



Dr. Volker Wissing MdB
Bundesminister für Digitales und Verkehr

Skript zur Rede anlässlich des 60. Verkehrsgerechtstags

am Donnerstag, 18. August 2022, ab 10 Uhr in Goslar

Redezeit: ca. 30 Minuten

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrter Herr Professor Staudinger,

sehr geehrte Frau Schwerdtner,

sehr geehrte Damen und Herren,

- Im Straßenverkehr brauchen wir vor allem drei Dinge: **Rücksicht, gesunden Menschenverstand** und – ganz wichtig: **klare Regeln**.
- Und wir sind auf kluge Köpfe angewiesen, die diese Regeln kontrollieren, abwägen, formulieren – und immer an die aktuellen Gegebenheiten anpassen.
- Kluge Köpfe, wie sie heute wieder in Goslar versammelt sind – zum **60. Verkehrsgerichtstag**.
- Danke für Einladung und herzlichen Glückwunsch zu diesem beeindruckenden Jubiläum!
- In den knapp 60 Jahren **seit Gründung des Deutschen Verkehrsgerichtstags hat sich der Verkehr auf unseren Straßen stark gewandelt**.
- Straßen und Fahrzeuge sind **sicherer** geworden;
- regelmäßig kommen **neue Mobilitätsformen** hinzu;
- die **Digitalisierung** verändert unsere Gewohnheiten und die Art und Weise, wie wir Fahrzeuge bauen oder uns im Verkehr bewegen;
- der **Klimawandel** führt in vielen Bereichen zu einem Umdenken, etwa zu einem neuen Bewusstsein für nachhaltiges Reisen.
- All das hat der Deutsche Verkehrsgerichtstag seit seiner Gründung begleitet – und teilweise mitgestaltet.
- **Verkehrs- und Rechtsexperten** diskutieren hier jährlich aktuelle Entwicklungen und geben der Politik wertvolle Hinweise und Empfehlungen.

- Knapp 60 Jahre nach seiner Gründung ist der Deutsche Verkehrsgerichtstag damit sehr wertvoll für uns alle, denn er steht ganz **im Dienst des Verkehrsrechts und des Verkehrs** allgemein.
- Die aktuelle Weltlage zeigt: In all unseren Bemühungen, die besten Lösungen für unser Verkehrssystem und alle Verkehrsteilnehmer zu finden, müssen wir auch **weiterhin flexibel bleiben**.
- Ukrainekrieg, Klimawandel, Corona-Pandemie, Digitalisierung – die **Herausforderungen sind riesig**.
- Das Programm der kommenden zwei Tage gibt einen guten Überblick zu aktuell drängenden Themen im Verkehrsrecht.
- Auf einige Themen gehe ich in der nächsten halben Stunde ein, wobei ich sie natürlich nur kurz anreißen kann.
- Die gute Nachricht: **Bei der Verkehrssicherheit sind wir insgesamt auf einem sehr guten Weg**.
- Ich gehe sogar so weit, zu sagen, dass wir heute in Deutschland – was die Verkehrssicherheit angeht – **zu den Top-Performern im europäischen und im weltweiten Vergleich** gehören.
- Das belegen unter anderem die aktuellen Zahlen zum Unfallgeschehen.
- Im vergangenen Jahr ist die **Zahl der Verkehrstoten erneut gesunken**.
- Zur Einordnung: **1963**, also im Jahr, in dem der Deutsche Verkehrsgerichtstag zum ersten Mal tagte, starben bei uns im Verkehr noch mehr als **14.513 Menschen** [Bundesgebiet vor der Wiedervereinigung, ohne ehemalige DDR], **2021 waren es 2.562**.
- Klar ist aber auch: Die Zahl ist **auch heute noch zu hoch**.

- Unser Ziel lautet: **Vision Zero**.
- Aber ein **Erfolg ist der Rückgang in jedem Fall** – und hier wollen wir **weiter anknüpfen**.
- Das **Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung** für den Zeitraum 2021 bis 2030 zeigt den Beitrag und die Selbstverpflichtung des Bundes zur Vision Zero auf.
- Insgesamt enthält das Verkehrssicherheitsprogramm rund **180 Einzelmaßnahmen**. **Mit einigen haben wir schon begonnen, einige werden wir priorisiert angehen**.
- Das neue Verkehrssicherheitsprogramm ist **kein starrer Plan, sondern ein lebendiger und lernender Prozess**, der regelmäßig überprüft und angepasst werden soll.
- Den **Unfallverhütungsbericht** werden wir zum **Controllinginstrument** weiterentwickeln, ab 2022 wird er erstmals **Indikatoren zur Messung der Verkehrssicherheit** enthalten.
- Die Erkenntnisse sollen dann auf der **zweiten Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz** vorgestellt werden, die voraussichtlich **im Frühjahr 2023** stattfinden wird.
- Bei der Weiterentwicklung des Verkehrssicherheitsprogramms haben wir aber auch im Blick, dass wir eine **geteilte Verantwortung** haben.
- **Viele Maßnahmen liegen nicht in der Zuständigkeit des Bundes**.
- Daher verfolgt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr einen **breiten Ansatz**, der **Bund, Länder und kommunale Spitzenverbänden**, aber auch die **Fachöffentlichkeit bei Verbänden, Institutionen und Unternehmen** noch stärker als zuvor einbindet.

- Zur **ersten Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz im Mai 2021** hat der Bund dazu gemeinsam mit Ländern, Gemeinden und anderen Partnern den „**Pakt für Verkehrssicherheit**“ ins Leben gerufen.
- Erstmals haben Bund, Länder und Kommunen damit eine gemeinsame Strategie **mit einem gesamtstaatlichen Ziel festgelegt**: Die **Zahl der Verkehrstoten soll in Deutschland bis 2030 um 40 Prozent reduziert** und die Zahl der Schwerverletzten signifikant gesenkt werden.
- Die im „Pakt für Verkehrssicherheit“ festgelegten 12 Handlungsfelder spiegeln sich auch im Verkehrssicherheitsprogramm und im **Unfallverhütungsbericht** wider.
- Die konkreten Handlungsfelder richten sich unter anderem an den **Schwerpunkten des Unfallgeschehens** aus, da dort die Potenziale am höchsten sind, die Zahl der Getöteten zu verringern.
- Dazu gehören zum Beispiel die „**Landstraßensicherheit**“ und innerorts vor allem auch **Radfahrer**, die als ungeschützte Verkehrsteilnehmende einem besonderen Risiko ausgesetzt sind.
- Sie berücksichtigen aber auch **künftige Entwicklungen** oder Bereiche, bei denen wir alle Anstrengungen leisten müssen, um die Unfallzahlen so gering wie möglich zu halten, etwa **Unfälle mit Kindern**.
- Als Vorarbeit zum Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung und zur gemeinsamen Strategie hat ein **intensiver Dialogprozess** – mit insgesamt 400 Akteuren – stattgefunden.
- **Danke an alle, die sich daran beteiligt haben!**

- Einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten auch unsere **Förderprojekte und Präventionsmaßnahmen**.
- Viele Aktionen sind in enger und guter Kooperation mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat sowie der Deutschen Verkehrswacht entstanden.
- In den Angeboten werden **verschiedene Zielgruppen – von Kindern über Jugendliche bis zu Senioren** – angesprochen, und das über jeweils passende Medien zu allen verkehrssicherheitsrelevanten Themen.
- Da **vor allem ältere Radfahrer** und hier insbesondere die **Pedelec-Fahrer** ein **erhöhtes Risiko** aufweisen, im Straßenverkehr zu verunglücken, fördert das BMDV hierzu gezielt Maßnahmen und Projekte.
- Zusätzlich wird mit der nationalen Kampagne „**Runter vom Gas**“, die gemeinsam vom BMDV und DVR umgesetzt wird, allgemein für die Gefahren im Straßenverkehr sensibilisiert.
- Die Kampagne wirbt unter anderem für das Tragen von Fahrradhelmen, welches sich übrigens kontinuierlich weiter durchsetzt.
- Die **Helmtragequote** ist laut aktueller Erhebung des Bundesamtes für Straßenwesen im Jahr 2021 **weiter gestiegen** und liegt nun bei 32 Prozent.
- Besonders erfreulich: Vor allem Pedelec-Fahrer nutzen häufig einen Fahrradhelm [56 Prozent].

- Mit unserer **neuesten Runter-vom-Gas-Kampagne**, die wir vergangenen Monat vorgestellt haben, wollen wir insbesondere **Einsatzkräfte schützen**.
- Mit den **neuen Autobahnplakaten** wollen wir informieren und sensibilisieren.
- Wir möchten darauf aufmerksam machen, was für eine wichtige Arbeit **Straßenwärterinnen und -wärter, Rettungskräfte und Polizistinnen und Polizisten auf der Autobahn** leisten.
- Wir möchten die **Gefahren zeigen**, die hierbei für die Einsatzkräfte von vorbeifahrenden Fahrzeugen ausgehen.
- Vor allem möchten für umsichtiges, rücksichtsvolles Fahren bei Baustellen, Notfällen und Unfällen auf Autobahnen werben.
- Die Plakate werden **deutschlandweit an mehr als 700 Orten** zu sehen sein und in diesen Tagen angebracht.
- Um Reichweite und Wirksamkeit all unserer Kampagnen zu erhöhen, werden die Programme regelmäßig evaluiert und mit den Bundesländern abgestimmt.
- Ich komme noch einmal kurz auf die Unfallzahlen zu sprechen.
- Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten ging im Jahr 2021 bei fast allen Verkehrsarten zurück.
- **Den stärksten Rückgang, nach absoluten Zahlen gesehen, gab es bei den Benutzern von Fahrrädern – mit einem Rückgang um 12,7 Prozent.**
- Das ist eine **gute Nachricht**, wenngleich wir auch im Blick haben müssen, dass die Zahl der verunglückten Radfahrenden zwischen den Jahren 2000 und 2021 um mehr als zehn Prozent gestiegen ist.
- Die Radverkehrssicherheit zu erhöhen bleibt unsere Aufgabe.

- Deutschland soll Fahrradland werden – dieses Ziel haben wir uns mit dem **Nationalen Radverkehrsplan 3.0** gesetzt.
- Für uns ist klar: **Mehr Radverkehr braucht mehr Qualität bei der Infrastruktur!**
- Je besser die Bedingungen für die Radfahrenden sind, desto sicherer, nachhaltiger und energieeffizienter wird der Verkehr INSEGSAMT gestaltet.
- **Denn nur wenn eine einladende, möglichst getrennte und sichere Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung steht, steigen noch mehr Menschen aufs Fahrrad.**
- Viele haben heute schlichtweg Angst, Rad zu fahren.
- **Fahrradwege sind häufig zu schmal, enden plötzlich, haben keine intuitive Führung**, es gibt zu viele **gefährliche Kreuzungen** ohne getrennte Ampelschaltungen, freie Abbieger oder Einmündungen ohne Sichtachsen.
- Wenn zum Beispiel **Eltern ihre Kinder lieber mit dem Auto zur Schule bringen, statt sie mit dem Rad fahren zu lassen**, dann stimmt etwas nicht.
- Wenn **für den Pendler das Fahrrad gar nicht erst infrage kommt**, weil es keinen sicheren, durchgehenden Radweg in die nächste Stadt gibt oder das Rad nicht sicher am Bahnhof abgestellt werden kann, dann stimmt etwas nicht.
- Wenn **Radverkehrsinfrastruktur vielerorts einem Hindernisparcours gleicht**, dann stimmt etwas nicht.
- Deshalb wollen und müssen wir dringend noch mehr für den Radverkehr tun.
- Und mit „wir“ meine ich alle Verantwortlichen für den Radverkehr vor Ort.

- Mit unserer neuen **Publikation „Einladende Radverkehrsnetze“** zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ zeigen wir, welche Bedürfnisse Radfahrende haben.
- Die Publikation soll **Inspirations- und Sensibilisierungsquelle für Kommunen** sein – denn sie gibt einen Ausblick, wie sichere Radverkehrsinfrastruktur in unserem Land aussehen kann.
- Darin enthalten sind unter anderem **sieben Handlungsempfehlungen** für einladende Radwege:
 - **Erstens: angebotsorientierte Infrastruktur.**
 - Wenn das Angebot stimmt, wird es genutzt.
 - Ein guter Radweg hat je Fahrtrichtung eine Breite von mindestens 2,50 Metern. Damit können sich zwei Radfahrende in jeder Situation sicher überholen.
 - **Zweitens: Radverkehrsnetze.**
 - Planen Sie ein in sich geschlossenes Radverkehrsnetz mit einer eigenen Wegeführung.
 - **Drittens: sichere Wege.**
 - Nur wer sich sicher fühlt, fährt gerne Fahrrad. Unterziehen Sie jeden Radweg einem Test: Würden Eltern ihre Kinder hier gern Rad fahren lassen?
 - **Viertens: Entflechtung.**
 - Entflechten Sie die Verkehre, indem Sie eigene Wege für Radfahrende anbieten – getrennt von Fuß- und Kfz-Verkehr!
 - **Fünftens: Beschleunigung**
 - Verkürzen Sie Reisezeiten für den Radverkehr ganz gezielt!
 - **Sechstens: Vernetzen der Verkehrsträger.**
 - Statten Sie alle Haltepunkte von Bus und Bahn mit sicheren und komfortablen Radabstellanlagen aus!
 - **Und siebtens: Sichtbarkeit.**

- Je sichtbarer die Radinfrastruktur im Verkehrsraum ist, desto größer ist der Anreiz zum Umstieg.
- Gute und sichere Mobilitätsangebote werden nachgefragt, genutzt und kommen allen zu Gute.
- Wer Interesse an dem **Leitfaden** hat: Sie finden ihn **auf der Website des BMDV**.
- Zur Wahrheit gehört aber auch: **Wir können noch so schöne Hinweise und Empfehlungen abgeben – Infrastruktur kostet Geld.**
- Das **BMDV investiert daher massiv in den Ausbau der Radinfrastruktur** in Deutschland.
- Wir haben umfassende Finanzierungs-, Finanzhilfe- und Zuwendungsprogramme zur Förderung des Radverkehrs geschaffen, die sehr gut angenommen werden.
- **Im Haushaltsjahr 2022 stehen Ausgabemittel in Höhe von rund 755 Millionen Euro für den Radverkehr zur Verfügung.**
- Allein das erfolgreiche „**Sonderprogramm Stadt und Land**“ erhält einmalig zusätzliche Mittel in Höhe von mehr als 300 Millionen Euro aus dem Klimaschutz-Sofortprogramm 2022.
- Zudem wurde jetzt ein neuer Titel für die **Förderung von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen** mit zunächst 32 Millionen Euro geschaffen.
- Mit dem ersten Regierungsentwurf zum Haushalt 2023 wird die dringende **Verstetigung der Mittel erst einmal mindestens bis 2028** angestrebt, um mehr Planungssicherheit zu schaffen und langfristig den Radverkehrsinfrastrukturausbau zu unterstützen.

- Damit öffnen wir den Weg für viele dringend benötigte Infrastrukturvorhaben, um den Radverkehr sicherer zu gestalten – und zwar für alle.
- Ein Thema, das viele Radfahrer, aber auch andere Verkehrsteilnehmer beschäftigt, sind E-Tretroller.
- Fest steht: **Es gibt bereits klare Regeln für das Nutzen von E-Tretrollern auf öffentlichen Straßen.**
- Sie stehen in der sogenannten **Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung.**
- Wir müssen dafür sorgen, dass diese Regeln auch eingehalten werden.
- Es gibt zum Beispiel immer wieder Probleme, weil die Fahrzeuge nicht richtig abgestellt werden und dadurch Fußgänger und den Radverkehr behindern.
- **Hier sind vor allem auch die Anbieter von Elektrokleinstfahrzeugen in der Verantwortung** – mit denen wir regelmäßig im Austausch sind.
- Sie haben zugesagt, geeignete Maßnahmen zu ergreifen und die Nutzer entsprechend zu sensibilisieren.
- Außerdem haben wir den Kommunen bereits ein wichtiges Instrument an die Hand gegeben:
- Mit der **StVO-Novelle** haben wir für den Straßenraum ein **Sinnbild „Elektrokleinstfahrzeug“** geschaffen.
- Damit ist es möglich, **spezielle Parkflächen** für Roller und Co auszuweisen, auch in Kombination mit Fahrrädern.
- **Es liegt an den Kommunen, diese Parkflächen auch tatsächlich einzurichten – und das Einhalten der geltenden Regeln zu überwachen.**

- Das muss man kontinuierlich überprüfen.
- Das Hauptproblem scheint mir aber eher die **Überwachungsdichte** zu sein und nicht etwa die Höhe der vorgesehenen Bußgelder.
- Hier bleiben wir im Gespräch!
- Und zum Beispiel das **Thema Haftung** wird ja auch heute noch hier im Arbeitskreis sechs besprochen.
- Wie Sie wissen, haben wir uns **im Koalitionsvertrag darauf verständigt, das Straßenverkehrsgesetz und die StVO anzupassen.**
- Darin vorgesehen ist, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs künftig auch die **Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung** berücksichtigt werden.
- Hierdurch sollen den Ländern und Kommunen größere Entscheidungsspielräume eröffnet werden.
- **Derzeit prüfen wir, ob und wie das umgesetzt werden könnte.**
- Ein weiteres Thema, über das Sie heute sicher noch intensiv diskutieren werden, ist **Cannabis im Straßenverkehr.**
- Wichtig ist hier das klare Signal:
- **Eine Legalisierung des Konsums von Cannabis bedeutet keine Legalisierung des Fahrens unter der Wirkung von Cannabis.**
- **Entscheidend für die Regelungen im Straßenverkehr ist allein die Straßenverkehrssicherheit.**
- Die **Grenzwerte** für Drogen im Straßenverkehr legt bekanntermaßen nicht unser Ministerium fest, sondern das ist

Sache der Rechtsprechung, die sich an den Empfehlungen der Grenzwertkommission orientiert.

- Unser Ministerium hat bereits in der vergangenen Legislaturperiode die **Grenzwertkommission aufgefordert, die geltenden Empfehlungen zu prüfen.**
- Die Frage ist, ob die geltenden Grenzwertempfehlungen im Straßenverkehrsgesetz [Paragraph 24a Absatz 2 StVG] – auch unter dem Aspekt der Gleichbehandlung von Alkohol und Drogen – aktualisiert werden müssen.
- Wie ich mir habe sagen lassen, war die **Diskussion innerhalb der Grenzwertkommission durchaus kontrovers.**
- Eine Einigung konnte nur dahingehend erzielt werden, dass es **keine Möglichkeit** gebe, ich zitiere:
- bei einer „im Sinne der Forderung des Bundesverfassungsgerichts hinsichtlich einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille vergleichbaren THC-Konzentration **zu einer eindeutigen Antwort zu kommen**“.
- Sie sehen – das **Thema ist nicht trivial.**
- **Über eventuelle Grenzwerte zerbrechen sich jetzt Kommission und Justiz den Kopf.**
- **Für MICH aber ist klar: Nach Cannabis-Konsum setzt man sich nicht ans Steuer.**

Meine Damen und Herren,

- **der Deutsche Verkehrsgerichtstag beschäftigt sich bekanntermaßen hauptsächlich mit dem Straßenverkehrsrecht.**
- Es gibt aber EINEN Arbeitskreis, der hier eine Ausnahme macht:
- **Der Arbeitskreis Nummer acht behandelt Schifffahrtsthemen.**

- Die steigende Nachfrage in der Schiffslogistik führt uns die **Bedeutung der Seeschifffahrt** gerade eindrucksvoll vor Augen.
- Immerhin transportieren Seeschiffe derzeit rund 90 Prozent des weltweiten Warenverkehrs.
- Die **Sicherheit im Seeverkehr, der Schutz der Meeresumwelt und der Schiffsbesatzungen** sind der Bundesregierung daher **sehr wichtig**.
- Weltweit verbindliche **Vorschriften werden** für diese Bereiche insbesondere **durch die Internationale Seeschifffahrts-Organisation – kurz IMO – getroffen**.
- Das Verkehrsressort ist bei der IMO in den verschiedenen Ausschüssen und Unterausschüssen stark vertreten.
- **Mein Haus engagiert sich hier mit dem Ziel, die Schifffahrt sicherer und umwelt- beziehungsweise klimaverträglicher zu machen sowie gute Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zu gewährleisten**.
- **Für die Einhaltung dieser internationalen Vorschriften sind der Staat, unter dessen Flagge ein Schiff betrieben wird, der Schiffsbetreiber und die Besatzung verantwortlich**.
- Ob dieser Aufgabe nachgekommen wird, überwacht auf Schiffen unter fremder Flagge, die den eigenen Hafen anlaufen, die sogenannte „**Hafenstaatkontrolle**“.
- Werden hierbei schwerwiegende Mängel festgestellt, die eine Gefahr für die Menschen an Bord, die Meeresumwelt oder einen sicheren Schiffsbetrieb darstellen, wird dem Schiff so lange das Auslaufen verweigert, bis diese Mängel behoben sind.
- Ein **Themenschwerpunkt auf diesem Verkehrsgerichtstag** sind unter anderem die Fragen, **wie effektiv unser Kontrollsystem ist und welche Rolle die Hafenstaatkontrolle hat**.

- Aktuell sieht es so aus: Das deutsche **Hafenstaatkontrollsystem ist eingebettet in die einheitliche Schiffssicherheitsüberwachung Europas.**
- Darüber hinaus gelten die **Regelungen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle**, bekannt als „**Paris MoU**“.
- Neben den europäischen Küstenstaaten sind auch nicht EU-Staaten [Kanada, Norwegen, Großbritannien] Vertragspartner des Paris MoU.
- Damit erstreckt sich der Geltungsbereich von den Küsten Europas über das gesamte nordatlantische Becken bis nach Nordamerika.
- **Ziel ist eine harmonisierte Durchführung der Kontrollen**, um sogenannte Substandard-Schiffe zu bekämpfen.
- Bei einem **Überprüfungsbesuch** der Europäischen Schiffssicherheitsagentur EMSA bei der Dienststelle Schiffssicherheit in Hamburg im Juni 2022 wurde festgestellt, dass **Deutschland die europäischen Vorgaben hervorragend umgesetzt** hat.
- Das hat uns bestätigt: Wir sind hier sehr **gut aufgestellt**.
- Klar ist aber auch: Die **Hafenstaatkontrolle ist kein starres System**, sondern muss sich stetig an die geänderten Bedingungen und Anforderungen anpassen.
- Dies gelingt, indem **bestehende Vorschriften ständig überarbeitet werden** – im internationalen Bereich bei der IMO, auf europäischer Ebene, bis hin zur nationalen Gesetzgebung.
- **Ganz aktuell plant die Europäische Kommission, die Hafenstaatkontrollrichtlinie zu überarbeiten.**
- Etwa stellt sich die Frage, inwieweit Fischereifahrzeuge in das System integriert werden können.

- Außerdem werden **aktuelle Fragen im Hinblick auf das Erreichen der Umwelt- und Klimaziele** – das sogenannte green shipping – eine wichtige Rolle spielen.
- Ich bin überzeugt: Der **Arbeitskreis acht ist wichtiger denn je**. Schon seit dem Jahr 2001 befasst er sich mit Seeverkehrsthemen.
- Gerne möchte ich die Gelegenheit nutzen und mich **ganz herzlich bei Herrn Professor Ehlers für seine ehrenvolle Mitwirkung in diesem Arbeitskreis bedanken**.
- Herr Professor Ehlers, Sie haben ihn **mehr als 20 Jahre lang geleitet** und mitgestaltet.
- Für unser Haus sind Sie kein Unbekannter. Sie waren Referatsleiter im Bundesverkehrsministerium und von 1989 bis 2008 Präsident des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie.
- **Ich danke auch Herrn Scholz, dem ehemaligen Referatsleiter des Referates „Gefahrenabwehr im Seeverkehr“ in meinem Haus.**
- **Auch Sie haben den Arbeitskreis jahrelang unterstützt.**
- **Beide übrigens auch noch aus dem Ruhestand heraus.**
- **Danke für Ihren Einsatz!**
- Ich hoffe, dass Sie uns als Experten weiterhin mit Ihrer unschätzbaren Erfahrung zur Seite stehen.
- Der Arbeitskreis acht setzt jetzt außerdem eine wichtige Initiative um.
- Auch um der Bedeutung des Verkehrsgerichtstages Rechnung zu tragen, hat sich mein Haus dafür eingesetzt, dass **hier künftig**

zusätzlich zum Schiffsverkehr Themen der Verkehrsträger Schiene und Luftfahrt besprochen werden.

- Ich freue mich sehr darüber.
- Denn klar ist: Es ist eigentlich gar nicht mehr möglich, die Verkehrsträger getrennt voneinander zu betrachten.
- Jeder Verkehrsträger hat unterschiedliche Stärken.
- **Wichtig ist, dass wir immer alle Verkehrsträger mitdenken und sie klug und effizient miteinander vernetzen.**

Meine Damen und Herren,

- **Der Verkehrsbereich befindet sich im stetigen Wandel.**
- Gerade passiert unglaublich viel.
- **Verkehre werden verlagert, digitalisiert, automatisiert.**
- **Daten** spielen eine immer größere Rolle.
- **Intelligente Verkehrssysteme** sorgen auf Schiene, Straße und Wasserstraße für mehr Sicherheit, **mehr Effizienz und weniger Umweltbelastungen.**
- **All das bedeutet einen enormen Fortschritt – und hat gleichzeitig natürlich auch Auswirkungen auf die rechtliche Lage.**
- **Daher ist es so wichtig, dass es Gremien und Veranstaltungen wie den Deutschen Verkehrsgerichtstag gibt.**
- Das wir uns austauschen – und vor allem **flexibel bleiben.**
- Gemeinsam müssen wir dafür sorgen, dass ALLE Verkehrsteilnehmer die besten Rahmenbedingungen vorfinden – für ein fortschrittliches, sicheres und gutes Miteinander im Straßenverkehr.
- **Danke für Ihren wichtigen Beitrag.**

- **Ich wünsche Ihnen einen erfolgreichen 60. Verkehrsgerichtstag!**
- Vielen Dank.