

**Rede
der Sprecherin für Tourismuspolitik**

Sabine Tippelt, MdL

zu TOP Nr. 40 a

Aktuelle Stunde

**Scheuers Straßenverkehrsordnung verbessern:
Mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger und
Radfahrerinnen und Radfahrer - mehr
Entscheidungsfreiheit für Kommunen**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 18/5380

während der Plenarsitzung vom 18.12.2019
im Niedersächsischen Landtag

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Zunächst einmal herzlichen Dank an die Grünen für diesen Antrag zur Aktuellen Stunde. Bevor ich auf den Gesetzentwurf von Bundesverkehrsminister Scheuer zur Änderung der Straßenverkehrsordnung eingehe, möchte ich die Gelegenheit nutzen, ein paar Dinge über die Mobilitätswende in Niedersachsen zu berichten.

Der in dieser Woche vorgelegte Haushalt zeigt einmal mehr auf, dass die Regierungsfractionen die Verkehrswende angehen. Uns ist an einem guten Miteinander aller Verkehrsteilnehmer gelegen. Wir werden für eine Verkehrsgerechtigkeit sorgen, die Radfahrer, Fußgänger und Kraftfahrer zu gleichberechtigten Verkehrsteilnehmern machen.

Dafür benötigen wir eine zielgerichtete Förderung.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

im gerade behandelten Haushalt 2020 wird nun mit 110 Millionen Euro für Investitionen in Landesstraßen und Radwege eine historische Rekordsumme veranschlagt, die wichtige Infrastrukturmaßnahmen voranbringt und den Straßenverkehr in Niedersachsen für alle Teilnehmer gerechter werden lässt.

Allein 10 Millionen Euro werden in den Aus- und Neubau von Radwegen investiert.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

kommen wir jetzt zur Straßenverkehrsordnung von Bundesminister Scheuer!

Ein Vorstoß, selbstverständlich auch die niedersächsischen Straßen sicherer, klimafreundlicher und gerechter zu machen, ist an sich begrüßenswert. Sehen wir uns die Statistiken für die niedersächsischen Straßen an, wird schnell deutlich, dass es hier zu einem Ungleichgewicht der Gefahrenlage für Verkehrsteilnehmer kommt. Insgesamt nimmt die Zahl der Verkehrstoten ab, aber die Zahl der verunglückten Radfahrer in der Verkehrsunfallstatistik von 2018 ist mit insgesamt 60 um 25 Prozent deutlich gestiegen. Dieser Trend muss gestoppt werden. Jeder Verkehrstote ist einer zu viel.

Allerdings enthält der Entwurf von Minister Scheuer keine Ausrichtung an der Vision Zero als Leitgedanken eines mittelfristig zu realisierenden Verkehrssystems ohne Verkehrstote und Schwerverletzte. Auf Druck der SPD-Bundestagsfraktion wird dieses Ziel jetzt nachträglich in die Straßenverkehrsordnung mitaufgenommen.

Zu begrüßen ist die Festschreibung des Mindestabstandes von 1,50 m innerorts und 2 m außerorts beim Überholen von Fußgängern, Fahrradfahrern und Elektrokleinstfahrzeugen. Auch das Halteverbot auf Fahrradschutzstreifen durchzusetzen und die Bußgelder für das Halten in der zweiten Reihe sowie für verkehrs- oder verbotswidriges Parken auf Geh- und Radwegen zu erhöhen, begrüße ich sehr.

Allerdings muss man schauen, wie man die Bußgelder in der Praxis umsetzt. In vielen Großstädten ist es für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen unmöglich, sich an die Regeln zu halten, die sie womöglich massivst in ihrer Mobilität einschränken. Kurz gesagt: Solange keine infrastrukturell bedingten Möglichkeiten geschaffen werden, mobilitätsgerecht und altersgerecht z. B. Einkäufe auszuladen oder vor der Haustür aus Taxis auszusteigen, muss hier von den Behörden ein fairer Umgang mit den mobilitätseingeschränkten Menschen in der Gesellschaft geschaffen werden.

Neben der Verkehrssicherheit durch strengere Gesetze müssen aber auch die Klima- und Umweltschutzziele realisiert werden. Der Klimaschutz in den Städten ist auch Gesundheitsschutz, und ein besseres Klima hat selbstverständlich eine Verbesserung der Lebensqualität in den Kommunen zur Folge. Auch dieses Regelwerk muss mit in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen werden.

Um Klima- und Infrastrukturziele im Zuge der Mobilitätswende zu erreichen, brauchen Kommunen und Städte allerdings mehr Freiheiten. Die Kommunen werden auf dem Weg zur Eigenständigkeit für zukunftsfähigen Verkehr konsequent ausgebremst. Wenn Städte zur Fahrradstadt oder fußverkehrsfreundlichen Stadt werden wollen, stellen sie fest, dass sich das durch die Vorgaben auf Bundesebene sehr schwierig gestaltet.

Städte, die beispielsweise einen Zebrastreifen oder eine Tempo-30-Zone einrichten wollen, müssen zunächst einmal aufwendig den Bedarf nachweisen. Das muss geändert werden.

Ich muss zum Schluss kommen.

Ich denke ganz einfach: Damit Radfahren nicht nur sicherer, sondern auch attraktiver wird, müssen aus Städten für Autos Städte für alle werden.

Ich danke Ihnen herzlich für die Aufmerksamkeit.