

Dringend gesucht – eine zeitgemäße StVO

Tilman Bracher
Beitrag zum AGFS-Kongress zur
Verkehrssicherheit
am 21.2.2019 in Essen

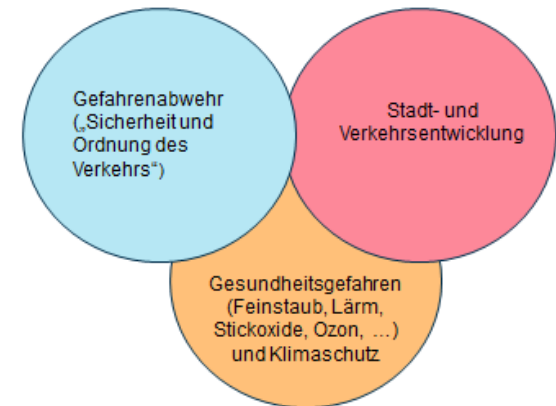


Quelle: pixabay

1. Die großen Herausforderungen ans Verkehrsrecht

- Entprivilegierung des Autoverkehrs: Alle Gruppen von Verkehrsteilnehmern haben ein Recht auf Mobilität
- Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, Vision Zero
- Stadtentwicklung: wem gehört der öffentliche Raum
- Gesundheit und Klimaschutz
- Fokus Neue Mobilität & Verkehrswende, Multimodalität, Zu-Fuß-Gehen fördern
- Das Abwägungsproblem

Fazit: Ansprüche an Straßen / Straßenverkehr aus unterschiedlichen Sektoren



9

Neue Mobilität - neuer Regelungsbedarf

Neue Fahrzeugtypen

Elektrokleinstfahrzeuge, Pedelecs, S-Pedelecs, ...

Automatisiertes Fahren, Anrufsammeltaxen/on-demand-Dienste

Autonome Autos benötigen ggf. Platz am Bordstein fürs Ein- und Aussteigen

Parken

Ist Parken Sondernutzung oder Gemeingebrauch? Großstädte sollten das Parken flächenhaft umfassend regulieren können, und z.B. Anwohnerparkausweise nicht ans eigene Auto knüpfen.

Bike & Car Sharing

.. sind wirtschaftliche Tätigkeiten, die den öffentlichen Raum für ihr Angebot nutzen. „Flexibles“ Car Sharing erhöht tendenziell die Verkehrsbelastung und verdient keine Privilegierung.

2. Straßen > Verkehr, Stadt, Umwelt

Rechtliche Aspekte / Straßengesetze, StVO, BImSchG, BauGB

Status Quo

- § 13 StrG – (1) Der Gebrauch der öffentlichen Straßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der Straßenverkehrs Vorschriften innerhalb der verkehrsüblichen Grenzen gestattet (**Gemeingebrauch**)
- Verkehrspolitik und städtebauliche Belange sind nach § 45 StVO (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) nur als „Verkehrsbeschränkung“ regulierbar.
- § 45 StVO („verkehrsbeschränkende Maßnahmen“) und insbesondere die Rechtsprechung verankern die Privilegierung des Autoverkehrs.
- Luftreinhaltepläne bedürfen, soweit sie Einschränkungen des Straßenverkehrs betreffen, dem **Einvernehmen** mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden (§ 40 BImSchG)



Faire Abwägung

Ein Dachgesetz für Verkehrs-, Stadt- und Umweltbelange

- In den Kommunen fehlt die ausreichende Rechtsgrundlage, um Fuß- und/oder Radverkehr oder ÖPNV zu priorisieren und Kfz-Verkehr zu beschränken.
- § 45 ist völlig überfrachtet und unübersichtlich (> *positive Neuformulierung statt „Beschränkungen“!*)
- Da den Straßenverkehrsbehörden die Qualifikation für städtebauliche Belange, Umwelt- und Klimaschutz fehlt, sollte die Aufgabe der integrierten Verkehrsplanung Pflicht werden (Sustainable Urban Mobility Plans), und Stadtverwaltungen und Verkehrsbehörden verpflichtet werden, kommunale Verkehrspläne umzusetzen.
- Ein StVO-übergreifendes **Stadtverkehrsplanungsgesetz** könnte als „Dachgesetz“ die Abwägungsbelange und ein Abwägungsgebot enthalten, sowie die Inhalte des StVPlans regeln. Daneben müsste es ein Förderprogramm geben, z.B. analog Bund-Länder-Programm zur Städtebauförderung.
- Da der Bund nach dem GG die baurechtliche Regelungskompetenz hat, passt das StVPlanG ins BauGB. Andererseits sollte das BauGB nicht überfrachtet werden. Im BauGB steht bereits die Pflicht zur „Verkehrsvermeidung“ der Bauleitplanung.

3. Novellierungsbedarf StVO

- Ein neues Dachgesetz ersetzt keine Verbesserung der StVO



Quelle: Pressemitteilung des BMVI vom 15.6.2016,
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/094-dobrindt-stvo-novelle.html>

Fußverkehr besser verankern

- Mehr Platz
 - Breitere Gehwege ohne Falschparker
 - eigene Flächen für Radwege, Fahrradständer und Mülltonnen
- Bessere Wege
 - Ebene Beläge, Barrierefreiheit
 - Durchpflasterung von Gehwegen
- Bessere Ampeln
 - Mehr Räumzeit, weniger Wartezeit , Queren in einem Zug
 - Digitalisierung nutzen: Detektion von Fußgängern, Wartezeitminimierung
 - Abschaffung der „Bettelampeln“
- mehr Tempo 30, Begegnungszonen, Verkehrsberuhigung, ...

Radverkehr fördern und sichern

- Verkehrszeichen für Radwege (ohne Benutzungspflicht)
- 1,5m Abstand beim Überholen durch Kfz
- Schutzstreifen ausserorts
- Fahrradstraßen (Zulässigkeit Vorfahrtsregelung, Diagonalsperren, Überwachung)
- „Striktes“ Rechtsfahrgebot, Nebeneinanderfahren
- Rechtsabbiegen bei Rot (Grüner Pfeil für Radfahrer)



Foto: Bühmann

Beispiel: nicht benutzungspflichtiger Radweg in Straßburg

Beispiele: Rechtsabbiegen bei Rot

Foto: Arne Koerdt, Grüner Pfeil, Lindwurmstraße

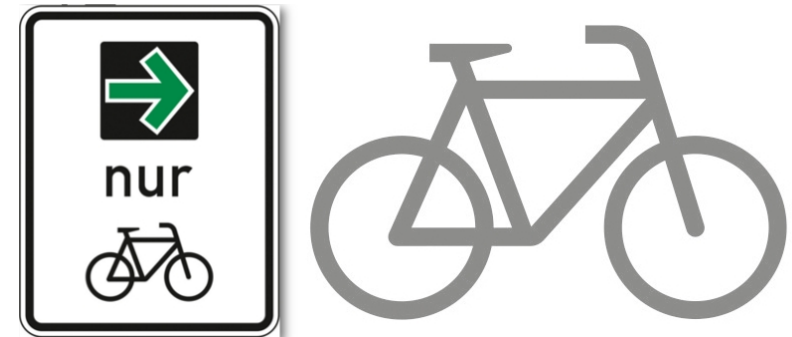


München, Lindwurmstraße

Foto: Sebastian Bühmann



Basel



Pilotversuch BAST 2018-2020:

**"Grüner Pfeil für Radfahrer" in
Bamberg, Darmstadt, Düsseldorf,
Köln, Leipzig, München, Münster,
Reutlingen und Stuttgart**

Als Radfahrer darf nach vorherigem Anhalten auch bei Rot rechts abgebogen werden, wenn andere Verkehrsteilnehmer dabei nicht behindert oder gefährdet werden.

Vorfahrt von Fahrradstraßen (Beispiele)

Breda



Foto: Breda, Jörg Thiemann-Linden

Konstanz



Foto: Konstanz, Tobias Klein

Beispiel „Abstand halten“

- StVO statt Rechtssprechung
- Fahrschulausbildung
- Verkehrsüberwachung
- Bußgeldkatalog
- Kampagnen



Foto: Klein - Spanien

weitere Änderungsvorschläge

StVO, VwV-StVO und weitere Gesetze

- „Einbauten“ für geschützte Radfahrstreifen
 - Rechtsabbiegespur mit Radfahren geradeaus
 - Fahrbahnbenutzung in kleinen Kreisverkehren
 - Überholen bei (freigegebenen) Bussonderfahrstreifen
 - Markierungen / Piktogramme, Kennzeichnung von Radschnellwegen
- Assistenzsysteme für Kfz zur Unfallvermeidung (StVZO) (Abbiegeassistent, Dooring-Assistent, Überholassistent)
 - Regulierung der Bike & CarSharing-Anbieter, die öffentlichen Raum nutzen (Straßengesetze der Länder oder PBefG)
 - Reduzierte Altersgrenze für BikeSharing-Verträge (16)
 - Erweiterte Zulässigkeit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung (für Kfz) und der Konditionen für Ausnahmegenehmigungen

4. Ausblick

Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 19. Legislaturperiode :

„Wir werden die Straßenverkehrsordnung mit dem Ziel der Radverkehrsförderung überprüfen und gegebenenfalls fahrradgerecht fortschreiben einschließlich einer Innovationsklausel für örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte.“

- Das BMVI „prüft“ die von FGSV-Arbeitskreisen, DSt, ADFC, difu u.a. vorliegenden Vorschläge
- ... im Benehmen mit einschlägigen Gremien (BL-FA StVO, BL-AK Radverkehr, BASt, FGSV, ...).

Parallel dazu engagieren sich die Bundesländer

Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt die bereits begonnene Prüfung ... durch das BMVI, insbesondere zu den Themen

- **Sicherheitsabstand,**
- **nebeneinander Fahren,**
- **Abbiegeunfälle,**
- **(eigene) Führungsformen für den Radverkehr im Kreuzungsbereich.**

Sie bittet darüber hinaus...

- **Schutzstreifen außerorts** in geeigneten Fällen zu ermöglichen. (13 : 3 : 0).

Der große Wurf

- Auch wenn vieles für ein neues „Dachgesetz“ (z.B. ein Straßenverkehrsplanungsgesetz) spricht, brauchen wir auf jedenfalls auch – kurzfristig - eine klug novellierte StVO.
- Denn die für die StVO zuständigen Behörden brauchen einen klaren Handlungsrahmen.
- Die Diskussion der fairen Berücksichtigung von städtebaulichen, Umwelt- und Verkehrsbelangen, auch der übrigen nachhaltigen Verkehrsträger, gewinnt an Fahrt.
- **Den großen Wurf eines StVO- und radverkehrsübergreifenden Ansatzes sollten die am Regieren interessierten Parteien im nächsten Wahlprogramm und die kommenden Regierungsparteien im Koalitionsvertrag verankern!**



Tilman Bracher

Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstraße 13-15, D-10969 Berlin
030 39001 260
bracher@difu.de
www.difu.de

