



Mehr Einfluss der Kommunen auf das Verkehrsgeschehen – die aktuelle Reform des Straßenverkehrsrechts (StVG und StVO)

Prof. Dr. Stefan Klinski

Vortrag auf der juristischen Fachkonferenz des
Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) e. V.

Berlin, im Oktober 2023

Übersicht: Worum geht es?

- **Die Vereinbarung zum Straßenverkehrsrecht im Koalitionsvertrag (2021)**
- **Zum Hintergrund:**
 - Worum geht es konkret?
 - Wie sind das Straßenverkehrsrecht und die Reformbestrebungen verfassungsrechtlich einzuordnen?
- **Der Entwurf zur Änderung des StVG (2023)**
 - Wesentliche Inhalte
 - Würdigung
- **Der Entwurf zur Änderung der StVO (2023)**
 - Wesentliche Inhalte
 - Würdigung

Vereinbarung der Regierungsparteien:

„Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen. Wir wollen eine Öffnung für digitale Anwendungen wie digitale Parkraumkontrolle. In Umsetzung der Vision Zero werden wir das Verkehrssicherheitsprogramm weiterentwickeln. Ein generelles Tempolimit wird es nicht geben.“

Fragen

- Was steht hinter diesen Anliegen?
- Wie *können* die Anliegen rechtlich umgesetzt werden?
- Wie *sollen* die Anliegen rechtlich umgesetzt werden?
- Wie sind die vorliegenden Regierungsentwürfe einzuordnen und einzuschätzen?

Was steht hinter diesen Anliegen?

- **StV-Recht fokussiert allein auf „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“**
 - Verkehrsanordnungen im Einzelfall sind nach herrschendem Verständnis (grds.) nur aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs möglich
- **Ziele der „Verkehrswende“ / „Mobilitätswende“**
 - Die negativen Auswirkungen des motorisierten Straßenverkehrs auf die Umgebung und die Umwelt (einschl. Klima) sollen vermindert werden
 - Städte sollen vom motorisierten (fossilen) Verkehr entlastet werden, insb. durch bessere Bedingungen für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, aber auch (z.B.) durch lokale Tempobegrenzungen (was mit dem Sicherheitsinteresse einher geht)
- **Einflusslosigkeit der Kommunen**
 - Sachbezogene Anliegen der Kommunen (städtebauliche Erwägungen) dürfen nur in wenigen Sondersituationen berücksichtigt werden
 - Kommunen wird nur für diese Fälle eine Mitwirkungsmöglichkeit gegeben, und zwar nur im Sinne eines „Vetorechts“, keines Berücksichtigungsanspruchs
 - Zuständig sind allein die Straßenverkehrsbehörden (= Landesbehörden)
 - Wenn einer Gemeinde die Aufgaben der (unteren) StV-Behörde übertragen sind, folgt daraus nicht die Befugnis, weitere gemeindliche Belange zu berücksichtigen

Wo liegen die rechtlichen Wurzeln der Problematik?

- **Systematik des Straßenverkehrsrechts: StVG und StVO**
 - Sämtliche konkreten Regelungen befinden sich in der StVO (= Verordnung), die Ermächtigung zur StVO (u.a. VOen) befindet sich in § 6 StVG (= Gesetz)
- **Einschränkende VO-Ermächtigung im StVG**
 - Seit 2021 (!) bestimmt § 6 Abs. 1 StVG, dass die VO-Ermächtigungen nur gelten, soweit die Regelungen „zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen erforderlich sind“
 - In weiteren Absätzen des § 6 StVG gibt es marginale Erweiterungen
- **Einschränkende Regelungen in der StVO (entscheidend: § 45)**
 - Anordnungsarten versch. Art (ausdifferenziert) werden an jeweils enge spezifische Voraussetzungen geknüpft
 - Städtebauliche Belange und Umweltschutzanliegen (Luftreinhaltung, Lärmschutz) spielen nur in wenigen Einzeltatbeständen eine Rolle, grundsätzlich jedoch nicht
 - § 45 Abs. 9 engt die Gestaltungsmöglichkeiten zusätzlich ein →

Zum Hintergrund

§ 45 Abs. 9 StVO als zentrales Hemmnis ...

„¹Verkehrszeichen [...] sind **nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich** ist. ²Dabei dürfen Gefahrzeichen [...]. ³Insbesondere Beschränkungen und Verbote des **fließenden Verkehrs** dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der **besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung** der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter **erheblich übersteigt**. ⁴Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von [→ einzelne Ausnahmen...].“

Rechtsprechungspraxis zu § 45 Absatz 9 StVO

- Es darf nur regelnd eingegriffen werden, wenn ermittelt und belegt ist, dass
 - die allgemein geltenden Verkehrsregeln nicht ausreichen, um einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf sicherzustellen (Satz 1)
 - und im Falle von beschränkenden Wirkungen auf den *fließenden Verkehr* außergewöhnlich große Gefahren vorliegen (Satz 3)
- Ausnahmen von Satz 3 in Satz 4 (z.B. Fahrrad-Schutzstreifen, -Straßen, - Zonen, T-30-Zonen, T-30 an Hauptverkehrsstraßen für kurze Streckenabschnitte)

Zum Hintergrund

§ 45 Abs. 9 StVO als zentrales Hemmnis ...

§ 45 Abs. 9 StVO begrenzt die Gefahrenvorsorge

- Den Behörden ist es untersagt, im Einzelfall ein höheres Sicherheitsniveau anzustreben, als es sich aus den allgemeinen Verkehrsregeln ergibt
- Verkehrsanordnungen, mit denen dem Entstehen von als möglich erkannten Gefahrenlagen vorgebeugt werden soll, sind nicht zulässig

§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gibt Leichtigkeit Vorrang vor Sicherheit

- Fließender Verkehr erhält herausgehobene Rangstellung
 - Für Anordnungen zugunsten der Sicherheit bedarf es des Nachweises einer besonderen Gefahrenlage
 - Während Anordnungen zur Leichtigkeit keiner besonderen Begründung bedürfen und nicht von einer Sicherheitsprüfung abhängig gemacht werden
 - An sich müsste bei Vorliegen der Voraussetzungen von § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO die Beschränkung des fließenden Verkehrs nicht nur zulässig, sondern geboten sein (!)
- Wertungsdiskrepanz zum Grundgesetz, aus dem eine grundsätzliche Priorität des Schutzes von Leib und Leben abzuleiten ist

Städtebauliche Anliegen: Weitgehende Missachtung im Straßenverkehrsrecht

Städtebauliche Belange in der StVO

- StV-Behörden dürfen „im Einvernehmen“ mit den Gemeinden bestimmte Maßnahmen anordnen (insb. T-30-Zonen, Bewohnerparken, Maßnahmen zu Luftreinhaltung/Lärm, zur „Unterstützung“ der städtebaulichen Entwicklung = B-Plan-Umsetzung)
- Gemeinde hat dabei aber nur Vetorecht: StV-Behörde ist zwar von Einverständnis der Gemeinde abhängig, aber Gemeinde kann von StV-Behörde nichts positiv verlangen
- Ansonsten: Keine Mitwirkungsrechte der Gemeinden, keine Antragsrechte
- Im Übrigen sieht § 45 StVO nicht vor, dass StV-Behörden die Auswirkungen auf städtebauliche Belange bei ihren (sonstigen) Anordnungen berücksichtigen müssten

Städtebauliche Belange im Konzept des Art. 28 Abs. 2 GG

- Zu den gemeindlichen Angelegenheiten gehören die Belange der städtebaulichen Entwicklung in ihrer Gesamtheit (Teil der Planungshoheit)
- Geschützt ist damit auch das Interesse am Erhalt städtebaulicher Strukturen, nicht nur die förmliche (Zukunfts-) Planung

→ § 45 StVO schränkt Art. 28 Abs. 2 GG mittelbar ein (verfassungsgemäß?)

Zur verfassungsrechtlichen Einordnung – Was sagt das Grundgesetz?

Art. 74 Abs. 1 GG:

„Die konkurrierende Gesetzgebung erstreckt sich auf [...] 22. den Straßenverkehr [...]“

Folgt daraus eine Beschränkung auf die „Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ (so § 6 Abs. 1 StVG)?

- Davon gehen die Begründungen zu EMOG, CsgG und StVG-ÄndG 2021 aus – mit dem Hinweis, dass das BVerfG 1975 (in: „Werbefahrten“) formulierte:

„Das Straßenverkehrsrecht dient hiernach dem Zweck, die spezifischen Gefahren, Behinderungen und Belästigungen auszuschalten oder wenigstens zu mindern, die mit der Straßenbenutzung [...] verbunden sind. Es regelt [...] die (polizeilichen) Anforderungen, die an den Verkehr und an die Verkehrsteilnehmer gestellt werden, um Gefahren von anderen Verkehrsteilnehmern oder Dritten abzuwenden und den optimalen Ablauf des Verkehrs zu gewährleisten. Das Straßenverkehrsrecht ist sachlich begrenztes Ordnungsrecht, für das dem Bund – abweichend vom sonstigen (Polizei-) Ordnungsrecht – die Gesetzgebungskompetenz zusteht.“

Dennoch. Die Folgerung ist falsch.

- Es geht somit nicht nur um Gefahren für Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, sondern (auch) um die von der Straßenbenutzung ausgehenden Gefahren für Dritte und damit auch für die Allgemeinheit

Zur verfassungsrechtlichen Einordnung – Was sagt das Grundgesetz?

Historische Herleitung des BVerfG 1975 (in: „Werbefahrten“)

- StV-Recht dient inzwischen (1975) nicht mehr *nur* dem Schutz von Außenstehenden, sondern *auch* der Abwehr von Gefahren für den Verkehr selbst:

„Die bis zum Erlaß des Straßenverkehrsgesetzes vom 19.12.1952 maßgeblichen Regelungen verfolgten vorwiegend das Ziel, Gefahren von der am Verkehr nicht beteiligten Öffentlichkeit fernzuhalten, die durch den Verkehr entstanden. [...]

Das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs [...] brachte [...] wichtige Rechtsänderungen: Einer Forderung des Bundesrats folgend wurde [...] die Gefahrenabwehr im Rahmen des Straßenverkehrsrechts erweitert. Nicht nur die vom Kraftfahrzeugverkehr auf die Umwelt ausgehenden Gefahren, sondern auch die den Kraftfahrzeugverkehr selbst beeinträchtigenden Gefahren wurden rechtlichen Regelungen unterworfen. [...] Dieses erweiterte Verständnis des Begriffs Straßenverkehr liegt [...] auch der Kompetenzzuweisung in Art. 74 Nr. 22 GG zugrunde.“

- Die Beschränkung von § 6 Abs. 1 StVG auf „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ ist verfassungsrechtlich nicht geboten
- Vielmehr engt sie den Fokus entgegen dem Zweck von Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG auf innerverkehrliche Belange ein



Zwischenfazit

- **Die Gesetzgebungskompetenz des Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG erstreckt sich auf die Abwehr (und Vermeidung) von Gefahren für den Straßenverkehr, aber auch von Gefahren, die von diesem ausgehen**
- **Damit erstreckt sich der Zweck der Kompetenznorm auch auf**
 - den Schutz Außenstehender vor Unfallgefahren
 - den Schutz Außenstehender vor Lärm und Abgasen
 - den Schutz der Allgemeinheit vor Auswirkungen auf das Klima
 - den Schutz der Gemeinden vor Beeinträchtigungen der städtebaulichen Belange
- **Erfasst sind diese Belange in der Funktion von *Schutzgütern*, nicht als Regelungsgegenstand**
 - Daher (z.B.): Keine Regelungen über die zulässigen Emissionen der Fahrzeuge
- **Dem Gegenstand nach geht es dabei um die *Benutzung von Straßen***
 - Also nicht um die Fahrzeuge selbst, sondern um das Verhalten im Verkehr

Der Gesetzentwurf

Neuer Absatz 4a in § 6 StVG:

„(4a) ¹Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 8, 15 Buchstabe b oder c, Nummer 16 oder 18 können auch erlassen werden zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung, soweit sie nicht bereits nach Absatz 4 erlassen werden können. ²Diese Rechtsverordnungen sollen insbesondere vorsehen, dass Gemeinden bei den nach Landesrecht für die Ausführung der Rechtsverordnungen bestimmten Behörden den Erlass von Anordnungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung beantragen können. ³Die nach Satz 1 erlassenen Rechtsverordnungen und auf ihnen beruhenden Anordnungen müssen neben der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen.“

- Keine Änderung der Einleitungsformel in § 6 Abs. 1 StVG vorgesehen
- Keine unmittelbare Änderung der StVO durch das Änderungsgesetz



Der Gesetzentwurf

Vorgesehener § 6 Absatz 4a Satz 1 StVG:

„(4a) ¹Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 8, 15 Buchstabe b oder c, Nummer 16 oder 18 können auch erlassen werden zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung, soweit sie nicht bereits nach Absatz 4 erlassen werden können. [...]“

- Eigenständige VO-Regelungen zu den genannten Zwecken sind möglich, die einschränkende Einleitungsformel des § 6 Abs. 1 Satz 1 StVG gilt hier nicht
- Weiterer Voraussetzungen bedarf es nicht
- Bezugnahme auf bestimmte Gruppen/Arten von nach Absatz 1 Satz 1 ermöglichten Regelungen in der StVO. Wichtig sind insb. Nr. 2 „das Verhalten im Verkehr“, Nr. 15 (Parkraumbewirtschaftung) und Nr. 16 (Busspuren)
- Aus dem letzten Halbsatz folgt keine Einschränkung
- Problematisch ist die Verwendung der Formel „zur Unterstützung“ der städtebaulichen Entwicklung, die im bisherigen Recht (entgegen Art. 28 GG) nicht so verstanden wird, dass sie auch den Erhalt des städtebaulichen Bestands mit umfasst

Der Gesetzentwurf

Vorgesehener § 6 Absatz 4a Satz 2 StVG:

„[...] ²Diese Rechtsverordnungen **sollen** insbesondere vorsehen, dass **Gemeinden** bei den nach Landesrecht für die Ausführung der Rechtsverordnungen bestimmten Behörden **den Erlass von Anordnungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung beantragen können.** [...]“

- In Bezug auf Einzelanordnungen der zuständigen StV-Behörden zu den ausdrücklich aufgeführten Zwecken (einschließlich Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs) „sollen“ die Verordnungen Antragsrechte der Gemeinden vorsehen
- Verfahrensrechtliche Konsequenzen des Antragsrechts nicht näher beschrieben, daher dürfte entspr. den Gepflogenheiten des allg. Verwaltungsrechts von einem (einklagbaren) Anspruch auf ermessensfehlerfreie Bescheidung auszugehen sein
- Materiellrechtlich dürften die Gemeinden eine der Sache nach angemessene Berücksichtigung der städtebaulichen Belange beanspruchen können
- Beachte: Eigenständige Entscheidungskompetenzen hätten den Gemeinden nicht zugesprochen werden können, da Art. 84 Satz 7 GG dem Bund untersagt, den Gemeinden Aufgaben zu übertragen

Der Gesetzentwurf

Vorgesehener § 6 Absatz 4a Satz 3 StVG:

„[...] ³Die nach Satz 1 erlassenen [VOen] und auf ihnen beruhenden Anordnungen müssen **neben** der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung **die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen.**“

- Berücksichtigen = In die Erwägungen einbeziehen
 - Bezugspunkt ist die Ermessensausübung → Nach § 40 VwVfG ist das Ermessen „entsprechend dem Zweck der Ermächtigung auszuüben“
- Die StV-Behörde hat alle für die Maßnahme relevanten Belange bezogen auf den Einzelfall zu ermitteln und (dem konkreten Gewicht entsprechend) zu würdigen → Die Formel ermöglicht einzelfallgerechte Lösungen/Abwägungen
- Die Ermessensausübung findet im Kontext eines komplexen Geflechts aus Grundrechten und Gemeinwohlinteressen statt → Bei erheblichen Gefährdungen für die Sicherheit wird sich stets das Sicherheitsinteresse durchsetzen (müssen)
- Eine Bindung an die „Nichtbeeinträchtigung“ namentlich der Leichtigkeit würde die Regelung demgegenüber faktisch aushebeln, weil gewisse Nachteile für die Leichtigkeit einzelner Verkehrsteilnehmer praktisch unvermeidbar sind

→ **Vorrang der Sicherheit vor der Leichtigkeit gehört in Absatz 1, nicht in Absatz 4a**



Der Gesetzentwurf

Zwischenfazit

- **Der Gesetzentwurf geht in die richtige Richtung, denn:**
 - Er erweitert das Spektrum der Regelungsmöglichkeiten für konkrete Verkehrsregelungen zum Schutz von Umwelt/Klima und städtebaulichen Belangen
 - Er verpflichtet den VO-Geber zur Schaffung von Antragsrechten für die Gemeinden
- **Unzulänglichkeiten sind:**
 - Weder Aufhebung noch Regelungsauftrag zur Änderung von § 45 Abs. 9 StVO
 - Keine Änderung des § 6 Absatz 1 StVG ...
 - im Sinne einer grds. Pflicht zur Berücksichtigung der Auswirkungen auf Dritte/Außenstehende/Umwelt sowie insb. auf die städtebaulichen Belange
 - im Sinne eines grundsätzlichen Vorrangs der Sicherheit (vor der Leichtigkeit)
- **Wünschenswert (und längst überfällig) wäre:**
 - Eine umfassende Reform zur Anpassung des StVG an heutige rechtsstaatliche Gesetzgebungsstandards (Wesentliches im Gesetz, Zweckbestimmung, Verständlichkeit/Transparenz)

Der StVO-Änderungsentwurf (Verbändeanhörung)

Zentral: Vorgesehene Ergänzung zu § 45 Abs. 1 StVO:

[Die Straßenverkehrsbehörden können den Verkehr beschränkende Anordnungen treffen]

„7. zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt sind, hinsichtlich

- a) der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und
- b) der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.“

- In Wahrnehmung der neuen Ermächtigung werden (diese zwei) neue Anordnungsmöglichkeiten geschaffen
- Beachte: Für diese soll gemäß weiter vorgesehener Änderung § 45 Abs. 9 Satz 3 keine Anwendung finden (neuer § 45 Abs. 10 Nr. 2).
- Keine entspr. Erweiterung der Anordnungsgründe für Tempobegrenzungen (obwohl naheliegend), keine Erleichterungen bei § 45 Abs. 1c, 1d, 1i (versch. Zonen)



Der StVO-Änderungsentwurf (Verbändeanhörung)

Antragsrecht der Gemeinden: Neuer § 45 Absatz 1j

„(1j) Die Gemeinde kann bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde Anordnungen nach den Absätzen 1 bis 1i beantragen.“

- Bezieht sich auf alle grundlegenden Arten von verkehrsrechtlichen Anordnungen
- Keine ausdrückliche Klärung der verfahrens- und materiellrechtlichen Konsequenzen

Weitere einzelne vorgesehene Regelungen (Auswahl)

- Parkbevorrechtigungen auch auf Grund eines „städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“ (neuer Absatz 1b Satz 2)
 - Erweiterung der Ausschlussstatbestände von Absatz 9 Satz 3
 - auf Streckenabschnitte bis zu 500 m zwischen Tempo-30 Begrenzungen
 - auf Tempobegrenzungen im Umfeld einiger weiterer sozialer Einrichtungen
- Im Übrigen Beibehaltung des § 45 Absatz 9



Der StVO-Änderungsentwurf (Verbändeanhörung)

Zwischenfazit

- **Der VO-Entwurf geht in die richtige Richtung, denn:**
 - Er erweiterte die Anordnungsmöglichkeiten für die Bevorrechtigung des ÖPNV sowie für Rad- und Gehwege
 - Er setzt das vorgesehene Antragsrecht der Gemeinden für das gesamte Anordnungsspektrum des § 45 StVO um
- **Die Reform ist nicht der wünschenswerte „große Wurf“, denn:**
 - § 45 Absatz 9 wird weitgehend beibehalten, nur marginal geändert → Keine Verankerung eines generellen Vorrangs der Sicherheit
 - Keine generelle Pflicht zur Berücksichtigung der Auswirkungen auf Dritte/Umwelt sowie insb. auf die städtebaulichen Belange bei (sonstigen) Anordnungen
 - Keine Erweiterung der Anordnungsmöglichkeiten für (versch.) Temporegelungen
 - Keine Möglichkeit für neue Regelungen (z.B. Verkehrssicherheitszonen mit versch. Einschränkungen: Tempo, Gewichten, Fahrzeugarten, Abbiegeassistenten usw.)
 - Keine „Transparenzreform“ der StVO – es bleibt bei der Überdetaillierung ohne durchschaubares Gliederungskonzept



Fazit

- Der ursprünglich sehr weit *alle* Auswirkungen der Straßenbenutzung umfassende Schutzzweck des Straßenverkehrsrechts wurde in den letzten Jahrzehnten immer mehr auf innerverkehrliche Interessen verengt – entgegen dem sich aus Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG ergebenden Zweck.
- Mit dem primären Fokus auf die Leichtigkeit insbesondere des Kfz-Verkehrs (statt auf die Sicherheit!) wurden die städtebaulichen Strukturen vielerorts gefährdet, beeinträchtigt, teilweise zerstört.
- Die Gemeinden sind im Straßenverkehrsrecht trotz dessen massiver Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung nahezu rechtlos gestellt.
- Die aktuellen Entwürfe zur Änderung von StVG und StVO enthalten insoweit einige brauchbare Ansätze zu Verbesserung. Mehr als brauchbare Ansätze sind es nicht.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Siehe auch Klinski: Verfassungsrechtliche und grundsätzliche Aspekte einer Reform des Straßenverkehrsrechts (UBA-Texte 66/2023):

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/verfassungsrechtliche-grundsuetzliche-aspekte-einer>