

SPIEGEL Diktatur des Autos

[Zum Inhalt springen](#)

Uraltparagrafen bremsen Reformen im Verkehr

Diktatur des Autos

Ob Tempo 30, neue Radspuren oder kinderfreundliche Stadtviertel: Immer wieder scheitern solche Vorhaben am deutschen Straßenverkehrsrecht. Das räumt seit Kaisers Zeiten dem Auto Vorrang ein – wie lange noch?

Von [Arvid Haitsh](#)

28.11.2022, 13.39 Uhr



Das Auto steht über allem – so ließen sich die deutschen Verkehrsgesetze knapp zusammenfassen. Doch der Glaubenssatz wird zunehmend hinterfragt, auf Reformen dringt etwa die Bundesregierung. Die [SPD](#) fordere »Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden«, twittert der Bundestagsabgeordnete Mathias Stein. »Wir brauchen Städte für Menschen anstelle von Städten für Autos.«

So selbstverständlich wie das klingt, ist gleiches Recht für alle auf der Straße nämlich nicht. Steins Fraktion will nun die Initiative ergreifen, um das 70 Jahre alte Straßenverkehrsgesetz (StVG) zu erneuern.

da schwingt noch mehr historischer Ballast mit. Die erste Fassung als »Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen« stammt aus der Kaiserzeit. Und die zugehörige Straßenverkehrsordnung (StVO), 1934 von den Nazis eingeführt, diente laut damaliger Präambel der »Förderung des Kraftfahrzeugs« als »vom Reichskanzler und Führer gewiesenes Ziel«.

Solche Sätze stehen heute natürlich nicht mehr darin. Mehrfach wurden die Rechtsvorschriften reformiert, bewusst neutral formuliert. Und doch atmen sie noch immer den Geist des automobilen Aufbruchs – und geben in der Praxis dem fließenden Kfz-Verkehr Vorrang. Ausnahmen sind möglich, wenn eine »Gefahrenlage« nachzuweisen ist, die »das allgemeine Risiko (...) erheblich übersteigt«. Die Regel gebe »dem Interesse an der Fortbewegung ein höheres Gewicht als dem Interesse an der Sicherheit und der Gesundheit von Menschen«, kritisiert das Umweltbundesamt. Ob das mit dem Grundgesetz zu vereinbaren ist? Diese Frage sei von der Rechtsprechung offenbar noch nicht gestellt worden.

Immer auf dem Laufenden bleiben?

Fahrberichte, Analysen, aktuelle Nachrichten: So verpassen Sie keine Artikel aus der Rubrik Mobilität des SPIEGEL.

Die Ampelkoalition will weitere Ziele gleichrangig mit der »Leichtigkeit des Verkehrs« ins Gesetz schreiben: Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung. Schon durch so eine allgemeine Klausel könnte den Gerichten klargemacht werden, dass das Verkehrsrecht sich insgesamt ändert, hofft man in der Koalition – das würde bürokratischen Aufwand sparen, um einzelne Vorschriften zu ändern, die oft erst durch die Rechtsprechung pro Auto wirken.

Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) zögerte bislang, die im Koalitionsvertrag beschriebene Absicht aufzugreifen, während manche Verkehrsverbände auf eine große Reform drängen. Am Dienstag (29.11.) will sich die Verkehrsministerkonferenz der Länder das Thema vornehmen. Vor allem Städte und Gemeinden werben für eine Reform, weil sie sich immer wieder juristisch verheddern, wenn sie Autoprivilegien infrage stellen. Wo das ein Problem ist, zeigt der Überblick.

Mehr Lebensqualität? Zieht nicht vor Gericht

Pop-up-Radspuren sind in der Pandemie zum internationalen Erfolgsmodell geworden. Schnell eine Fahrspur abtrennen, um eine gesunde Fortbewegung abseits des Massentransports zu ermöglichen, und später daraus eine Dauerlösung entwickeln – vor allem [Paris](#) wird für seine Transformation zur Fahrradstadt dank der »Coronapistes« bewundert. Auch [Brüssel](#), [London](#), [Mailand](#) oder Bogotá wählten dieses Modell.



Schnelle Lösung: Fahrradspur in Paris

In [Deutschland](#) gab es wenig Nachahmer, wohl auch, weil das Beispiel Berlins kaum Mut machte: Die Hauptstadt unterlag 2020 vor dem Verwaltungsgericht, weil sie die konkrete verkehrsbezogene Gefahr nicht dargelegt habe, die solche Radspuren »zwingend erforderlich« machte. Von Corona stand in der StVO auch nichts. Mit nachgereichter Begründung ließen sich die Spuren zwar erhalten, doch inzwischen kassierte die Stadt mit ihrem Verkehrsversuch an der zentralen Friedrichstraße eine noch symbolträchtigere juristische Klatsche. Bessere Aufenthaltsqualität für die Geschäftsstraße – das kann man sich wünschen, zieht aber als Argument nicht vor [Gericht.Jetzt](#) rollen [wieder die Autos](#) durch die Friedrichstraße, vorerst jedenfalls.

Typisch [Berlin](#)? [Düsseldorf](#) versuchte es mit einer »Protected Bike Lane« in einem gemischten Wohn- und Gewerbegebiet am Rhein. Doch ein Stahlunternehmen klagte, weil die eigenen Fahrzeuge dann nicht mehr am Fahrbahnrand parken könnten. »Offensichtlich rechtswidrig«, urteilte 2021 das nordrhein-westfälische Oberverwaltungsgericht. Die Polizei berichtete von einer »unauffälligen Unfalllage«, mit dem Rad seien auf der Straße nur wenige unterwegs. Die Konsequenz ist ein Teufelskreis: Auf gefährlichen Straßen ist das Radfahren unattraktiv, und weil es wenige wagen, werden sie auch nicht besser geschützt.

Bundesrecht schlägt Busbeschleunigung

Schon wieder Berlin: Die Hauptstadt hat sogar ein eigenes Mobilitätsgesetz, das dem öffentlichen Nahverkehr ausdrücklich Vorrang vor dem Individualverkehr einräumt. Schließlich sind Bus und Bahn nicht nur besser für die Umwelt, sie sparen auch den knappen Platz in der Stadt und sind in Berlin ohnehin populärer als das Auto.



Doch Bundesrecht bricht Landesrecht: Eine Busspur in der Berlin-Zehlendorfer Clayallee wurde im August vom Verwaltungsgericht verworfen. Nach den bundesweit gültigen Vorgaben wäre ein solcher Sonderfahrstreifen zwar möglich, aber erst ab einer Frequenz von 20 Linienbussen pro Stunde statt nur neun wie in

dem Villenviertel. Zudem müsste die Stadt erst einmal eine »besondere Gefahrenlage« nachweisen. Dass die hier vom Stau befreiten Busse auch anderswo schneller ankämen und den Fahrplan halten könnten, zählt nicht.

Autofrei nur im Experiment

Leben auf der Straße? Auf Bänken sitzen, mit Nachbarn sprechen, spielen, wo bisher Autos standen? Auch das Umwandeln von Stellplätzen am Fahrbahnrand in öffentlich nutzbaren Raum ist im europäischen Ausland gängig. [Amsterdam](#) oder Oslo etwa haben schon Tausende Straßenparkplätze beseitigt, in den jeweiligen Stadtzentren so gut wie alle, und zwar dauerhaft. In deutschen Städten muss so etwas noch als Experiment deklariert werden – und ist auch dann längst nicht rechtssicher.

Im Hamburger Stadtteil Ottensen sei »die Mehrheit der Bevölkerung sehr zufrieden« mit der Verkehrsberuhigung im Projekt »Ottensen macht Platz«, erklärte die Stadt– hatte 2020 aber das Nachsehen gegenüber einem klagenden Kaufmann. In diesem September stoppte das Verwaltungsgericht einstweilen auch das Nachfolgeprojekt »Freiraum Ottensen« als »nicht ausreichend begründet«. Die gerade gesetzten Poller mussten wieder verschwinden.



Recht auf Parken

Parkende Autos belasten die Kommunen als Flächenfresser, 17 Quadratkilometer etwa verbrauchen sie in Berlin. In manchen zentralen Vierteln sind mehr als fünf Prozent der Fläche zugeparkt, deutlich mehr als die vorhandenen Grün- und Spielflächen zusammen – und das, obwohl dort nur eine kleine Minderheit über einen eigenen Pkw verfügt. Dabei ist das Recht auf Parken nicht mal im autofreundlichen StVG zu finden. Die bis dahin verbotene Praxis, seinen Wagen einfach am Straßenrand abzustellen, wurde erst 1966 durch das [Bundesverwaltungsgericht](#) gebilligt – als logische Folge der Massenmotorisierung: Da so viele nun Auto fahren, die keine Garage besaßen, seien sie »praktisch gezwungen, öffentliche Straßen als ›Laternengarage‹ zu benutzen«, fanden die Richter.

Die heutigen Blechkolonnen aber lassen sich kaum noch »verkehrsüblich und gemeinverträglich« nennen, wie es die Richter damals taten. Praktisch jede Stadt versucht, das Parken mit Verbots- und Gebührenzonen zu steuern. So einfach zurücknehmen lässt sich der Anspruch auf Parken aber nicht. 1998 urteilte das Bundesverwaltungsgericht, die Behörden seien nicht zur »flächendeckenden mosaikartigen Überspannung der ganzen Innenstadt einer Großstadt mit bevorrechtigten Anwohnerparkzonen« ermächtigt. Bewohnerparkzonen lassen sich ausweisen, wenn in einem Gebiet »erheblicher allgemeiner Parkdruck« herrscht, damit die Bewohner noch ihre Autos abstellen können.



Immer dieser Parkdruck: Bewohnerparkzone in Konstanz

Für größere Ziele, um einen grundlegenden Wandel im Verkehrsverhalten zu erreichen, fehlt die Rechtsgrundlage. Die Kommunen dürfen erst eingreifen, »wenn es bereits zu einer übermäßigen Inanspruchnahme des öffentlichen Raums gekommen ist«, heißt es in einem Rechtsgutachten für die Stiftung Klimaneutralität und die Denkfabrik »Agora Verkehrswende«.

Dauergrün für Fußverkehr? Schön wär's

Das Prinzip der Bettelampel ist bekannt: Wer eine Straße überqueren will, muss einen Knopf drücken, bevor das Signal auf Grün springt. Solange das niemand tut, kann der Autoverkehr ungehindert fließen – ganz im Sinn der StVO. Doch es ginge auch umgekehrt, um den sonst an jeder Kreuzung zum Warten gezwungenen Fußverkehr mit Dauergrün zu fördern. Wer mit dem Auto durch will, müsste nicht einmal einen Knopf drücken – der Bedarf lässt sich per Sensor erkennen. In Karlsruhe wird das jetzt erst mal erprobt.



Machtfrage im öffentlichen Raum: Vom Fußverkehr dominierte Shibuya-Kreuzung in Tokio

Ob so viel Freiheit für Unmotorisierte zulässig wäre, ist noch nicht überprüft. Eine Arbeitsgruppe Fußverkehr der Verkehrsministerkonferenz hat vorsorglich schon umfassende Änderungen in StVG und StVO formuliert, damit auch Zweibeiner besser vorankommen dürfen.

Jetzt mal langsam? Eher nicht

Ein »stadt- und umweltverträgliches Geschwindigkeitsniveau« fordert eine [Initiative aus mehr als 300 Städten](#) – oder genauer das Recht, selbst darüber zu entscheiden, wo es wann [auch mal langsamer](#) vorangehen darf. Tempo-30-Zonen in Wohngebieten sind zwar längst die Regel, auf kurzen Abschnitten etwa vor Kitas oder Schulen wird auch der Verkehr auf Hauptstraßen gebremst – aber immer unter strengen Voraussetzungen. Flächendeckend das Tempo zu drosseln wie in Brüssel, Paris, in [Spanien](#) und [Wales](#) gar landesweit innerorts, ist im deutschen Recht nicht vorgesehen.



Nur abschnittsweise: Tempo 30 in der Mainzer Innenstadt

Jüngst kassierte ein Gericht etwa das nächtliche Tempo 30 auf der Durchfahrt des Düsseldorfer Vororts Meerbusch. Ein städtischer Lärmaktionsplan sei keine Grundlage, um von den Vorschriften der StVO abzuweichen. Andererseits können Urteile auch entgegengesetzt ausfallen wie in [Köln](#): Dort hatte die Stadt zu Unrecht Anträge von Anwohnenden an vier Straßen auf Lärmschutz per Tempo 30 verworfen.

Was mit dem geltenden Recht geht und was nicht, kommt stark auf die Begründung an. »Kommunen verfügen bereits über mehr Spielräume als sie häufig annehmen«, heißt es in einem Gutachten für die [Deutsche Umwelthilfe](#). Sie könnten also schon heute aktiv werden, um die Städte sicherer und sauberer zu machen. Doch wenn das so auch im Gesetz stünde, wäre die Sache klarer.

Mehr zum Thema

- Gericht kippt Kfz-Verbot in der Berliner Friedrichstraße: »Das große Ärgernis ist doch das exzessive private Parken« Ein Interview von Hilmar Schmundt

<https://www.spiegel.de/auto/berlin-friedrichstrasse-wieder-frei-fuer-autos-verkehrswende-forscher-kritisiert-gerichtsentscheidung-a-68d6ee58-ede2-41d6-9d8d-abfb0f0300a7>

- Straßen der Zukunft: Warum deutsche Städte massiv Parkplätze abbauen müssen Von Andrea Reidl

<https://www.spiegel.de/auto/strassen-der-zukunft-warum-deutsche-staedte-massiv-parkplaetze-abbauen-muessen-a-39f55359-7789-40fd-a8d0-1ae466945a38>

- Anwohnerparken wird teurer: Der schmerzhafteste Abschied vom Billigstellplatz Von Lukas Kissel

<https://www.spiegel.de/auto/anwohnerparken-in-berlin-hamburg-muenchen-und-co-schmerzhafter-abschied-vom-billigstellplatz-a-f9fee13f-5db2-4d74-8a23-42c4b5bd6a95>

- Tempo 30 in deutschen Städten: Langsam reicht's Von Lukas Kissel

<https://www.spiegel.de/auto/tempo-30-wie-die-strassenverkehrsordnung-sinnvolle-geschwindigkeitsbegrenzungen-verhindert-a-8b563be9-e72e-48f3-81bd-6953f1dfa3ba>

- Kampf gegen Raser: Jetzt kommt die Tempo-30-Welle Von Arvid Haitzsch, Gerald Traufetter und Holger Dambeck

<https://www.spiegel.de/auto/tempo-30-soll-in-vielen-staedten-kommen-die-entdeckung-der-langsamkeit-a-a32dbeba-a065-4eb4-a77e-4cdf3845a5c6>