum von CDU und CSU über SPD bis Grüne. Die Initiative »Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten« bekennt sich zur Mobilitätswende und fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten.³

Die Initiative wurde am 06.07.2021 von sieben Städten bei einer Online-Veranstaltung von Agora Verkehrswende und dem Deutschen Städtetag gestartet. Seitdem schließen sich jede Woche weitere Städte an. Bis 11.11.2021 hatten 57 weitere Kommunen ihre Unterstützung bereits verbindlich in Form eines Ratsbeschlusses oder einer Erklärung von Beigeordneten oder Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern formuliert. Rund 20 weitere Städte und Gemeinden haben ihr Interesse an der Initiative bekundet. Der Druck auf die kommende Bundesregierung ist damit groß. Auch weiterhin ist es Kommunen möglich, der Initiative beizutreten. Der Deutsche Städtetag übernimmt dabei die Koordinierung.

Die noch 2021 von der scheidenden Regierung vorgenommene Verschärfung des Bußgeldkatalogs und die Anpassungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) führen zwar in dieselbe Richtung, gehen vielen Städten aber nicht weit genug. Eine weitergehende Reform möglichst im kommenden Jahr ist gefragt. Ein Rechtsgutachten der Kanzlei Becker Büttner Held im Auftrag von Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität hat bereits skizziert, wie eine solche Reform aussehen könnte. Das Gutachten geht dabei über die Forderungen der Städteinitiative hinaus und erörtert die grundlegenden Änderungsmöglichkeiten im Straßenverkehrsrecht, um den kommunalen Handlungsspielraum zu vergrößern.⁴

III. Rechtsgutachten zeigt Reformbedarf

Die Juristen von Becker Büttner Held stellen in ihrem Rechtsgutachten zunächst fest, dass das Straßenverkehrsrecht ein sachlich begrenztes Ordnungsrecht ist. Deshalb muss, wenn Behörden tätig werden wollen, zumindest weitestgehend eine Gefahr vorliegen. Die Generalklausel des § 45 StVO ermöglicht im Wesentlichen Maßnahmen, die der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen. Klima- und umweltpolitische Aspekte können nur sehr eingeschränkt herangezogen werden. Hinzu kommt eine strukturelle Ausrichtung des Straßenverkehrsrechts auf den Pkw-Verkehr.

Eine Reform sollte zum Ziel haben, zusätzlich zur Gefahrenabwehr und der Flüssigkeit des Autoverkehrs gleichberechtigt Aspekte des Klima- und Umweltschutzes, des Gesundheitsschutzes, der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sowie die Unterstützung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung aufzugreifen. Angesichts des derzeit sehr reaktiven Charakters des StVO als Gesetz zur Gefahrenabwehr würden Verbesserungen besonders den planerischen Charakter stärken.



Dafür bedarf es in jedem Fall einer Änderung der Verordnungsermächtigung im Straßenverkehrsgesetz (StVG) sowie einer Anpassung der wesentlichen Vorschriften in der StVO, insbesondere von § 45 StVO.

Obwohl das Straßenverkehrsrecht grundsätzlich keine Privilegierung einzelner Verkehrsarten vorsieht, führt es de facto längst zu einer Privilegierung des Autoverkehrs. So ist beispielsweise das Parken im öffentlichen Raum grundsätzlich gratis. Will eine Kommune den Parkraum bewirtschaften, um die Nutzung des Autos innerhalb der Stadt unattraktiver zu machen, muss sie zunächst aufwendig einen »Parkdruck« nachweisen. Auch bei der Ausweisung von Tempo 30 muss einiger Aufwand betrieben werden. So dürfen sich Tempo-30-Zonen weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf Vorfahrtsstraßen erstrecken. Bei der Anordnung einer streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf einer Hauptstraße bedarf es einer besonderen Rechtfertigung, wie beispielsweise häufige geschwindigkeitsbedingte Unfälle. Die Anordnungsmöglichkeiten sind vielfach zu eng gefasst. Ein ausgewogener Mix von Push-Maßnahmen (Tempolimit, Parkraumbepreisung) und Pull-Maßnahmen (Ausbau des Radwegenetzes und des ÖPNV-Angebots), um den Umweltverbund zu stärken ist bisher nur schwer möglich.

Zwar sind, dank der wachsenden Anzahl von Ausnahmen von der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h, heute die Mehrheit der städtischen Straßen nur noch mit 30 km/h zu befahren. Was die StVO als Ausnahme vorsieht, ist damit längst die Regel. Für die Behörden bedeutet dies aber stets ein aufwendiges und kleinteiliges Begründen und Nachweisen im engen Rechtsrahmen – und das bei Personalnot in vielen kommunalen Straßenverkehrsbehörden. Städte wie Münster oder Leipzig, die gerne schneller vorankommen möchten und eine autoarme Verkehrsplanung für ganze Stadtteile bevorzugen, werden ausgebremst.

Die einfachste Gesetzesänderung in Sachen Höchstgeschwindigkeit wäre eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften in § 3 StVO. Anstatt dass Verwaltungen aufwendig für die meisten Gebiete der Stadt den Sinn von niedrigeren Geschwindigkeiten nachweisen müssten, können sie sich darauf beschränken, auf einigen wenigen leistungsstarken Hauptachsen Geschwindigkeiten oberhalb von 30 km/h auszuweisen. Auch der »Schilderwald« wäre so gelichtet.

Auch bei Radverkehrstreifen zeigt sich die ordnungsrechtliche Enge von § 45 StVO. Ein prominentes Beispiel sind die Pop-up-Radwege, die das Land Berlin mit Verweis auf die veränderten Mobilitätsanforderungen in der Corona-Pandemie ausgewiesen hatte. Es kam zu mehreren Gerichtsverfahren, da § 45 Abs. 9 StVO vorsieht, dass besondere Umstände die Radfahrstreifen zwingend erforderlich machen. Zwar konnten alle Pop-up-Radwege letztlich erhalten und nach und nach baulich verstetigt werden, dennoch war die Verwaltung zunächst mit Gerichtsverfahren, Unfallstatistiken und Verkehrszählungen befasst, anstatt den Straßenraum großflächige im Sinn der Mobilitätswende umzuverteilen.

IV. Neu: Begegnungs- und Nullemissionszonen

Neben diesen bestehenden aber oft schwer anzuwendenden Instrumenten zur Straßenraumgestaltung sind auch neue Instrumente wünschenswert. Dazu zählt eine »echte« Begegnungszone und die Möglichkeit für Kommunen, künftig auch

Null-Emissionszonen einzurichten. Die Begegnungszone kann lokal geeignet sein, um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. Sie folgt der Idee des shared space, in dem die unterschiedlichen Verkehrsarten ohne Trennungen einen gemeinsamen Straßenraum nutzen.

Aus dem derzeit geltenden Recht kommt der »verkehrsberuhigte Bereich« dem am nächsten. Seine Anordnung setzt aber voraus, dass die Straße sehr gering frequentiert ist und eine überwiegende Aufenthaltsfunktion hat. Großflächige Anordnungen sind nicht möglich. Eine Neueinführung einer Begegnungszone in der StVO kann hier den Handlungsspielraum der Kommunen vergrößern. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe Fußverkehr der Verkehrsministerkonferenz hat dazu im Frühjahr bereits einen sinnvollen Vorschlag vorgelegt.⁵

Neu wäre auch die Ausweisung von Zonen, in denen der Verkehr aufgrund seiner Klimabelastung beschränkt wird (zero emission zone). So denkt beispielsweise das Land Berlin in seinem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 darüber nach, in gewissen Bereichen fossil betriebene Fahrzeuge auszuschließen. Rechtlich möglich ist das derzeit nicht. Die bekannten Umweltzonen resultieren aus dem Bundes-Immissionsschutzgesetz. Mit diesem wird die Luftqualität sichergestellt. CO₂ ist jedoch kein Luftschadstoff, sondern ein Treibhausgas. Daher könnte auch hier eine Lösung sein, das StVG um den Regelungszweck des Klimaschutzes zu erweitern.

V. Änderungen in StVO und StVG notwendig

Die Öffnung des Straßenverkehrsrechts könnte durch die Ergänzung der genannten Ziele in Form von weiteren Regelungszwecken erfolgen, so ein Vorschlag der Rechtsgutachter. Dafür müsste die Verordnungsermächtigung im Straßenverkehrsgesetz und die wesentlichen Vorschriften in der StVO angepasst werden. Die Möglichkeiten der StVO werden im Wesentlichen in § 6 des StVG beschrieben. Diese Verordnungsermächtigung ist ohnehin unübersichtlich und führt immer wieder zu Fragen der formalen Rechtmäßigkeit. Eine Neuformulierung bietet so auch gleich die Chance einer umfassenden Vereinfachung. Eine neue Formulierung könnte nach Becker Büttner Held wie folgt lauten:

»(1) Zweck dieser Verordnung ist die Gewährleistung eines klima- und umweltschützenden, an der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Radfahrerinnen und Radfahrer und Fußgängerinnen und Fußgänger orientierten Verkehrs sowie die Unterstützung einer diesem Zweck dienenden nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und des Gesundheitsschutzes.

(2) Um den Zweck des Absatzes 1 auf dem Gebiet des Klima- und Umweltschutzes zu erreichen, verfolgt diese Verordnung insbesondere die Ziele,

1. eines klimaneutralen Verkehrs
2. der Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs
3. [...]

(3) Um den Zweck des Absatz 1 auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit zu erreichen, verfolgt diese Verordnung insbesondere die Ziele,

1. einer Vermeidung von tödlichen Unfällen oder Unfällen mit lebenslangen Schäden (»Vision Zero«)
2. [...]

Im Rechtsgutachten sind auch weitere Möglichkeiten der Gesetzesreform dargestellt, die dabei stets ebenfalls darauf abzielen, den Kommunen mehr Handlungsspielraum bei der Mobilitätswende zu geben.

Eine der StVG-Reform folgende neue Generalklausel § 45 in der StVO könnte auf Vorschlag der Gutachter so aussehen:



»(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung von Straßen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten; die Anordnung können zum Zwecke der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, des Klima- und Umweltschutzes, des Gesundheitsschutzes sowie zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erfolgen. Insbesondere können sie Anordnungen treffen

1. zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen,
2. zur Einrichtung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen,
3. zur Förderung der Leichtigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs,
4. [...]

Anordnungen können flächenbezogen erfolgen, aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes sowie zur Unterstützung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung.«

VI. Zusammenfassung

Die Zahl der Städte, die vom Bund mehr Spielraum bei der Anordnung von Tempolimits erwarten, wächst rasant. Ein klarer Beleg dafür, dass immer mehr Akteure verstanden haben, dass es mit der Mobilitätswende in Deutschland zu langsam vorangeht. Die Klimakrise ist dabei nicht die alleinige Motivation. Es sind die Bewohnerinnen und Bewohner der Städte, die gewinnen, wenn der Autoverkehr zurückgedrängt wird.

Die Thinktanks Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität schlagen eine kurzfristige Änderung des Straßenverkehrsrechts vor, die über die bisherigen Forderungen der Städteinitiative hinausgeht. Die Kommunen würden demnach mehr Freiraum erlangen. Städte und Gemeinden sollen die Mobilität vor Ort leichter nach Zielen wie Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz gestalten können. Das aktuelle Straßenverkehrsrecht ist zu sehr auf den Pkw-Verkehr ausgerichtet und lässt es kaum zu, dass Kommunen andere Prioritäten setzen. In Zukunft soll es etwa leichter möglich sein, den Verkehr zu beruhigen, Parkraum zu bewirtschaften oder Radfahrstreifen einzurichten.

Der Vorschlag basiert auf einem Rechtsgutachten, das im Auftrag der beiden Organisationen von der Kanzlei Becker

Büttner Held erstellt wurde. Die Städte und Gemeinden sollen durch eine wesentliche Änderung des § 45 StVO mehr Handlungsspielraum bei der Gestaltung des öffentlichen Raums und damit auch seiner Aufteilung eingeräumt werden. Bisher ist eine Umgestaltung des Straßenraums nur erlaubt, wenn eine konkrete Gefährdung nachgewiesen werden kann. Das macht selbst kleinste Neuordnungen für Kommunen sehr aufwendig und rechtlich angreifbar. Grundsätzliche und großräumig wirksame Entscheidungen, die sich am Wohl von Mensch und Umwelt orientieren, sind bisher praktisch viel zu schwer.

- 1 Kraftfahrtbundesamt, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Bundesländern, Fahrzeugklassen und ausgewählten Merkmalen, 01.07.2021 (FZ 27), www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Vierteljaehrlicher_Bestand/vierteljaehrlicher_bestand_node.html (aufgerufen am 10.11.2021).
- 2 *Prognos/Öko-Institut/Wuppertal-Institut*, Klimaneutrales Deutschland 2045, Wie Deutschland seine Klimaziele schon vor 2050 erreichen kann, im Auftrag von Stiftung Klimaneutralität, Agora Energiewende und Agora Verkehrswende, www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/klimaneutrales-deutschland-2045-langfassung/ (aufgerufen am 10.11.2021).
- 3 Initiative »Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten« (Erstunterzeichner M. Haag; T. Dienberg; F. Burgdorff; G. Merkle; T. Vielhaber; R. Denstorff; T. v. Winning), 06.07.2021, www.staedtetag.de/files/dst/docs/Dezernat-5/2021/kurzpapier-staedteinitiative-tempo-30-mit-unterstuetzern.pdf (aufgerufen am 11.11.2021).
- 4 *Becker Büttner Held* (C. Held; R. Ringwald; F. Kiepe; T. Wernicke; J. Roller), Gutachten – Sofortprogramm Mobilitätswende: Stärkung kommunaler Handlungsmöglichkeiten im Straßenverkehrsrecht, im Auftrag von Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität, 08.06.2021, www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/sofortprogramm-mobilitaetswende-staerkung-kommunaler-handlungsmoeglichkeiten-im-strassenverkehrsrecht/ (aufgerufen am 10.11.2021).
- 5 Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz, Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs, www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf (aufgerufen am 18.11.2021).

<Ar-264.2104-00008>

