

Modernes Straßenverkehrsrecht für alle. Jetzt umsetzen!



Gemeinsame Forderungen zur Umsetzung des Koalitionsvertrages



Berlin, Juni 2022

Modernes Straßenverkehrsrecht für Klimaschutz im Verkehr

„Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrs-Ordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen [...]“

(Koalitionsvertrag 2021–2025 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP)

Worum geht's?

- Das aktuelle Straßenverkehrsgesetz (StVG) ist ein Kfz-Gesetz. Es behindert die Förderung nachhaltiger Verkehrsarten.
- Seine Gesetzesziele „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ reichen heute nicht mehr aus.
- Die im Koalitionsvertrag getroffene Vereinbarung muss jetzt umgesetzt werden.
- Nach der Neuausrichtung des StVG muss die untergeordnete Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) reformiert werden.

**Modernes Straßenverkehrsrecht für alle.
Jetzt umsetzen!**

Die Modernisierung des Straßenverkehrsrechts ist ein zentraler Hebel, um Klimaschutzziele vor Ort zu erreichen. Sie muss umgehend auf den Weg gebracht werden!

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag eine Überarbeitung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorgenommen und sich dem Leitbild der „Vision Zero“ verschrieben.

Die Neuausrichtung zu Gunsten einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität, der Verbesserung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden sowie zum besseren Schutz der Gesundheit der Menschen kann schnell und kostenneutral angewendet werden. Sie ist auf lange Sicht sogar kostensparend.

Erst das StVG, dann die StVO!

Zunächst bedarf es einer Änderung des StVG: Der bisherige Gesetzeszweck der „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ muss um Belange des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes sowie der städtebaulichen Entwicklung ergänzt werden.

Darauf aufbauend ist die StVO zu reformieren, um Ländern und Kommunen bei der Förderung einer sicheren, gesundheitsfördernden, klima- und umweltfreundlichen Mobilität größtmögliche Unterstützung zu bieten.

Wir fordern die Bundesregierung auf,

- die Reform des StVG in das Klimaschutz-Sofortprogramm aufzunehmen.
- umgehend einen Entwurf zur Änderung des StVG vorzulegen, der die Ziele der Vision Zero, des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes und der städtebaulichen Entwicklung als gleichberechtigte Ziele in die Paragraphen 1 und 6 des StVG integriert.
- die StVG-Änderung bis Ende 2022 zu verabschieden und im 1. Quartal 2023 in Kraft treten zu lassen.
- im Jahr 2023, aufbauend auf den neuen Gesetzeszielen im StVG, eine Reform der StVO auf den Weg zu bringen, die den Kommunen eine gesamtheitliche Entscheidungspraxis ermöglicht und den Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer:innen gegenüber der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs priorisiert. Dazu ist insbesondere der Paragraph 45 StVO grundlegend zu überarbeiten.

Warum ist die Neuausrichtung des Straßenverkehrsrechts so wichtig?

Hemmnisse im Straßenverkehrsrecht beseitigen!



Bisher lässt die einseitige Ausrichtung des StVG an der Sicherheit oder Leichtigkeit des (Kfz-) Verkehrs auch für die dem StVG untergeordnete StVO nur diese Zwecke zu.

Kommunen dient die StVO bei der Anordnung von Maßnahmen im Straßenverkehr als wesentliche Arbeitsgrundlage. Sie enthält aber erhebliche Hemmnisse: So muss stets nachweislich begründet sein, inwiefern die angeordneten Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zwingend erforderlich sind.

Dies erschwert oder verhindert sogar die Förderung nachhaltiger Verkehrsarten (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) sowie die Förderung von Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz und der städtebaulichen Entwicklung.

Folgende Maßnahmen können Kommunen beispielsweise nicht oder nur an wenigen einzelnen Stellen umsetzen, da sie nach der aktuellen Gesetzeslage stets den Nachweis einer konkreten örtlichen Gefahrenlage voraussetzen:

- Die konsequente Umsetzung nachhaltiger Mobilitätspläne (SUMP: Sustainable Urban Mobility Plan) gemäß Konzept der Europäischen Union ist nur eingeschränkt möglich.
- Die gezielte Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten ist nicht möglich, sondern wegen der angeblichen „Privilegienfeindlichkeit“ des Straßenverkehrsrechts ausgeschlossen.
- Der Einbau von modalen Filtern in Quartieren, um den Verkehr zu lenken und zu beruhigen und so den Fuß- und Radverkehr sicherer zu machen, ist vorbeugend nur stark eingeschränkt möglich.
- Verkehrsberuhigte Bereiche dürfen nur eingerichtet werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und nicht, um die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs in den Quartieren zu steigern.
- Geschwindigkeitsbegrenzungen allein zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren sind nicht erlaubt.
- Für die Anlage von Fußgängerüberwegen (Zebrastrifen) werden hohe Hürden gesetzt, sodass sie kaum zum Einsatz kommen können.
- Der Ausbau durchgängiger lückenloser Radverkehrsnetze wird massiv behindert.
 - (Geschützte) Radfahrstreifen, Pop-up Bike Lanes oder Fahrradstraßen dürfen nicht eingerichtet werden, um den Radverkehr zu fördern, sondern nur an Straßen oder -abschnitten, an denen nachweislich Gefahr für Leib und Leben besteht.
 - Fahrradparkplätze dürfen am Straßenrand nur sehr eingeschränkt zu Lasten des ruhenden Kfz-Verkehrs eingerichtet werden, weil sie weniger der Gefahrenabwehr als der Radverkehrsförderung dienen.
- Die Erprobung von neuen Lösungen und Verkehrskonzepten sind auf den geltenden Rechtsrahmen beschränkt. Innovative Ansätze können daher nur sehr eingeschränkt umgesetzt werden.
- Die Einrichtung von ÖPNV-Straßen ist nicht möglich.
- Die Anordnung von Bussonderstreifen zur Förderung des ÖPNV ist nur sehr eingeschränkt möglich. Sie setzt eine „Problemlage“ voraus, wie ein Verkehrsaufkommen von 20 Bussen pro Stunde.
- Eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung ist nicht erlaubt, sondern für jede Straße muss zunächst nachgewiesen werden, dass dort entsprechender „Parkdruck“ besteht.
- Die Anordnung von Tempo 30 ist nicht flächendeckend und an Hauptstraßen nur abschnittsweise möglich. Dieser Tempo 30-Flickenteppich ermöglicht kein umfassendes kommunales Konzept zur Verkehrsberuhigung.



Diese Hemmnisse für die Klima- und Verkehrswende gilt es dringend zu beseitigen!

Neuausrichtung an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer:innen vornehmen!

Für die Modernisierung und Weiterentwicklung des Verkehrssystems ist eine grundlegende Neuausrichtung des StVG zwingend erforderlich. Die Umsetzung der Klimaschutzziele gelingt nur mit einer Verkehrs- und Mobilitätswende, die den Umstieg auf die aktive Mobilität und den Umweltverbund in Stadt und Land attraktiv macht und mehr Platz für den Aufenthalt der Menschen zur Verfügung stellt.

Leichtigkeit und Sicherheit des Kfz-Verkehrs dürfen nicht länger die alleinigen übergeordneten Ziele des StVG sein! In einer modernen Straßenverkehrsgesetzgebung müssen Gemeinwohl, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Klimaschutz sowie eine gesunde nachhaltige Stadtentwicklung ins Zentrum gerückt werden. Das gilt insbesondere für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Bedingungen für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr.

Daher muss das StVG weg vom reinen Gefahrenabwehrrecht (Sicherheit und Ordnung des Verkehrs) hin zu einer modernen Gesetzgebung für alle weiterentwickelt werden, die den Menschen und Interessen des Gemeinwohls in den Mittelpunkt stellt.

Gestaltungsfreiheit für Kommunen schaffen!

Damit die Kommunen nachhaltige Mobilitätskonzepte konsequent umsetzen, Flächen zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs und für den Aufenthalt gerechter aufteilen sowie innovative Maßnahmen erproben können, benötigen sie Gestaltungsfreiheit. Entsprechende Änderungen auf der Ebene der StVO und ihrer Ausführungsvorschriften reichen hierfür nicht aus, da sie nicht über den Zweck hinausgehen können, zu dem sie im Rahmen des StVG erlassen werden.

Mit der Änderung des StVG müssen daher in den Paragrafen 1 und 6 neue Zwecke und Ermächtigungsgrundlagen geschaffen werden, die folgende Änderungen enthalten:

- **„Vision Zero“:** Die „Vision Zero“ als oberste Zielsetzung eines Verkehrssystems ohne Tote und Schwerverletzte, das so sicher und fehlerverzeihend gestaltet ist, dass es menschliche Fehler ausgleicht und insbesondere ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen vor Tod und Verletzungen bewahrt.
- **Ausrichtung an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer:innen:** Anstatt nur Belange des Kfz-Verkehrs zu betrachten, ist eine Ausrichtung an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer:innen notwendig, vor allem für einen sicheren und komfortablen Fuß- und Radverkehr und ÖPNV. Hier ist ein gesellschaftlicher Dialog notwendig, der Menschen mit Beteiligungsprozessen aktiv einbindet (z. B. lokale Mobilitätsräte).
- **Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzziele:** Das StVG muss sich auch klar dem Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz verpflichten und entsprechende Ermächtigungsgrundlagen schaffen. Um die Sektorziele im Verkehr zu erreichen, dürfen Verkehrsbeschränkungen nicht nur punktuell zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen möglich sein. Kommunen müssen den Umweltverbund gezielt fördern und z. B. leichter Verkehrsanlagen für Fahrrad und ÖPNV oder eine City-Maut anordnen können.
- **Nachhaltige städtebauliche Entwicklung:** Für eine nachhaltige Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung müssen ÖPNV, Fuß- und Radverkehr besonders berücksichtigt und im Rahmen urbaner Mobilitätsplanung (SUMP) gezielt gefördert werden können. Hierzu gehört auch ein Netz attraktiver und leistungsfähiger Umstiegsunkte für obige Verkehrsarten mit den dafür benötigten Flächen.

Darüber hinaus sind im StVG folgende Erleichterungen nötig:

- **flächenhafte Parkraumbewirtschaftung**
- **Innovationsklausel:** Sie ist notwendig, damit die geltende Beschränkung von Erprobungsmaßnahmen auf den Rahmen des bestehenden Regelwerks die Klima- und Verkehrswende nicht länger ausbremst und neue Ansätze, innovative Ideen und Lösungen wie Schnellausbau oder eine Null-Emissions-Zone uneingeschränkt ausprobiert werden können.

Für den konkreten Änderungsbedarf der Gesetzesziele und Verordnungsermächtigungen des StVG liegen der Bundesregierung bereits mehrere Gutachten vor, mit dem „Gute-Straßen-für-alle-Gesetz“ des ADFC außerdem ein konkreter Gesetzesentwurf.