

Positionspapier zur Änderung der StVO

Forderungen von



Grundlagen

In der Neufassung der StVO liegt eine gute Chance, Verkehr zeitgemäß zu lenken und zu regeln, indem auf aktuelle Herausforderungen eingegangen wird: die Klimakrise sowie eine mangelnde Lebensqualität durch extreme Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur strebt aktuell eine Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften an. Bei den Anpassungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und notwendigerweise auch der darauf Bezug nehmenden Verwaltungsvorschrift (VwV) müssen daher folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Sichere Mobilität muss für alle Menschen ermöglicht werden, auch für Kinder und ältere Menschen
- Vision Zero = keine Verkehrstoten, weder durch Unfälle noch als Folge von Lärm oder Luftverschmutzung
- Die WHO-Empfehlungen in Bezug auf Luftschadstoffe, Lärm und Gesundheitsschutz sind zu erfüllen.
- Vorrang des Gemeinwohls, unserer Natur und des Weltklimas
- Schaffung von lebenswerten städtischen und ländlichen Räumen
- Gleichberechtigung der Verkehrsarten des Umweltverbundes

Das Straßenverkehrsrecht muss grundlegend geändert werden. Seine Grundpfeiler sind bislang die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Kraftverkehrs, Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sowie die Gefahrenabwehr. In der Neuordnung muss die Gleichstellung der Verkehrsarten des Umweltverbundes einen hohen Stellenwert haben.

Die Bundesregierung hat alle wichtigen Abkommen zum Klimaschutz unterzeichnet. Trotzdem steigen die Verkehrsemissionen durch den Straßenverkehr seit 2009 weiter an. Daher müssen, auch über die StVO, alle Möglichkeiten zum Klimaschutz ausgeschöpft werden. Die Leichtigkeit und Flüssigkeit aller Verkehrsarten, nicht nur des motorisierten Verkehrs, sondern besonders des Umweltverbundes sind in der Präambel der StVO festzuschreiben. Die Privilegien des motorisierten Individualverkehrs sind aus sozialen und ökologischen Gründen nicht mehr zu rechtfertigen, und müssen sukzessive abgebaut werden. Der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr ist konsequent umzusetzen.

Die Verkehrsdichte in Innenstädten hat stetig zugenommen: Die Anzahl der vorgehaltenen KFZ, durch ihre Abmaße und durch ein wachsendes Bedürfnis nach Mobilität. Der verfügbare Verkehrsraum hingegen lässt sich nicht mehr erweitern. Als Lösung bleibt deshalb nur die Umverteilung von Straßenraum zugunsten effizienter Verkehrsarten im

Sinne des Verhältnisses von Personenbeförderungskapazität und Flächenverbrauch. Nur so lässt sich innerstädtischer Verkehr wieder flüssiger gestalten.

Bisher wurde versucht, dieses Dilemma technisch zu lösen. Der beschränkte Verkehrsraum und die Nutzungsvorgaben wurden immer weiter optimiert: nutzbare Spurbreiten wurden verändert, Schaltzeiten von Lichtsignalanlagen geändert usw.. (Wiederholung)

Die wichtigsten Forderungen an StVO und VwV-StVO

Grundregeln, § 1 StVO: Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen

Der Benachteiligung ungeschützter Verkehrsteilnehmer*innen durch das vorherrschende Verhalten motorisierter Verkehrsteilnehmer*innen im Straßenverkehr ist durch Klarstellung – schwarz auf weiß – in der StVO und anderen Regelwerken zu begegnen. Es müssen grundsätzlich gelten:

- Sicherheit vor Leichtigkeit
- Schutz der Schwächeren
- Gleichberechtigung der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen

Der Staat ist in der Pflicht gegenzusteuern.

§ 1 I StVO: “Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht, *insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern.*”

§ 1 I a StVO (neu): “*Fuß-, Fahrrad- und motorisierter Verkehr sind gleichberechtigt.*”

§ 1 II StVO: “Wer am Verkehr teilnimmt hat sich *stets* so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.”

VwV-StVO zu § 1 (neu): “IV. Ziel allen staatlichen Handelns ist, dass sich keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen. Diese „Vision Zero“ ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit.”

Besonders der Fahrradverkehr ist einer Vielzahl an Regelungen unterworfen, die letztlich der Leichtigkeit des Kraftverkehrs dienen, jedoch mit der Sicherheit der Radfahrenden begründet wurden. Im Ergebnis haben diese die Bevorrechtigung des Kraftverkehrs zementiert. Für Radfahrende bedeuten diese Regelungen eine Verdrängung, die in der Folge die Akzeptanz und Regelbefolgung der StVO insgesamt vermindert. Für einen zumutbaren städtischen Verkehr gilt es, diese Regelungen zurückzunehmen¹.

¹ Vgl. Manssen 2009 (Fn. 3), S. 517: “Der zweite Konzeptionsfehler der Straßenverkehrs-Ordnung besteht darin, dass sie fast vollständig auf den Kraftfahrzeugverkehr bezogen ist. Andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer sind normativ ‘Beiwerk’ der Kraftfahrzeugführer-Verhaltensregeln.”

1. Kommunale Regelungen

Kommunen sollen abweichend von den nationalen Regelungen weitergehende Festlegungen treffen können. Auch „ohne Not“ (z. B. Sicherheitsgefahren) und ohne Bedarfsnachweis sollen Innovationen und Versuche im Verkehrsbereich ermöglicht werden. Hierzu ist eine Innovationsklausel erforderlich. Changing Cities begrüßt die Erweiterung der Erprobungsklausel, die Modellversuche unabhängig von der Gefahrenlage ermöglicht und die stadtplanerische Handlungsfähigkeit der Kommunen stärkt. Jedoch ist dafür eine echte Innovationsklausel, also eine Anpassung des Straßenverkehrsrechts nötig.

2. Geschwindigkeitsanpassungen

Die wichtigste Maßnahme für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen*innen, für den Gesundheitsschutz der Menschen, unserer Natur und des Klimas ist eine Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den Kraftfahrzeugverkehr. Diese Maßnahme ist schnell und nur mit geringen Kosten umzusetzen.

Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Straßen
20	In Wohngebieten als Fahrradzonen (ehemalige Tempo-30-Zonen sind entsprechend umzuwandeln.)
30	Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften
50	Durchfahrtsstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften nur in begründeten Ausnahmen
80	Außerhalb geschlossener Ortschaften/ Autobahnen innerhalb geschlossener Ortschaften
100	Schnellstraßen mit baulicher Trennung der Fahrbahnen
120	Autobahnen

Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten ermöglicht effektiv die Reduktion sämtlicher Emissionen (CO₂, NO_x, Feinstaub, Lärm).

Neben dem offensichtlichen Reduktionspotential durch ein Tempolimit auf Autobahnen spielt die **Senkung der Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h** eine ganz entscheidende Rolle. Der Verkehr fließt besser, gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit deutlich gesteigert. Laut niederländischer Statistik ereigneten sich 95 % aller Unfälle mit Todesfolge oder Schwerverletzung an Kreuzungen, die mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h passiert werden durften.²

Durch die Angleichung der Geschwindigkeiten unterschiedlicher Verkehrsarten steigt zusätzlich das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden erheblich. Die wird vor allem unter den Vertreter*innen der größten Bevölkerungsgruppe der am Radfahren "interessierten, aber besorgten" den Umstieg auf das Fahrrad erleichtern.³

Innerhalb geschlossener Ortschaften kommt eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 50 km/h dabei grundsätzlich nur auf Vorfahrtstraßen in Betracht, auf denen geschützte Rad- und Fußverkehrsanlagen vorhanden sind (vgl. § 45 VIII StVO). Laut VwV-StVO zu § 45 Abs. 8 (neu): II. "Eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit kommt nur in Betracht, wenn für den nicht-motorisierten Verkehr sichere, gleichwertige Verkehrswege zu Verfügung stehen. Mit der höheren Geschwindigkeit verbundene zusätzliche Gefährdungen, Luftschadstoff- und Lärmemissionen müssen ausgeschlossen werden."

3. Radverkehrsanlagen

In Tempo-30-Straßen sind Radverkehrsanlagen zu errichten, wenn diese mehrere Kfz-Fahrspuren je Fahrtrichtung, eine hohe Kfz-Verkehrsdichte und/ oder einen hohen Anteil an Schwerlast- und Busverkehr aufweisen.

Geschützte Radwege

In Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h müssen geschützte Radverkehrsanlagen gebaut werden. Diese schützen mittels einer möglichst breiten, offensichtlichen und physischen Barriere den Radverkehr vor dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr und verhindern ein Halten von Kraftfahrzeugen auf diesen Radwegen zuverlässig.

Um langfristig ausreichend Platz für eine kontinuierlich steigende Zahl an Radfahrenden zu schaffen, der sowohl das Befahren mit Kinderanhängern oder Transport- und Lastenfahrrädern⁴, als auch ein Überholen innerhalb eines geschützten Radweges ermöglicht, müssen diese mit einer Regelbreite von 3 m angelegt werden. Eine

² CROW S. 131

³ vgl. Dill, Jennifer und Nathan McNeil 2016: Revisiting the Four Types of Cyclists. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board 2587: 90-99.

⁴ Die gemäß DIN 79010 bis zu 2 m breit sein dürfen

Mindestbreite von 2,50 m darf nur verwendet werden, wenn andernfalls kein geschützter Radweg errichtet werden kann.

Sichere Kreuzungen

An Knotenpunkten geht Sicherheit grundsätzlich vor Leistungsfähigkeit. Wenn Leistungsfähigkeit betrachtet wird, dann wird der Leistungsfähigkeit des Umweltverbunds Vorrang gewährt.

Um Einmündungen und Kreuzungen grundsätzlich sicher zu machen, ist vor allem die Sichtbarkeit im Kreuzungsbereich durch ein Halteverbot von Kraftfahrzeugen 10 m vor bzw. nach einer Kreuzung (Beginn/Ende der Eckenausrundungen der Knotenpunktarme) zu verbessern. In jedem Fall ist mindestens ein freier Blickwinkel von 45° zu gewährleisten.

Elemente des niederländischen Kreuzungsdesigns, der sogenannten 'protected intersections', sind umzusetzen: v. a. von der Fahrbahn abgerückte Radwege, die mehr Abstand (und damit Reaktionszeit bei Konflikten) zu abbiegenden KFZ gewährleisten. Durch bauliche Elemente (z.B. "Schutzlinsen") wird sowohl die KFZ-Abbiegegeschwindigkeit auf ein erforderliches Maß reduziert, als auch eine geschützte Aufstellfläche für indirekt linksabbiegende Radfahrende geschaffen. Wo baulich möglich, sind durch getrennte Ampelschaltungen die Konfliktpunkte der Verkehrsströme zu beseitigen, was die Wahrscheinlichkeit von Abbiegeunfällen erheblich reduzieren wird.

Ziel der Umgestaltungen muss eine fehlerverzeihende Infrastruktur an Kreuzungen sein, die ideale Sichtbeziehungen und eine leicht verständliche Verkehrsführung herstellt, sowie Maßnahmen ergreift, um die Abbiegegeschwindigkeiten zu reduzieren.

4. Fußverkehr

Einen bislang unterschätzten Beitrag zur Verkehrswende leistet der Fußverkehr. Eine Erhöhung der urbanen Aufenthaltsqualität ist entscheidend für die Förderung des Fußverkehrs. Vorrang für zu Fuß Gehende mittels deutlicher Regelungen (z. B. durch Zebrastreifen an Ampeln, verkehrsberuhigte Zonen oder durch die erleichterte Einrichtung von Querungsstellen) sowie die Einrichtung von Begegnungszonen für Mischverkehr (Rad-, Fußverkehr und notwendiger KFZ-Erschließungsverkehr) sind wichtige Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs. Auch lebenswerte Quartiere oder Zonen, die verdeutlichen, dass KFZ hier allenfalls zu Gast sind, sind einzurichten.

5. Parken

Der öffentliche Raum ist zu bepreisen. Das Ziel ist die Verringerung des Parkraums. Grundsätzlich soll das Abstellen von Privat-Kfz im öffentlichen Raum als Sondernutzung verstanden und entsprechend bepreist werden.

Die Gesetzeslage muss grundsätzlich umgekehrt werden: Parken innerorts im öffentlichen Raum ist nicht generell, sondern nur in Ausnahmefällen gestattet.

Eine Parkraumbewirtschaftung muss unabhängig von einer konkreten verkehrlichen Begründung möglich sein.

In Bezug auf Gebühren für das sog. Anwohnerparken muss die GebOSt, die einen Gebührenrahmen zwischen 10,20 Euro und höchstens 30,70 Euro pro Jahr vorsieht, geändert werden. Die Regelung und Bepreisung des ruhenden Verkehrs soll den Kommunen zugesprochen werden.

Die StVO muss die Umwidmung von Parkflächen für andere Nutzungen durch den Abbau bürokratischer Hürden erleichtern.

Das Fahrradparken auf KfZ-Stellplätzen soll erlaubt werden.

6. Bußgelder

Regelverstöße sollen konsequenter geahndet werden, damit die Bußgelder überhaupt ihre Wirkung entfalten können.

Halten in der zweiten Reihe sowie Parken auf Fuß- und Radwegen muss geahndet und die entsprechenden Bußgelder erhöht werden.

Gefährdung von Fuß- und Radverkehr soll in den Mittelpunkt rücken, anstatt den Fluss des motorisierten Verkehrs in den Vordergrund zu stellen.

Desweiteren ist eine niedrighschwellige Abwicklung über ein smartes E-Government-Verfahren einzurichten.

7. Mindestüberholabstand für Kfz beim Überholen von Radfahrenden und Zu Fuß Gehenden

Changing Cities begrüßt die Maßnahme (innerorts 1,5 m, außerorts 2 m).

8. Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Lkw

Die Geschwindigkeit für rechtsabbiegende Lkw soll höchstens 7 km/h betragen und soll den verpflichtenden Abbiegeassistenten ergänzen.

9. Grüner Pfeil für Radfahrer

Die StVO soll das Fahrrad-Rechtsabbiegen grundsätzlich (bei Vorrang des Fußverkehrs) erlauben; eine Beschilderung entfällt somit.

10. Einrichtung von Fahrradzonen

Fahradzonen sollen unabhängig von vorherrschender Verkehrsart oder Zählungen eingerichtet werden können. Es soll den Kommunen ermöglicht werden, bürokratiefrei T30-Zonen in Fahrradzonen umzuwandeln. Hierbei sollen Modalfilter Verwendung finden.

11. Nebeneinanderfahren von Radfahrenden

Präzisierung: Wo Tempo 30 gilt, können Radfahrer nebeneinander fahren. Nachfolgender Kfz-Verkehr wird bei dieser Geschwindigkeit nicht unzumutbar behindert und sollte großzügig Abstand halten.

12. Ladezonen für Lastenräder

Changing Cities begrüßt die Maßnahme.

13. Verkehrszeichen Radschnellwege

Unklare Absicht. Radschnellwege sollen allein durch ihre bauliche Gestaltung intuitiv erkennbar sein und grundsätzlich nur auf befestigtem Untergrund gebaut werden.

14. Überholverbot von Radfahrenden

Ergibt sich aus dem Mindestüberholabstand. Weiteres Verkehrszeichen überflüssig.

15. Vereinfachte Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung

Changing Cities begrüßt die Maßnahme.

16. Freigabe von Busspuren für KFZ mit mehr als drei Personen

Die Fließgeschwindigkeit des ÖPNV muss gewährleistet werden.

17. Aufhebung der Radwegsbenutzungspflicht

Gute Radwege brauchen keine Benutzungspflicht.