

(A) **Vizepräsidentin Claudia Roth:**
Herr Ferlemann.

Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Erst mal danke für das Lob. – Es gilt immer das, was der Staatssekretär hier sagt.

(Steffi Lemke [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Das glauben wir sofort!)

Und: Der Minister hat genau das Gleiche erklärt wie ich.

Der Punkt ist: Wenn es aufgrund der Rechtsgrundlage, die derzeit da ist oder die angestrebt wird, zu überzogenen Gebühren kommt, dann kann es eben sein, dass sie rechtswidrig sind und wir den Kommunen damit einen großen Ärger einbrocken. Deswegen wäre es sinnvoller, dass wir, wenn wir Freiheit für die Kommunen haben wollen, das auf eine andere Rechtsgrundlage stellen.

Im Übrigen ist es nicht die StVO, die wir ändern müssen, sondern wir müssen das Straßenverkehrsgesetz dafür ändern. Das ist ja unser Vorschlag, es so rechtssicher zu machen. Dann können die Kommunen auf einer rechtssicheren Grundlage die Gebühren erheben, und dann ist das auch für die Menschen nachvollziehbar. So, wie das im Bundesrat vorgeschlagen wurde, sehen wir es nicht.

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Vielen herzlichen Dank. – Herr Gelbhaar kann gleich stehen bleiben. Wir kommen zur Frage 17:

(B) Wie positioniert sich die Bundesregierung bezüglich der im Bundesratsverfahren zur StVO-Novelle durch das Land Berlin vorgeschlagenen Einführung von Verkehrssicherheitszonen, in die Lkw ohne Abbiegeassistenten zum Schutz des Lebens von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht einfahren dürfen, und inwiefern hat sich die Bundesregierung im Zusammenhang mit der StVO-Novelle mit der Einführung einer ähnlichen Regelung in Österreich auseinandergesetzt, die es Kommunen ermöglicht, in bestimmten Bereichen das Rechtsabbiegen durch Lkw zu untersagen?

Herr Ferlemann, bitte.

Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Der Kollege fragt nach den Lkw-Abbiegeassistenten und möglichen Schutzzonen. Ich gebe folgende Antwort: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur setzt seit Sommer 2018 mit der „Aktion Abbiegeassistent“ nationale Anreize für eine freiwillige Selbstverpflichtung zur Aus- und Nachrüstung von Lkws und Bussen mit Abbiegeassistenten und fördert dies seit Anfang 2019 durch ein eigenes Förderprogramm. Ab 2020 werden Kraftfahrzeuge des mautpflichtigen Güterkraftgewerbes über das De-Minimis-Programm gefördert.

Der im Rahmen des Bundesratsverfahrens zur Verordnung zur Veränderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften eingebrachte Antrag Berlins zur Schaffung von Verkehrssicherheitszonen wird nicht befürwortet, da dieser im Ergebnis unverhältnismäßig ist. Konfliktsituationen beim Abbiegevorgang können vorbeugend auch durch bauliche Gestaltung oder organisatorische Prävention wie zum Beispiel vorgezogene Aufstellflä-

chen für Radfahrer im Blickfeld der Lkw-Fahrer vermieden werden. (C)

Die in Österreich vorgeschlagene Regelung weicht von dem Berliner Antrag nicht unerheblich ab. Zudem ist das Verhaltensrecht europarechtlich nicht harmonisiert, sodass Regelungen aus anderen Ländern nicht ohne Weiteres auf das deutsche Rechtssystem übertragbar sind.

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Danke schön. – Herr Gelbhaar, bitte.

Stefan Gelbhaar (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Auch hier findet gerade etwas Bemerkenswertes statt: Bisher hat das Bundesverkehrsministerium meiner Auffassung nach in Verkennung der europarechtlichen Lage – das passiert ja im Verkehrsministerium häufiger mal – stets die Auskunft erteilt: Das kann alles gar nicht sein, denn es ist europarechtswidrig. – Jetzt habe ich gehört, dass die Begründung von einer rechtlichen zu einer politischen geworden ist, nämlich dass die Einführung von Verkehrssicherheitszonen nicht europarechtlich hochproblematisch, sondern unverhältnismäßig wäre. Das ist eine ganz andere Gemengelage. Deswegen noch mal klar zum Nachvollziehen: Ist das Verkehrsministerium jetzt inzwischen zu einer anderen Auffassung gelangt, was die europarechtliche Einschätzung angeht? Das muss man eigentlich so sehen; denn Wien macht ja in der Tat vor, dass es europarechtlich anscheinend geht. Und wenn ja: Ist der Glaube, dass eine Unverhältnismäßigkeit vorliegt, beim Schutz von Leben wirklich die richtige Argumentationsstruktur? (D)

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Herr Ferlemann.

Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Also, die Einschätzungen des Verkehrsministeriums sind immer richtig, und sie bleiben es auch.

(Lachen bei Abgeordneten der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Steffi Lemke [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ohne rot zu werden! – Stefan Gelbhaar [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ich mag Ihre Ironie!)

Zum anderen ist es so: Die Zonen, die Sie einführen wollen, könnte man theoretisch einführen. Nach dem deutschen Recht ist es nur so: Es ist unverhältnismäßig. Das heißt, Sie können den Schutz des Radfahrers zum Beispiel – darum geht es Ihnen ja; uns auch – auch mit anderen Maßnahmen sicherstellen. Eine Zone auszuweisen, wo Sie ein generelles Abbiegeverbot für alle Lkws anordnen wollen, ist einfach unverhältnismäßig. Das würde nach unserer Einschätzung bei jedem Gericht durchfallen. Deswegen können wir eine solche Regelung nicht vorschlagen.

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Herr Gelbhaar.

(A) Stefan Gelbhaar (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Jetzt ist das Wunderschöne, dass niemand ein Abbiegeverbot für Lkws fordert. Eine Verkehrssicherheitszone ist dadurch gekennzeichnet, dass dort nur Lkws einfahren können, die einen Abbiegeassistenten haben. Das heißt, ein Lkw darf natürlich weiterhin abbiegen, aber er darf überhaupt nur in die Zone hinein, wenn er den technischen Maßstab erfüllt. Das ist qualitativ etwas anderes.

Da stelle ich mir schon die Frage: Wenn es wirklich so ist, dass, wie Sie sagen, diese Regelung unverhältnismäßig ist, dann heißt das ja, dass es unverhältnismäßig ist, zugunsten vieler Menschenleben eine technische Beschränkung im Straßenverkehr vorzunehmen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass der Europäische Gerichtshof, ein Verfassungsgericht oder irgendein anderes Gericht dieser Rechtsauffassung folgt. Da müssen wir nicht nach Europa schauen. Deswegen noch einmal auf den Punkt gebracht: Ich habe noch nicht verstanden, was genau Sie als unverhältnismäßig ansehen?

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Herr Ferlemann.

Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Wenn Sie eine Zone ausweisen und allen Lkws verbieten, rechts abzubiegen, mit Ausnahme der Lkws – nach Ihrer Regelung –, die einen Abbiegeassistenten haben, verbieten Sie einer ganzen Reihe von Verkehrsteilnehmern, rechts abzubiegen. Die Frage, die sich stellt, ist: Ist das verhältnismäßig? Natürlich wollen auch wir den Schutz der Radfahrer oder der zu Fuß Gehenden, wie Sie sie nennen. Man kann aber auch durch bauliche Maßnahmen zu Veränderungen kommen. Dafür braucht man keine Zone auszuweisen, in der man es Lkws grundsätzlich verbietet, rechts abzubiegen. Das ist die Unverhältnismäßigkeit. Man müsste also Kreuzung für Kreuzung vorgehen. Da wir davon ausgehen, dass man gegen eine Zonenausweisung rechtliche Schritte einleiten würde – es ist in Deutschland ja mittlerweile üblich, dass man versucht, so etwas auf dem Klageweg zu verhindern –, ist unsere Befürchtung, dass das dann als unverhältnismäßig eingestuft würde.

Es wäre also sinnvoller, mit baulichen Maßnahmen die Fußgänger und Radfahrer zu schützen. Das kann man sogar mit relativ einfachen Maßnahmen erreichen, wenn man es will. Wir schlagen unter anderem vor, dass die Lkws nur im Schrittempo abbiegen dürfen, um etwa dem Sicherheitsbedürfnis der Radfahrer mehr entgegenzukommen. Es gibt aber auch eine Fülle von baulichen Maßnahmen, die Sie alle kennen; es gibt sie hier in Berlin auch schon zu besichtigen. Das könnte man einführen. Insofern gibt es mildere Mittel, und damit ist das unverhältnismäßig.

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Vielen Dank. – Wir kommen zur Frage 18 der Kollegin Daniela Kluckert:

Wie ordnet der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, den im Bundesrat eingebrach-

ten Vorschlag zur Mikromobilität, über den am 14. Februar 2020 entschieden wird und der es Städten und Kommunen durch § 29 Absatz 4 der StVO-Novelle ermöglichen könnte, E-Scootern oder Leihrädern strenge Auflagen zu erteilen oder diese gänzlich zu verbieten, ein?

Herr Ferlemann.

Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Die Kollegin Kluckert fragt, wie immer, zur Mikromobilität. Ich gebe folgende Antwort: Aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur stellen Elektrokleinstfahrzeuge eine sinnvolle Ergänzung moderner Mobilitätsangebote dar. Die Statuierung eines Erlaubnisvorbehalts durch einen neuen § 29 Absatz 4 der Straßenverkehrsordnung würde eine bundeseinheitliche Regelung gewährleisten und dennoch den Städten und Kommunen die notwendige Flexibilität bei der Handhabung der Abstellproblematik ermöglichen, zum Beispiel über Auflagen oder mengenmäßige Beschränkungen.

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Frau Kluckert.

Daniela Kluckert (FDP):

Vielen Dank, Herr Staatssekretär, und vielen Dank, Frau Präsidentin. – Die Mikromobilität, die E-Scooter, haben wir ja erst seit dem letzten Sommer. Wir haben lange darum gerungen, ob wir sie überhaupt zulassen. Wir haben sie letzten Sommer zugelassen. Jetzt wird natürlich zu Recht beklagt, dass Regelungen fehlen, die die Mikromobilität mit Blick auf ein vernünftiges Miteinander besser in Stellung bringen.

Unser Vorschlag war immer, miteinander ins Gespräch zu kommen, dass das Verkehrsministerium beispielsweise so etwas wie ein Forum Mikromobilität einrichtet, in dem sich Kommunen und Anbieter treffen, damit wir nicht nur reagieren und Verbote erlassen, sondern miteinander Regelungen treffen. Diese Regelungen können zum Beispiel so aussehen: E-Rollern wird untersagt – die Digitalisierung bietet die Möglichkeit dazu –, auf Gehsteigen zu fahren, und in Fußgängerzonen wird dafür gesorgt, dass sie Schrittempo fahren. – Haben Sie so ein Forum der Mikromobilität mal angeregt bzw. durchgeführt?

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Herr Ferlemann.

Enak Ferlemann, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Es sind diverse Gespräche von Ländervertretern mit den Anbietern geführt worden. Sie haben leider zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt. Deswegen haben die Länder uns aufgefordert, über regulatorische Maßnahmen nachzudenken. Wir sehen selber, auch durch eigene Anschauung in den Städten, dass das so nicht bleiben kann. Deswegen müssen wir zu Regelungen kommen. Das reine Gespräch miteinander ist da nicht ausreichend. Insofern müssen wir Maßnahmen vorschlagen, und das werden wir auch tun.

(C)**(D)**