

Katja Diehl: (0:01)

Jetzt wird's ernst.

Olaf Dilling (0:03)

Jaja genau.

Katja Diehl: (0:04)

Ehhhh.

Olaf Dilling (0:05)

Und daaa.

Katja Diehl: (0:06)

Ehhh.

Olaf Dilling (0:07)

Genau, unser Bremen-Landwirt. Da haben wir... Ich habe da über Verkehrsrecht und so

was geschrieben und die anderen haben über Stadtplanung und Bahnverkehr und all so

Zeugs geschrieben. Und das ist einfach so ein lockerer Zusammenschluss von, weiß nicht,

vier, fünf Leuten. Fünf, sechs Leuten, sagen wir mal sieben. Manchmal mit ein paar Leuten,

die manchmal dabei sind, manchmal nicht. Und ja, wo wir so eine Art Reaktion haben, die...

Da war vorher vom Fuß e.V. Angelika Schlansky drin und, weil die hat sich dann

irgendwann gestritten mit ähm den Leuten, die hier aus dem Fahrrad sind.

Und es war ein

bisschen schade, dass die rausgegangen ist, finde ich... aber andererseits, gut, ist halt halt

so. Und die finde ich eigentlich insgesamt ganz, ja ganz gut. Jedenfalls ist sie in die Sache,

in der Form, nicht so ... eskalierend wie der... Roland Stimpel. Aber gut, das sage ich jetzt

auch außerhalb des Protokolls.

speaKatja Diehl: (1:08)

Ja ja Klar.

Olaf Dilling (1:09)

Ich kenne den ganz gut, hatte auch häufiger Kontakt mit dem. In letzter Zeit nicht mehr so.

Aber ich schreibe ab und zu auch für den... für den Mobiloge, für den Fuß...

Ich habe gerade

was geschrieben über die Wegfalle der Diagonalquerung am Checkpoint

Charlie. Das ist so

eine Ampel, die... sozusagen alles Grün für Fußgänger hat. Und wo man quer über die...

beim Kreuzung laufen kann. Und die eigentlich... Also für Deutschland...

Ziemlich... Also,

wie soll ich das sagen? Einfach sehr prominent zeigt, dass man eine Ampel haben kann. In

dem Sinne, Problematik mit... Ich mache mein hier auf verstanden, dann sehe ich dich auch.

Ich hatte da so... Aron Güting wird aufgezeichnet. Und das habe ich...

Jedenfalls... sieht man

an der Ampel, dass es möglich ist, die Konflikte zwischen abbiegenden Kraftfahrzeugen mit

Fußgängern und natürlich auch Fahrradfahren im Prinzip zu entschärfen, indem man

getrennte Phasen macht. Und alles Grün, dann laufen dann irgendwie alle Fußgänger über

die Kreuzung. Das gibt es in Japan auch. Und in einer ganz großen

Kreuzung in Tokyo.

Katja Diehl: (2:25)

Shibuya oder so heißt die, ne?

Olaf Dilling (2:26)

Ja, genau, du kennst das alles. Ich erzähl dir nix Neues.

Katja Diehl: (2:29)

Nein, es ist mir neu, dass es sowas bei uns jetzt auch gibt. Und ich zeichne erst seit drei

Minuten auf.

Olaf Dilling (2:35)

Seit 20 Jahren gibts das. Und das war, hat er als Verkehrsversuch gestartet.

Man ist tatsächlich auch vom FuSEV angestoßen worden, aber dann von Rot-Grün

umgesetzt worden als Verkehrsversuch. Und in der Zwischenzeit waren ja unterschiedlichste

Regierungen. Wer es jetzt dicht machen will, ist natürlich Wegener mit Manja Scheiner.

Also die von Giffey. Also wurden ... insofern ... zeigt sich, dass sie nicht für Mitarbeiter im

Verkehr sind, sondern für ein Abschaffen von konfliktfreien Ampeln.

Ja, das finde ich kein gutes Symbol, keine gute Symbolik. Weil es wirklich ein Beispiel ist

für, wenn man ein bisschen länger wartet, ein paar, weiß nicht, paar

Sekunden länger in der

Phase, dann kann man halt Vision Zero machen. Also, das ist die Frage des Willens.

Katja Diehl: (3:37)

Wenn wir jetzt mal gucken, weil ich ja wie gesagt auf rechtliche Hemmnisse der

Transformation in der Mobilität gucken will, dann gibt es ja

Straßenverkehrsordnung,

Straßenrecht und auch die Idee vom VCD, von dem

Bundesmobilitätsgesetz. Was ist denn,

wenn du jetzt auf den Status quo als Jurist guckst, der da jetzt auch seine Expertise in dieser

Nische hat, wo sind die größten Blocker, dass Verkehrswende endlich stattfindet im Rahmen

von rechtlichen Rahmenbedingungen?

Olaf Dilling (4:14)

Ich würde sagen, es ist schon weiterhin das Straßenverkehrsgesetz und die StVO, die beide ganz stark das Verkehrsrecht als ein Ordnungsrecht betrachten, also ein Recht der Gefahrenabwehr und der Fokus ist ganz stark auf den Gefahren für den Verkehr, die Sicherheit und die Ordnung des Verkehrs. Ordnung des Verkehrs ist vor allen Dingen, so wird das gedeutet, Flüssigkeit des Verkehrs. Das heißt, daran orientiert sich das Straßenverkehrsrecht so gut wie alles. Wenn man nicht... Also de facto ist es häufig so, wenn man nicht... nachweisen kann durch Verkehrsunfallstatistik, dass es in den letzten Jahren Unfälle gegeben hat, dann sind Einschränkungen so wie Tempo 30 oder Fußgängerampel oder... Verkehrsberuhigter Bereich und alles was, ist häufig gar nicht möglich. Oder nur unter sehr schwierigen Voraussetzungen. Das ist sozusagen die große Linie, die man erst mal sagen muss. Der Grundsatz. Und dann gibt es eine ganze Menge Sachen, die man weiter dazu sagen kann, auch Einschränkungen. Zum Teil ist es tatsächlich auch so, dass man das Verkehrsrecht sicher progressiver auch auslegen könnte, interpretieren könnte, als es häufig gemacht wird. Und da ist das Trägste wahrscheinlich, die Straßenverkehrsverwaltung, die immer noch sehr stark sagt, wir müssen

den Autoverkehr und Flüssigkeit des Autoverkehrs optimieren. Zum Teil betrifft es auch die Gerichte. Aber je mehr irgendwie Richter oder Richterinnen Hirnschmalz verwenden, um diese Gesetze und diese Verordnung auszulegen, desto mehr ist da eigentlich möglich. Weil es geht nicht nur... Verkehr ist nicht nur Autoverkehr. Gefahren sind nicht nur Gefahren für die Sicherheit, sondern auch für die... ja, für die Ordnung des zum Beispiel Fußverkehrs, des Radverkehrs. Also auch der muss ermöglicht werden durch das Straßenverkehrsrecht. Das wird bisher zu wenig... Manchmal habe ich das Gefühl, dass sich einige Kommunen auch so ein bisschen dahinter verstecken. Prominentes Beispiel, rot-grün regiertes Bremen, die irgendwie einfach keinen Bock haben, sich dem politischen Streit auszusetzen, gegen Gehwegparken vorzugehen. Es haben die Gerichte sogar gesagt, die Fußgänger haben recht, das Parken ist verboten. Und es wird einfach nicht umgesetzt. Und es wird weiterhin nicht umgesetzt. Und die werden jetzt weiter noch eine Instanz bis zum Bundesverwaltungsgericht. Also Rot-Grün geht da hin. Die Grünen sagen verschwiemelt: „Ja wir wollen, dass das noch mehr Breitenwirkung entfalten.“, aber deswegen macht man keine Revision. Man macht nur Revision, weil man mit einer Entscheidung nicht

einverstanden ist. Insofern ist das nicht ganz ehrlich. In der Hinsicht. Aber es würden in  
Bremen faktisch in weiten Bereichen der Stadt 25 Prozent der Parkplätze wegfallen. Also  
der Parkplätze. Also da würden Leute ihr Auto jetzt abstellen. Würde wegfallen. Und das  
führt natürlich zu unheimlich viel politischen Druck. Bis hin zu irgendwelchen verlorenen  
Wahlen oder so. Oder Bürgerinitiativen gegründet werden, die plötzlich total präsent sind in  
der Öffentlichkeit.  
Aber noch mal zu deiner Frage, was sind die größten Hemmnisse? Ich glaube tatsächlich,  
dass es eine Kombination ist aus einerseits Straßenverkehrsgesetze,

Straßenverkehrsordnung, die weiterhin ganz prominent sagen, es geht um Sicherheit und

Ordnung des Verkehrs. Es wird sich auch durch die angekündigte Reform des

Straßenverkehrsrechts nur im Detail was ändern, nicht in den großen Zügen was ändern. Ich

finde das gut, dass die da weiter versuchen, das ein bisschen zu öffnen für andere Gründe,

für städtebauliche Entwicklung, für Klimaschutz, Umweltschutz, Gesundheit und so weiter.

Das ist ja geplant.

Aber es sind immer so kleine Löcher, oder sagen wir mal, so kleine Türchen, die da geöffnet

werden. Aber nicht das große Tor. Und... Die Gefahr besteht dann immer, dass die Gerichte

das als Ausnahme immer ganz eng auslegen. Das sieht man zum Beispiel bei... Tempo 30

vor Schulen. Da wird dann ganz häufig gesagt, ja, aber der Zugang muss ganz direkt auf die

Straße gehen. Und so. Und wir können nicht... Dann ist es immer nur ein ganz kleiner

Abschnitt. Ich weiß nicht wie viel. 200 Meter, glaube ich, oder so, die Tempo 30 sein dürfen.

Das heißt man hat dann so eine Flickenteppich, dann bremsen die Leute ab, fahren dann

Tempo 30, wenn überhaupt, danach beschleunigen sie wieder. Und es ist auch alles

schwierig zu kontrollieren. Wenn man jetzt sagen würde, die Kommunen dürfen Tempo 30

anordnen, auch auf einer Hauptverkehrsstraße, dann wäre das mehr Freiheit für die Kommunen. Und es würde dem entgegenstehen, dass die Anordnung immer so ganz eng definiert wird. Man könnte ein viel besseres, planvolleres Konzept für den Verkehr machen.

Und insofern gäbe es da eine ganze Menge Vorteile. Das sehe ich jetzt bei der Reform nicht, dass das kommt. Obwohl das mal ein Gespräch war und ganz viele Städte das fordern.

Katja Diehl: (10:26)

Ja, also das ist ja so, wie so oft immer, dass auch gestresst wird, dass die Basis schon sehr viel weiter ist als die Bundespolitik. Gibt es da...

speaker\_SPEAKER-01 (10:55)

Hör mal ganz kurz. Ist Christian da? Nee. Nee, also kannst du auch vom Stein kommen,

wenn du willst. Wenn du irgendwas zu tun hast. Okay. Okay. Nur weil ich hier so ein

Durchgangsbüro habe, habe ich den Leuten gesagt, dass hier jetzt nicht...

Da hat jemand

zagehaft an der Tür geklingelt.

Katja Diehl: (11:06)

Also gibt es zwischen Bundes- und Länderebene auch irgendwie noch Grauzonen, die man

kreativ nutzen könnte? Oder ist es wirklich wichtig, dass auf Bundesebene was passiert?

Olaf Dilling (11:19)

Ich glaube, dass es teilweise ein bisschen überschätzt wird, was man auf Landesebene

machen kann. Ich glaube, das Petitions-Gesetz ist irgendwie schön. Aber wenn man zu sehr

sagt, wie soll das Bundesrecht ausgelegt werden, dann ist das eigentlich nicht rechtskonform. Weil sowohl die... Ich würde sagen, das Straßenverkehrsrecht, also wie man sich auf der Straße verhalten soll, das wird durch Bundesrecht determiniert. Und auch, wie das ausgelegt wird. Es gibt auch eine Verwaltungsvorschrift auf Bundesebene, wie das Straßenrecht ausgelegt werden soll. Wenn man es in das Mobilitätsgesetz reinschreibt, man soll es aber so auslegen, dann widerspricht das dem eigentlich. Und ist deswegen nicht Verfassungskonform. Weil es sich nicht an die Kompetenzordnung von Bund und Ländern hält. Eine Möglichkeit ist das Straßenrecht. Aber auch da gibt es gewisse Einschränkungen und Vorbehalte. Wenn man das Straßenrecht ganz stark dazu nutzen würde, um Verkehrswenderprojekte voranzubringen, dann kommt man da auch häufig in Konflikt mit dem Straßenverkehrsrecht. Da gab es neulich auch eine Entscheidung, also schon länger, dass Straßenrecht nur bedingt dazu geeignet ist. Man kann es schon mal nutzen, wenn man eine Fußgängerzone machen will oder eine Fahrradstraße, dann kann es über das Straßenrecht gehen.

Katja Diehl: (12:32)

dem Straßenverkehrsrecht. Da gab es neulich auch eine Entscheidung, dass Straßenrecht

nur bedingt dazu geeignet ist. Man kann es schon mal nutzen, wenn man jetzt irgendwo eine Fußgängerzone machen will oder eine Fahrradstraße, dann kann es über Straßenrecht gehen. Straßenrecht hat inhaltlich einfache Voraussetzung. Man muss da nicht irgendwie die Gefahren nachweisen. Für Sicherheit und Ordnung des Verkehrs. Sondern man kann einfach sagen, wir wollen das jetzt so, dass es hier eine Fußgängerzone ist, um das Geschäft zu beleben. Oder auch aus Klimaschutzgründen, wie auch immer. Dann kann man das mit Straßenrecht machen. Das heißt, man macht eine Entwicklung. Das ist aber ein relativ umständlicher und zeitraubender Prozess. Das wird dann alles öffentlich bekannt gemacht werden. Da gibt es Einspruchsfristen und so weiter. Das heißt, das kann man nicht so eben mal machen, Schild aufstellen. So wie im Straßenverkehrsrecht. Da wird einfach irgendwie... Ja, also, da wird eine Anordnung getroffen. Und dann sagt man, der Straßenbauteilnehmer macht... Hängt dann die Schilder auf. Und innerhalb von wenigen Tagen kann man das machen. Aber wenn man eine Fußgängerzone einrichten will, dann ist das schon... das dauert dann länger. Und das scheuen viele Kommunen natürlich. Und was Fahrräder angeht, wissen manche das vielleicht auch gar nicht, dass man Fahrräder auch

eine Menge mit dem Straßenrecht machen kann. Das ist alles Landesebene und es wird von den Kommunen häufig auch als örtliche Angelegenheit umgesetzt. Das heißt, da hat man nicht so sehr das... Wenn die FDP oder der CSU Verkehrsministerium blockiert, dass sich das dann so stark auswirkt. Sondern da haben die Länder und die Kommunen viel größere Spielraum.

Katja Diehl: (14:25)

Wie guckst du denn aus dieser Sicht? Wenn sich im Parlament die Farben ändern wie in

Berlin, dass es einfach für mich als Bürgerin gefühlt total easy ist, die Dinge wieder

zurückzudrehen. Was schützt denn die Fortschritte, die man vielleicht gemacht hat, vor dem

politischen Willen der nächsten Regierung oder so?

Olaf Dilling (14:48)

Es ist natürlich schwierig, wenn das so hopplahopp geht, wie bei Manja Schreiner. Dass da

bereits... fertig bestellte Fahrradstraßen über Nacht plötzlich wieder verschwinden. Das geht

nicht. Das haben die auch eingesehen. Da kann man nicht einfach irgendwie... Ohne

Begründung, ohne Planung das ändern. Aber... Und bei längerfristigen Planungen, die

schon weit fortgeschritten sind, kann man auch damit argumentieren, dass schon Fakten

geschaffen sind. Aber ansonsten hat die Verwaltung relativ große Beurteilungsspielräume.

Sie können irgendwie sagen... Na, äh... Wir haben eigentlich geplant, so und so viele

Kilometer Radwege zu schaffen. Aber wir prüfen jetzt überall ganz genau, ob da nicht

Sachen, die uns wichtiger sind, Parkplätze oder so, wegfallen. Und dann hat die Verwaltung

da relativ breite Einschätzungsspielräume. Das heißt nicht unbedingt, dass es... Es gibt da

sicher Grenzen. Aber die Grenzen, dass man jetzt sagt, hier mies ein  
Fahrradweg entstehen,  
wenn es fehlt, der schon geplant ist... Die sind sehr eng. Also, da muss man  
schon  
irgendwie... Also, dass da der Staat eine Schutzpflicht hat, um immer  
wieder  
verunglückende Fahrradfahrer an einer Stelle irgendwie einen Fahrradweg  
zu schaffen. Da  
muss viel passieren, dass man das so vor Gericht durchtechteln kann,  
denke ich. Dass es ein  
bisschen eine Imbalance ist, weil wenn es um Kfz-Fahrspuren geht, dann ist  
es auch mal  
leichter möglich.

Katja Diehl: (16:43)

Wie kann es denn zu sowas kommen? Weil das ist ja schon so, finde ich, so  
sprachlich  
interessant, Gehweg parken. Also es ist ja schon als Wort irgendwie etwas...  
Man macht ja  
auch nicht Autobahnradeln. Also das ist schon als Wort... Drängt sich doch  
schon auf,  
Gehweg ist für gehen. Aber man darf irgendwie trotzdem darauf parken.  
Wie kommt es zu  
solchen Konstrukten?

Olaf Dilling (17:12)

Naja, das ist...

Katja Diehl: (17:15)

Erlaubt, das ist erlaubt? Ja!

Olaf Dilling (17:16)

Ja! Es gibt ein Verkehrszeichen, das das erlauben kann. In der Regel ist es verboten. Also...

und... Ich würde auch sagen, wahrscheinlich in den meisten Fällen, wo in Deutschland

irgendwie man Streifen von Kfz auf Gehwegen sieht, dann ist da irgendwas falsch. Aber es

gibt halt an manchen Stellen, es gibt die Möglichkeit zu sagen, wir haben eine ausreichende

Rechtsgehwegbreite, da ist Bewegungsungsverkehr mit Rollstühlen und Kinderwagen und

so möglich. Das wären dann... Ja, irgendwas so... jedenfalls über zwei Meter mindestens.

Wo man das dann nach den Richtlinien für die Straßenverkehrsplanung machen kann, da

kann dann die Behörde sagen wir ordnen das an. Es ist aufgesetzt, parken möglich, es gibt

einen extra Filter. Aber wie gesagt, in ganz vielen Fällen, gerade in Städten, wo... die

Straßen nicht so breit sind. Das ist in Bremen der Fall, aber auch in anderen Städten. Häufig

auch in Städten mit einer historischen Bebauung... die ein bisschen beengter sind... Da ist

es eigentlich nicht möglich, aber trotzdem gemacht. Und ja, das hat sich so eingebürgert.

Und ich kenne eine Befreundete, Anwältin, die auch viel mit Verkehr und öffentlichem

Recht macht. Wir haben uns gegenseitig neulich bei einem privaten Gespräch gestanden,

dass wir bis vor Kurzem gar nicht wussten, dass es illegal ist. Also das ist ganz vielen Menschen nicht gewusst. Es gibt sowas wie Recht in den Büchern und Gelebtesrecht. Und das läuft im Straßenverkehrsrecht insgesamt, aber vor allen Dingen auch beim Recht des ruhenden Verkehrs, also im Wagen, läuft es extrem auseinander, was ist erlaubt und was wird praktiziert. Und auch geduldet, von der Polizei geduldet. Also man spricht da rechtssoziologisch auch vom Vollzugsdefizit. Also das gibt es in vielen Bereichen, aber ich finde ganz extrem, eigentlich im Verkehrsrecht und nicht nur und nicht vor allen Dingen, würde ich sagen, durch die häufigen roten Lichtverstöße von Fahrradfahrern, die gibt es natürlich auch, aber das ist was, was nicht so eine Intensität hat. Also das ist irgendwie so, das ist... präsenten Handeln unter sinnlicher Wahrnehmung der Verkehrssituation. Ich will jetzt nicht irgendwie sagen, dass es super ist, bei Rot über die Straße zu fahren, aber zumindest haben die Leute im Blick, was sie tun. Und wen sie damit behindern, wen sie gefährden. Das haben Leute, die ein Auto irgendwo abstellen, haben das nicht. Das können die auch nicht von sich behaupten. Die sagen, ich weiß doch, dass da hier niemanden stört. Sie wissen es eben nicht, weil die sind weg. Wenn jemand da lang kommt und auf die

Fahrbahn ausweichen muss, weil er da nicht durchkommt. Oder sie sehen auch nicht und wollen es vielleicht auch nicht sehen, dass irgendwie Leute, die gern miteinander an der Hand gehen, sei es Kinder sind, alte Leute, denen man hilft oder Liebespaare oder wie auch immer, dass die dann irgendwie hintereinander im Gänsebach stehen müssen. Also es ist einfach irgendwie eine starke Einschränkung, die dadurch entsteht. Wo man mal sagt, ja soll man sich nicht so haben, dann gehen die Liebespaare halt außen rum oder so.

Katja Diehl: (21:17)

Ich sag immer, wenn Leute Tinder-Dates haben, sollen sie es nicht in einem Spittel machen, dann können sie nicht nebeneinander laufen.

Olaf Dilling (21:25)

Ja.

Katja Diehl: (21:26)

Oder wenn die Beziehung nicht mehr so gut ist, soll man es in einem Spittel machen. Ja,

aber das ist ja so, dass diese ganze Rechtsprechung oder die ganzen rechtlichen Grundlagen

kennen nicht Digitalisierung, kennen nicht Klimanotfall, kennen nicht Klimaresilienz von

Städten im Sinne von Entsidelung. Es ist ja die Basis von diesem Recht ist ja immer noch,

keine Ahnung, 50er, 60er Jahre im Großen. Wie kriegen wir das hin?

Olaf Dilling (21:53)

Ich würde sagen, die Voraussetzung des Straßenverkehrsrechts ist eigentlich, dass der ganze

öffentliche Raum, alle Straßen und Plätze eben nur dem Verkehr dienen sollen. Und das ist

eigentlich eine überholte Vorstellung. Jedenfalls, wenn man Verkehr relativ eng definiert,

wenn da nicht der kommunikative Verkehr dazu gehört, dann wird man das auch irgendwie

austauscht, auch Meinungsbildungs macht und so. Das ist schon ein Versuch, das ein

bisschen zu öffnen, der aber natürlich unvollständig ist. Und dann gibt es immer noch,

darüber habe ich auch schon ein bisschen gesprochen, aber es gibt die Ebene der Gesetze

und es gibt die Ebene der Gesetzesanwendung. Und bei der Ebene der Gesetzesanwendung, da findet man, dass das Gesetz tatsächlich eigentlich so ganz unvollständig angewendet wird. Wenn es nämlich zu Lasten der Autofahrer geht, dann wird es plötzlich nicht mehr einfach abgewartet. Wenn es zu Lasten von Fahrradfahrenden und Fußgängern geht, dann ist man ganz strikt in den Straßenverkehrsbehörden und sagt, ja, das können wir nicht machen. Die rote Ampel, also die Ampel für die Strecke, die können wir hier nicht einrichten oder die Tempo-30-Zone, das können wir hier nicht machen. Wenn es um Belange der Autofahrer geht, ist das nicht alles gerecht. Aber so müssen die doch parken. Und Verordnungen beharren auch schon drei Jahre. Vom Ministerium im Prinzip, also Senatorin, Senatsverhalten. Und das andere ist, dass... ja, die Gesetze halt... mit Schlagzeilen angewandt werden. Also, dass man Verkehr häufig... man als Kraftfahrzeugverkehr interpretiert und dann ausblendet, dass es... dass man Fahrradwege eigentlich auch deswegen einrichten können muss oder auch mehr Platz für Fußverkehr erschaffen, weil man Kapazitätsengpässe hat. Für Fußgänger und Fahrradfahrer. Und ich kenne da zu wenig Entscheidung dafür. Zu wenig Behördenentscheidung, zu wenig Gerichtsentscheidung

dafür. Ich würde da gerne mehr von sehen.

Katja Diehl: (24:11)

Hmmm...

Olaf Dilling (24:12)

Und es ist auch Teil meines Tätigkeitsansatzes, als Anwalt, dass ich will, dass Gerichte das anerkennen, dass man aus Kapazitätsgründen sagen kann, wir brauchen hier einen Fahrradweg. Also aus Kapazitätsgründen, nicht aus Gründen, hier sterben zu viele Fahrradfahrer. Das ist kalter Kaffee, das machen viele Gerichte. Aber was Behörden und Gerichte häufig nicht im Blick haben, ist, dass man auch Platz braucht. Also dass man sich Platz auch nehmen muss und dass man Recht auf diesen Platz hat. Und dass Kommunen auch sagen können, wir nehmen für unsere Fahrradfahrer hier diesen Platz in Anspruch. Und das lassen wir uns auch von dem Gericht nicht verbieten.

Katja Diehl: (24:56)

Dann hast du vielleicht mal Beispiele, wo man Hoffnung schöpfen kann, wo mal was entschieden wurde? Oder wo auf Gerichtsseite vielleicht progressiv agiert wurde? Oder aber auch, wo Menschen, die den Verkehr gestalten, einfach mal Sachen gemacht haben, die vielleicht in der Grauzone sind? Keine Ahnung. Also wo siehst du denn Zeichen, dass sich da was verändert?

Olaf Dilling (25:21)

Also tatsächlich finde ich, auf diesem Bremer Pfeil rumzureiten, das finde ich ein gutes Beispiel. Dass da Gerichte gesagt haben, Fußgänger haben recht auf einen funktionsfähigen Gehweg. Und die müssen sich da nicht an der Seite vorbeidrücken. Man kann sich ein bisschen über die Entscheidung der Berufungsinstanz... Es gab da zwei Entscheidungen bisher. Verwaltungsgericht und Oberverwaltungsgericht. Und das Oberverwaltungsgericht hat gesagt, nur bis zu einer bestimmten Breite von 1,50. Da kann man sich drüber streiten, ob das Ergebnis dann so super ist. Aber der Ansatz ist gut, der Ansatz ist richtig. Und den kann man sich auch irgendwie noch weiter treiben. Also da sehe ich Hoffnung. Ansonsten finde ich, wie gesagt, auch, dass selbst diese Reform, die jetzt kommt, für die StVO, oder kommt, ich weiß nicht, ob sie kommt, aber zumindest vom... vom nicht für Progressivität bekannten Bundesverkehrsministerium als Entwurf vorbereitet wird, da soll den Kommunen tatsächlich eingeräumt werden, mehr Platz für nichtmotorisierten Verkehr zu machen. Und die sollen das auch anhand dieser vielen Gründe, Umwelt, Klimaschutz, Gesundheit, städtebauliche Entwicklung, so begründen dürfen. Allerdings ist da ein kleiner Pferdefuß dabei, nur solange es die öffentliche Sicherheit und Ordnung, die da reinkommt, des

Verkehrs nicht zu sehr beeinträchtigen. Aber, ja, man kann nicht sagen,  
dass es absoluter  
Stillstand ist. Es geht sehr, sehr langsam, aber es geht voran. Also insofern,  
ich will jetzt

nicht sagen, man muss total hoffnungslos sein, aber man kann auch verstehen, wenn Leute sagen, es ist zu langsam. Wenn man den Koalitionsvertrag auf der Ampel ließt, dann müsste es schneller gehen auf Bundesebene. Dann hätte das eigentlich in dieser Legislatur schon... wäre zu erwarten gewesen.

Katja Diehl: (27:47)

Mhm.

Olaf Dilling (27:47)

Und ich glaube, das wird in dieser Legislaturperiode wahrscheinlich nichts mehr, so wie ich das einschätze.

Katja Diehl: (27:54)

Da gab es natürlich auch... Es gab eine Energiekrise. Mit dem Deutschland-Ticket und so

wird immer gesagt, wir haben andere Herausforderungen, die wir hatten, und mussten erst

mal das machen. Ich glaube, man hätte es parallel vorantreiben können und müssen. Ja,

dann ansonsten, die Initiative der Städte finde ich super. Aber wie gesagt, die Städte... sind

da so ein bisschen auf verlorenen Posten, wenn ihnen nicht von der Bundespolitik geholfen

wird. Wenn die nicht das anerkennen. Und ja, da habe ich nicht so wahnsinnig viel

Hoffnung, dass... das dann ein Lenken ist von Seiten von Wissing. Das gibt es noch für gute

Entwicklung.

Katja Diehl: (28:52)

Oder gibt es irgendwie was im Ausland?

Olaf Dilling (28:53)

Ja, im Ausland gibt es eine Menge.

Katja Diehl: (28:59)

Der blüht er auf.

Olaf Dilling (29:00)

Genau. Und man muss sagen, dass das im Ausland gemacht wird, zum Beispiel in Paris, das ist ganz häufig, dass sich das Flächen des ruhenden Verkehrs reduziert. Das ist der erste Schritt für eine Verkehrswende in meinen Augen, in den Städten. Auf dem Land mag das ein bisschen anders aussehen, da spielen andere Dinge eine Rolle. Da geht es mehr darum, dass man Infrastruktur vorhält, öffentlicher Verkehr vor allen Dingen. Dass man vielleicht noch

ein paar mehr Fahrradwege baut. Aber vor allen Dingen, dass man die öffentliche Verkehrsinfrastruktur gut hält. Aber in den Städten ist das ganz zentrale Problem, was zu lösen gilt, dass man sagt, man reduziert die Flächen für ruhenden Verkehr. Da ist Paris zum Beispiel total vorangecrasht, wir reduzieren ganz massiv Parkflächen. Mit diesen Parkflächen kann man unheimlich viel anfangen, das ist unheimlich wertvoll. Für andere Verkehrsarten zu nutzen. Oder eben insgesamt den öffentlichen Raum aufwerten. Anpassungsmaßnahmen für Klimaschutz zu machen. Dass man mehr Stadtgrün reinbringt, um das Stadtklima zu verbessern. Das geht aber in Deutschland deswegen nicht, weil in Deutschland dieses absolute Dogma darum geht, dass kein Parkplatz verloren gehen darf. Das hat sich ja auch die große Koalition in Berlin auf die Fahne geschrieben. Also wir prüfen irgendwie alles, ob da irgendwie ein Parkplatz verloren geht. Und das ist natürlich total kurzsichtig, weil wenn man Verkehr vom Individual, vom Auto auf andere Verkehrsarten, die häufig viel flächeneffizienter sind, bringen will, dann muss man erst mal vorangehen, damit das man Platz dafür schafft. Also, dass man das irgendwie ermöglichen kann. Das andere ist, dass man in Linien denken muss und in Netzwerken. Also, wie macht

man eine Fahrradinfrastruktur, wo die Leute wirklich über längere Strecken, vielleicht auch als Pendler mit einem E-Bike oder so, sagen wir mal, zehn Kilometer in die Stadt ranfahren können? Das geht nur dann, wenn man... Also, es geht nur dann für eine breite Masse von Leuten, die nicht irgendwie lebensmüde sind, wenn man da Linien schafft, wo sozusagen jedes Glied der Kette irgendwie stark genug ist, um das zu tragen. Und wenn man da so mit der Lupe nach Parkplätzen sucht, dann geht das an irgendeiner Stelle immer nicht. Dann kriegt man diese Netze und diese Linie nicht zustande. Das heißt, man muss bei der Planung von Umweltverbund in größeren Zügen denken. Das geht genauso mit Buslinien. Wenn man irgendwo einen Engpass hat, wo es sich immer staut, und wo der Bus im Stau steckt, weil da kein separater Busstreifen vorgesehen ist, dann fährt keiner im Bus. Das heißt, alle fahren mit dem Auto. Oder nur die Leute, die das sich überhaupt nicht leisten können, die fahren dann Bus. Das trägt natürlich auch nicht dazu bei, auch aus sozialen Gründen nicht dazu bei, dass der Busverkehr aufgewertet wird. Weil es für viele Leute auch eine Prestigefrage ist, ob sie einen öffentlichen Verkehr nutzen oder ein Privatauto. Und das heißt, dass man braucht, ein zuverlässiger Verkehr. Das heißt, man hat eine durchgehende Infrastruktur. Man hat

Buslinien, die nicht im Stau stecken bleiben, also nicht durch den mobilen Individualverkehr aufgehalten werden. Und man hat Angebote, die so attraktiv sind, dass

eine kritische Masse an Leuten zusammenkommt, die sagen, wir fühlen uns da drin wohl.

Es ist genauso wie mit... ich kenne viele Frauen, die fahren oder haben Probleme, mit der S-

Bahn zu fahren, weil sie sagen, irgendwie sind da schon blöd angemacht worden. Und wenn

aber genug Leute s-Bahn fahren, stellt sich das Problem nicht so. Dann schützt man sich

gegenseitig und dann ist es sozial akzeptiert. Aber es gibt so

Verdrängungseffekte. Wenn

eine signifikante Anzahl der Leute sich nicht wohl fühlt in der S-Bahn, dann bröckelt das,

dann erodiert das. Aber ich erzähle irgendwie viele Sachen auf einmal.

Katja Diehl: (33:43)

Das ist ja genau richtig. Mir fällt gerade noch mal ein, ich habe ja auch mit der Marissa von

Greenpeace dieses How to make ÖPNV great again bis 2025 und die da ja auch relativ, also

eigentlich was, was man einfach machen müsste und die hat mir erzählt, dass es ja auch

rechtlich irgendwie so ist, dass du mit dem Auto irgendwie zwischen zwei Orten in einer

bestimmten Zeit kommen musst. Das ist aber nicht für ÖPNV-Qualitäten und Fahrradweg-

Qualitäten und, dass deswegen auch diese Velorouten in Deutschland im Vergleich zu

anderen Ländern gar nicht so gegeben sind. Fällt dir dazu was ein?

Olaf Dilling (34:22)

Ich war gerade ganz kurz abgelenkt. Kannst du nochmal ganz kurz wiederholen was...

Katja Diehl: (34:25)

Das war irgendwie so ein Hinweis von Marisa, dass sie sagte, es gibt tatsächlich so, ich

weiß jetzt nicht, ob es rechtlich ist, aber so Grundlagen, dass du mit dem Auto von A nach B

in einer bestimmten Zeit kommen sollst. Die gleichen Ansprüche gelten aber nur nachrangig

für ÖPNV und Fahrrad. Also das Fahrradsystem gar nicht als System und deswegen auch

der Song, warum hört der Fahrradweg einfach hier auf? Also dass das überhaupt liegt, das würde man mit einer Autobahn ja nie machen. Also wie das auch nochmal sich darstellt rechtlich.

Olaf Dilling (35:00)

Da kann ich jetzt irgendwie so aus dem Steher auch nicht so viel zu sagen. Das kann sein, dass es irgendwie vor allem Planung betrifft. Also es ist ja irgendwie...

Katja Diehl: (35:08 )

Ja, denn irgendwie hast du ja als radfahrende Person, bist du es gewohnt, dass dein Weg auf einmal weg ist. Wenn dir das mit dem Auto passieren würde, dann hättest du 18.000

Leserbriefe am nächsten Tag in der Zeitung.

Katja Diehl: (35:23)

Genau. Das wär dann irgendwie ein Problem für die Ordnung des Verkehrs und beim Fahrrad sagt man dann irgendwie die können ja absteigen und schieben. Man weiß nicht genau, wie man sich da verhalten soll.

Katja Diehl: (35:37)

Das sind auch so Sachen, an die du dich als Radfahrerin einfach gewöhnt hast, die du auch nicht hinterfragst, weil du schon so gewöhnt bist, dass du einfach nicht im Fokus der Planung stehst, nicht das Recht hast auf eine eigene Fahrbahn. Und das habe ich gestern noch mal in so einem Gespräch gehabt. Da habe ich auch dann länger drüber nachgedacht, dass die Straße ja wirklich nur noch Transit ist. Also das ist gar nicht mehr Straße in dem Sinne als Aufenthaltsfläche für menschliches Maß sozusagen. Also irgendwie klar, das hat man so im Hinterkopf ein Stück weit, aber wenn dir das dann jemand mal so explizit sagt, dann denkst du echt, krass eigentlich, dass wir dadurch, dass Gott sei Dank Deutschland ja vor dem Auto entstanden ist, dass alles wir hatten. Aufenthaltsflächen. Jetzt kaufen sich Leute einen Hund und ein Auto, wenn sie in der Stadt wohnen, kenne ich zwei Leute, weil der arme Hund kann ja nicht in der Stadt, der muss ja ins Grüne, wo du auch denkst, Gott, das ist alles...

Olaf Dilling (36:43)

Aber ich überlege gerade noch mal zu dem Fahrradweg, der plötzlich endet. Achso, genau, eine Sache, die kommt jetzt eher zu dem, dass es auch eine positive Entwicklung gibt. Und

zwar finde ich, in Berlin... Ich habe irgendwann im Laufe des Gesprächs ein bisschen kritisch zum Mobilitätsgesetz gesagt. Dass ich meine, dass es aus rechtlichen Gründen manchmal da Konflikte geben kann zum Bundesrecht und so. Aber was ich in Berlin super finde, ist, dass das Mobilitätsgesetz, glaube ich, vorschreibt, dass, wenn man eine Baustelle hat, dass da die Durchgängigkeit von Fahrrad- und Fußwägen gesichert werden soll. Und da ist meine Erfahrung aus Berlin, dass das sehr viel besser funktioniert als in anderen Städten. Ich weiß nicht, ob es dazu eine Erhebung gibt oder so. Wie sich das durch das Mobilitätsgesetz verändert hat. Aber ich finde es eigentlich nicht schlecht, wie in Berlin versucht wird, wenn eine Baustelle irgendwo ist, eine Fahrrad- oder Fußwegumleitung mit diesen gelben Markierungen, die da für vorübergehende Maßnahmen sind, zu schaffen. Und das finde ich unheimlich hilfreich, weil ansonsten würde man in Berlin bei fast jedem längeren Weg mit dem Fahrrad auf mindestens eine Baustelle stoßen und sagen, was mache ich denn jetzt hier? Begebe ich mich jetzt auf die Fahrbahn, gerate den Fahrern... mache ich lange Umwege, die ich nicht kenne? Wo ich erst mal gucken muss. Und man muss ja auch damit rechnen, dass nicht immer nur kompetente Fahrradfahrer in der Stadt unterwegs sind.

Ich kenne eine Menge Leute, die haben Fahrradfahren erst gelernt, als sie erwachsen waren.

Häufig Leute aus dem Ausland. Also die nicht in Deutschland aufgewachsen sind, die sind

in Deutschland. Kinder fahren häufig, alte Leute fahren häufig. Das sind nicht die typischen

ADFC-Klientel. ADFC-Leute wollen schnell durch die Stadt. Das ist ja auch ihr gutes Recht. Aber die haben häufig ein bisschen Trade-off und sagen, na ja, Sicherheit ist mir dafür nicht ganz so wichtig. Das ist mein Eindruck von vielen Leuten, die ich vom ADFC kennengelernt habe. Insofern finde ich, ADFC macht eine gute Arbeit. Aber man muss auch im Blick haben, dass viele Leute, die Fahrrad fahren, unsicher sind und Angst haben. Ich glaube, dass Fahrradwege, die irgendwie breit genug sind, auf denen man gut überholen kann, wo auch diese unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Leuten zum Tragen kommen können, sozusagen ohne dass es zu Drängungen kommt, sind total wichtig. Auch für Leute, die eine Behinderung haben und deswegen Spezialräder fahren oder Lastenräder.

Katja Diehl: (39:57)

Ja, das ist das Problem, was wir, glaube ich, in all diesen Verbänden haben, dass da diese unerschrockenen, mittelalten Herren sind, die überall Rad fahren und sich da auch ihren Raum nehmen und einfach nicht verstehen können, dass es Angst macht. Also da habe ich auch einmal die Woche bestimmt, wenn ich mal wieder schreibe, dass ich trotzdem Fahrrad fahre, immer wieder Leute, boah, du darfst den Leuten keine Angst machen vom Radfahren.

Da sage ich mal, lass mir bitte meine Emotionen, wenn ich in bestimmten Bereichen von

Hamburg fahre, habe ich Angst. Weil ich weiß, ab hier bin ich dafür verantwortlich, dass ich

überlebe, weil ich keinerlei Schutzfunktion habe. Aber...

Olaf Dilling (39:58)

Ja, das ist das Problem, was wir, glaube ich, in all diesen Verbänden haben, dass da diese

unerschrockenen, mittelalten Herren sind, die überall Rad fahren und sich da auch ihren

Raum nehmen und einfach nicht verstehen können, dass es Angst macht.

Also da habe ich

auch einmal die Woche bestimmt, wenn ich mal wieder schreibe, dass ich trotzdem Fahrrad

fahre, immer wieder Leute, boah, du darfst den Leuten keine Angst machen vom Radfahren.

Da sage ich mal, lass mir bitte meine Emotionen, wenn ich in bestimmten Bereichen von

Hamburg fahre, habe ich Angst. Weil ich weiß, ab hier bin ich dafür verantwortlich, dass

ich überlebe, weil ich keinerlei Schutzfunktion habe.

Aber... an welchen Themen bist du denn jetzt dran? Also was versuchst du gerade mit

deiner Arbeit zu bewegen? Gibt es konkrete Sachen außerhalb von dem Gehweg parken, wo

du versuchst, die Komfortzone zu erweitern sozusagen oder rechtlich so ein bisschen an

konkreten Beispielen mehr Raum zu schaffen für echte Mobilität?

Olaf Dilling (41:03)

Ich hatte jetzt mehrere Fälle, die sich mit Schulwegsicherheit beschäftigt haben. Wo es Schüler oder Eltern... Ja.

Gegenüber der Verwaltung oder vor Gericht vertreten haben. Oder vertrete. Die sozusagen fordern, dass Verkehrsregelungen getroffen werden, die ihre Kinder betreffen. Oder sie selber, wenn sie als Kinder vorgehen. Ich vertrete eben auch Schüler. Und... der andere Querpunkt ist so ein bisschen... ja, eher so im planerischen Bereich. Da mache ich zum Beispiel... auch mit Wirtschaftsverkehr. Sodass man irgendwie... neu regelt, Liefer- und Ladezonen. Auch für Lastenräder. Aber eben auch für die konventionellen Logistiker, damit... da nicht so viele Konflikte sind mit... mit Fahrrad und Fuß. Das ist so eine Sache, wo ich gerade beschäftigt bin mit. Und... dritter Schwerpunkt gerade ist... Markierung von Fahrradwegen. Das sind teilweise sehr technische Fragen. Also, dieses...

Katja Diehl: (42:25)

Da werden auch immer mehr Leute aktiv und kommen auf dich zu und sagen, ich will das nicht mehr so akzeptieren, nimm das zu?

Olaf Dilling (42:35)

Ja, das ist sozusagen der eine Strange. Leute, die selber betroffen sind. Und das andere sind Kommunen oder Ministerien, die wissen wollen, wie sie die Sache rechtlicher regeln. Und die aber auch häufig tatsächlich irgendwie... Motivation haben, Verkehrswende freundlich zu sein.

Katja Diehl: (42:53)

Mhm.

Olaf Dilling (42:54)

Dann gibt es ja auch Leute, die wollen eine Elektro-Lade-Säule haben oder so. Und wollen

wissen, wie man das macht, wenn man in einem öffentlichen Raum eine Lade-Säule bauen

will. Das sind so die Fälle, die ich in letzter Zeit betreut haben.

Katja Diehl: (43:08)

Denn das ist ja was, was mich immer wieder ein bisschen bewegt, dass die Leute sich dem

System so passend machen und irgendwie gar nicht hinterfragen, dass Politik nicht nur im

Bundestag stattfindet und in irgendwelchen Gremien, sondern dass sie selber ja auch in der

Demokratie die Möglichkeit haben, Dinge zu verändern, die Stimme zu erheben. Und das

beginnt beim Leserbrief. Ja, keine Ahnung.

Olaf Dilling (43:33)

Da tun sich dann irgendwie Eltern zusammen und machen eine Bürgerinitiative. Da habe

ich irgendwie Kontakt. Und die müssen dann eben von den Behörden sich anhören lassen,

da sind ja irgendwie über diese vierspurige oder dreispurige Straße an einer Kreuzung, an der keine Fußgänger, also kein Zebrastreifen und keine Ampel sind. Da gehen ja kaum Grundschulkinder. Deswegen ist da kein Bedarf. Solche Schulden kommen da manchmal. Oder es wird gesagt, es gab ja bisher kaum Unfälle. Und das sagen die dann ja. Wir müssen das ja objektiven Daten festmachen, wenn wir sowas entscheiden. Und einerseits ist man das dann schon fast gewöhnt, wenn man sich viel mit Verkehrsverwaltungsrecht beschäftigt. Es wird ganz viel auf die Verkehrsunfallstatistik verwiesen. Aber irgendwie muss man da immer wieder gegen den Stachel löcken und sagen, nee, das geht eigentlich nicht. Das sagen auch die Oberstengerichte. Man braucht eine Prognose. Man kann auch eine Prognose machen. Man muss nicht warten, bis das Kind in den Brunnen gefallen ist.

Katja Diehl: (44:56)

Aber wie kommt es denn zum Beispiel, das Vision Zero steht ja überall drin, auch im Koalitionsvertrag, aber das ist überhaupt kein Ziel. Also Helsinki war es ja, glaube ich, die das jetzt dann sogar zwei Jahre geschafft haben, dass gar keiner im Straßenverkehr gestorben ist.

Olaf Dilling (45:10)

Ja. Es wird als Ziel überhaupt nicht ernst genommen, weil man ständig diese Trade-offs

macht. Und zwar wirklich dann so, da geht es dann um die Kunden. Also sozusagen, es gibt ja auch immer diese Argumente, zum Beispiel, wir können hier keine Ampel und können kein Tempo 30 und so machen, weil hier ein Linienbusverkehr ist. Na gut, aber dann würde der Bus halt ein paar Sekunden später ankommen und dass das irgendwie so das K.O.-Argument ist gegen Tempo 30 Zone, das kann ich irgendwie auch nicht einsehen. Aber das ist tatsächlich ganz häufig, dass man dieses Argument findet und das hat sich auch in der Verwaltungsvorschrift niedergeschlagen. Wenn es Linienverkehr gibt, dann kann oder sollte, jedenfalls irgendwie wird dann Ausweisung der Tempo 30 Zone von der Schule abgesehen. Und genauso, ja, wenn Tempo 30 angeordnet werden sollte, weil viel Fahrradverkehr ist, dann sagt man, ja, dann gibt es auch Linienbusverkehr. Es fährt aber irgendwie nur 50 Meter auf der Strecke. 50 Meter mal Tempo 30 wäre nicht so schlimm, aber trotzdem sagt die Stadt Heidelberg, dann nee, da machen wir kein Tempo 30 und Fahrradweg auch nicht, weil es gibt ja bisher wenig Unfälle. Und dann müssen sich aber irgendwie Fahrradfahrer und Fußgänger in ganz schmalen Streifen teilen an einer Straße, die mehrspurig ist. Das passt ja auch nicht zusammen.

Katja Diehl: (46:46)

Zumal das so ein bisschen danach klingt, dass dann auf einmal der Bus eine Rolle spielt

und dann auf einmal spielt die Krankenpflege eine Rolle. Ja, genau. Das sind auch so... wir

machen es uns so wie es grade passt.

Olaf Dilling (46:53)

Ja, genau. Es sind auch so vorgeschobene Sachen. Gleichzeitig, also es gibt so ein Dogma,

dass man irgendwie nirgends Tempo 30 macht, wo Linienbusse fahren.

Gleichzeitig wird

aber da dann geduldet, dass in zweiter Reihe geparkt wird. Und damit

kommt die Busse

aber gar nicht klar, weil dann kommt entweder ein entgegenfahrender Bus, da müssen die ja

irgendwie warten, oder es kommt dann irgendwie die Müllabfuhr, hält dann da auf der

anderen Seite und dann hat der Bus jeden Donnerstag Morgen irgendwie zehn Minuten

Verspätung deswegen. Wegen der Müllabfuhr und wegen der falsch parkenden Autos. Da

müsste man ja sagen, also wenn das so wichtig ist, so eine Priorität ist, dann muss man

irgendwie gegen diese Falschparker vorgehen und das könnte man auch.

Da bin ich mir

sicher, dass es Möglichkeiten geben wird.

Katja Diehl: (47:57)

Und dann nochmal zum Schluss so ein Fazit. Also was wären jetzt die Hebel? Was müsste

in Sachen Recht passieren, damit wir ein bisschen Tempo aufnehmen können?

Olaf Dilling (48:12)

Hast du mich gehört?

Katja Diehl: (48:16)

Noch nicht.

Olaf Dilling (48:18)

Weil ich nichts gesagt habe. Ich bin eingefroren... okay du auch.

Katja Diehl: (48:23)

Ich habe gefragt, noch mal so jetzt zum Ende ein Fazit. Wo sind jetzt die Hebel in

rechtlicher Hinsicht? Was müsste sich verändern an den Grundlagen im Recht, damit wir ein

bisschen Tempo gewinnen?.. Irgendwie spinnt das hier grade.

Olaf Dilling (48:55)

Jetzt hörst du mich wieder, ja? Die Hebel.

Katja Diehl: (49:00)

Hast du meine Frage gehört?

Olaf Dilling (49:06)

Du musst dich um die Netzwertbandbreite kümmern, die ist zu niedrig. Das steht hier. Ja.

Katja Diehl: (49:13)

Ist das ein Aufruf an dich oder an mich?

Olaf Dilling (49:17)

Ja, ich habe das hier gelesen. Also Zoom nimmt den Datenschutz auch nicht so ernst.

Katja Diehl: (49:23)

Also ich habe gefragt, was deine nächsten Schritte sind. Also was du sagen würdest, wo

sind jetzt die großen Hebel? Was muss sich rechtlich sagen?

Olaf Dilling (49:24)

Ich sehe eigentlich zwei Hebel. Der eine Hebel ist natürlich beim Gesetzgeber und das ist

vor allem der Bundesgesetzgeber. Da kann man nur irgendwie orakeln, wie es weitergeht.

Also Wissing ist offenbar nicht gewählt, wirklich Verkehrswende zu machen, aber kleine

Schritte gibt es immerhin jetzt. Und der andere Hebel ist im Prinzip bei den Kommunen, die

eine Menge Sachen jetzt schon machen könnten, sich aber zum Teil nicht trauen und zum

Teil weiterhin so sehr in den Köpfen verankert haben, dass der Autoverkehr zentral ist. Und

eine Sache, die ich jetzt noch nicht angesprochen hatte, ich bin der Meinung, dass man

ziemlich gut rechtssicher als Kommunen Parkplätze reduzieren kann. Es gibt nämlich kein Recht auf individuelle Parkplätze. Und man kann natürlich irgendwie Parkplätze, also Parkraumbewirtschaftung einführen, man kann Parkplätze allgemein reduzieren, man kann Parkplätze stärker für bestimmte Nutzergruppen reservieren, für Kurzzeitparken und all so Sachen. Also sozusagen das ganze Arsenal der Folterwerkzeuge, so zu sehen, dass die Autofahrer, kann man nutzen, um... mehr Platz zu schaffen für andere Sachen im öffentlichen Raum. Und... da gibt es nicht so strenge Anforderungen wie bei vielen anderen verkehrseinschränkenden Maßnahmen. Weil vor allem der fließende Verkehr nicht eingeschränkt werden soll. Aber der ruhende, da ist es nicht ganz so streng. Das heißt, da gibt es eigentlich schon Möglichkeiten. Insofern sollten sich gerade was Parkraum angeht, die Kommunen nicht so sehr hinter Wissing verstecken, oder die Ländler nicht so sehr hinter Wissing verstecken, sondern können ein bisschen vorangehen und sagen, wir reduzieren den Parkraum, beziehungsweise wir stellen ihn den Leuten zur Verfügung, die ihn wirklich brauchen, sagen wir mal, Leute mit Behinderung. Wenn man eingeschränkte

Haltverbote an ganz vielen Stellen macht, dann kommt es Handwerkern und Pflegekräften

zugute. Und die wollen ja eigentlich alle was tun. Wenn man so die verkehrspolitische

Diskussion verfolgt, dann sind doch alle für Handwerker und Pflegekräfte und so weiter und

sagen, die sind doch Leidtragende, wenn man den Verkehr einschränkt, aber das stimmt

nicht. Wenn man eingeschränkte Haltverbote macht, dann haben die einen Vorteil davon.

Weil die da häufig Ausnahmegenehmigungen haben oder die können das zumindest

beantragen. Das würde bedeuten, dass...

Katja Diehl: (52:11)

Das heißt man müsste ein bisschen aufdröseln, ne?

Olaf Dilling (52:14)

Ja, der öffentliche Raum ist dann nicht mehr so sehr für Dauerparker, für Leute mit

Campingwagen und Wohnmobil, die einmal im Jahr damit irgendwie Urlaub machen.

Sondern der öffentliche Raum ist dann für eine Vielzahl von Nutzungen frei. Und das finde

ich im Prinzip sinnvoll. Es ist auch für Leute, die mit Behinderungen, also die stark

gehbehindert sind, die können auch im eingeschränkten Halteverbot mit Euroausweis

parken. Und das finde ich auch gut, weil dann wird dieser Raum effektiver genutzt. Und ich

bin auch nicht jemand, der absolut gegen Autos ist. Sondern ich bin nur dagegen, dass es

immer mehr wird. Dass sozusagen dieser Konsumismus zusammen mit  
Autoverkehr dazu  
führt, dass unsere Städte total verstopfen. Ich bin dafür, dass man auch  
ohne Auto auf dem  
Land leben kann. All solche Sachen. Und ich bin viel mehr dafür als  
dagegen. Ich bin nicht  
irgendwie gegen Autos, sondern ich bin dafür, dass man den Raum sinnvoll  
nutzt. Ich fahre  
selber nicht Auto, habe aber einen Führerschein. Den habe ich ewig nicht  
mehr gelöst.

Vielleicht könnte ich ihn nicht mal mehr Auto fahren.

Katja Diehl: (53:44)

Haben wir noch was vergessen?

Olaf Dilling (53:50)

Nee, aber du kannst mich gerne irgendwie noch mal kontaktieren, wenn dir  
irgendwas

einfällt. Frage oder wenn mir noch was einfällt, schreibe ich dir vielleicht  
noch.

Katja Diehl: (54:00)

Wenn du irgendwelche Artikel hast, immer gerne schicken.

Olaf Dilling (54:02)

Artikel.

Katja Diehl: (54:03)

Aber ich habe jetzt mal so den Rundumschnack gemacht, den ich mit dir machen wollte.

Olaf Dilling (54:11)

Ich schicke dir ganz viele Artikel. Zeitschriftenartikel. Obilogisch.

Katja Diehl: (54:20)

Ja. Alles.

Olaf Dilling (54:22)

Alle.

Olaf Dilling (54:23)

Ja. Alles. Fahrplanbücher.

Olaf Dilling (54:26)

Kursbuch.

Katja Diehl: (54:28)

Kursbuch der Bahn, genau.

Olaf Dilling (54:31)

Postbuch Verkehrswende, das brauchst du.

Katja Diehl: (54:35)

Nee. Aber wenn da irgendwas nochmal auffällt, was für Nicht-Juristinnen wie mich

verständlich ist, findet Jura ja immer auch...

Olaf Dilling (54:47)

Ah, ver- ver- ver- Ich muss das mal fragen. War das zu fachchinesisch was ich gesprochen

hab.

Katja Diehl: (54:50)

Nein, überhaupt nicht. Aber wenn du solche Fachartikel schicken würdest, dann hilfst du

mir nicht. Das wollte ich damit sagen.

Olaf Dilling (54:58)

Meistens versuche ich es ja auch, diese Artikel irgendwie so zu schreiben, dass man sie verstehen kann. Aber gut, da gibt es wahrscheinlich auch unterschiedliche Verständnisse von, was man noch verstehen kann und was eigentlich zu technisch ist. Ich weiß ja auch, dass letztlich spielt häufig die Musik ohnehin eher in der Politik als im Recht. Das sieht man jetzt auch wieder in Berlin. Wenn die Politik nicht mitmacht, dann ist es schwierig. Das ist der Unterschied. Naja.

Katja Diehl: (55:30)

In This Together. Danke dir auf jeden Fall.

Olaf Dilling (55:31)

Ja, keine Ursache. Ich freue mich auf dein Buch. Wir warten da alle drauf.

Das soll ja ein

Ansporn sein.

Katja Diehl: (55:42)

No pressure.

Olaf Dilling (55:44)

Genau, no pressure gleichzeitig.

Katja Diehl: (55:47)

Okay, danke, danke und Ihnen auch einen schönen Tag.

Olaf Dilling (55:49)

Okay ja. Tschüss!

Katja Diehl: (55:52)

Tschüss!