

Mehr als Sicherheit und Leichtigkeit: Neue Ziele für das Straßenverkehrsgesetz

Roland Huhn
Referent Recht
roland.huhn@adfc.de



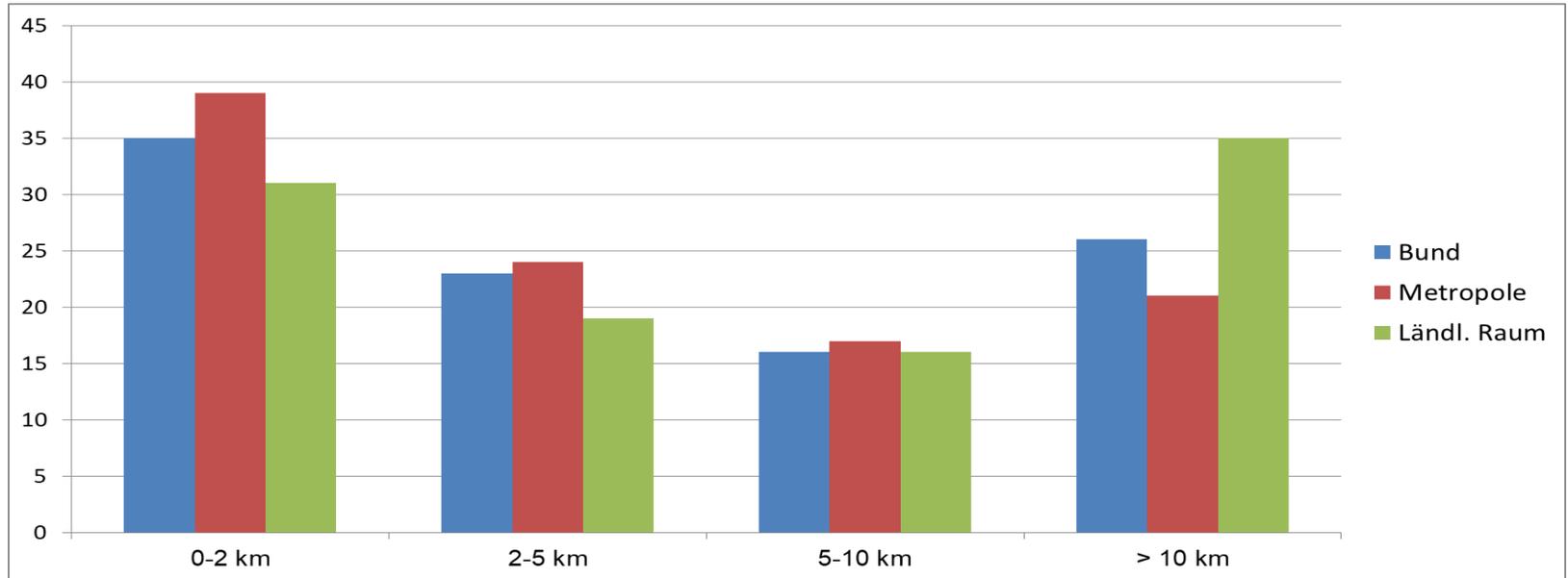
StVG-Änderung: kein Selbstzweck

Umsetzung der Klimaziele gelingt nur mit der Verkehrswende (vor Ort)



Verkehrsverlagerung in Stadt und Region

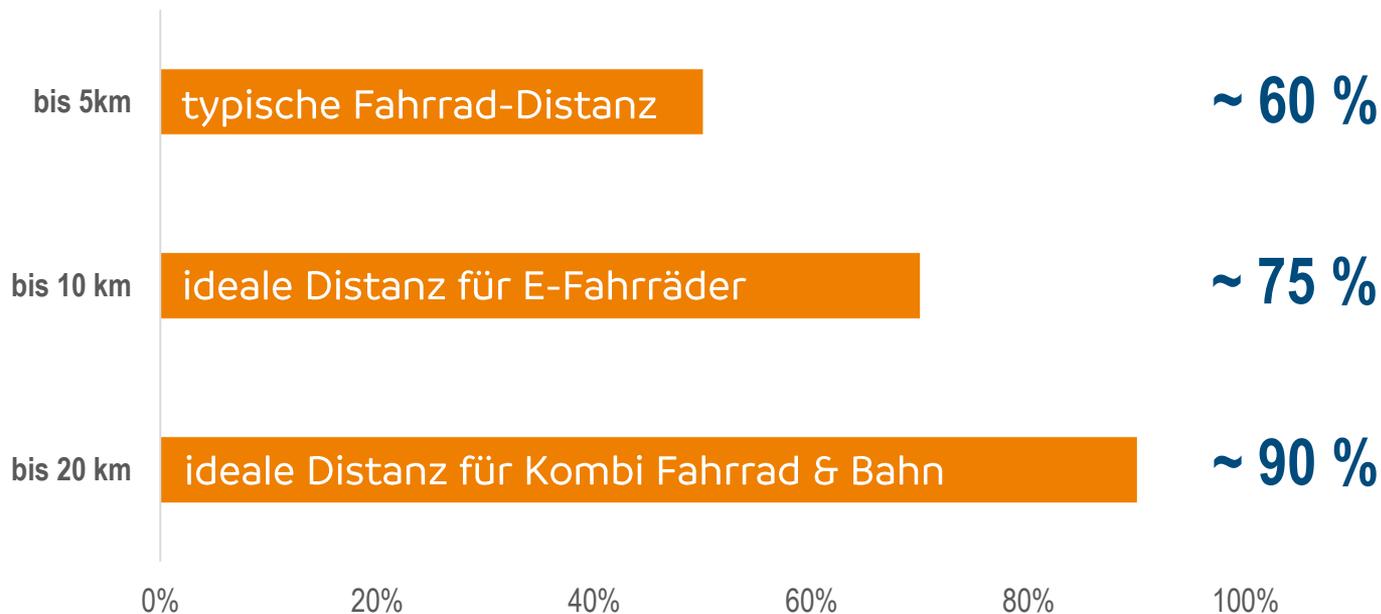
Zwei Drittel aller Wege liegen im Nahbereich bis 10 km



Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD 2017), eigene Grafik ADFC

Verkehrsverlagerung und Intermodalität

90 % unserer Wege finden auf Distanzen < 20 km statt



Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD 2017), eigene Grafik ADFC ■ Anteil an den Wegen

Lebensqualität - Klimaschutz - Resilienz

Lebenswerte Städte haben einen hohen Radverkehrsanteil



© Melissa and Chris Bruntlett

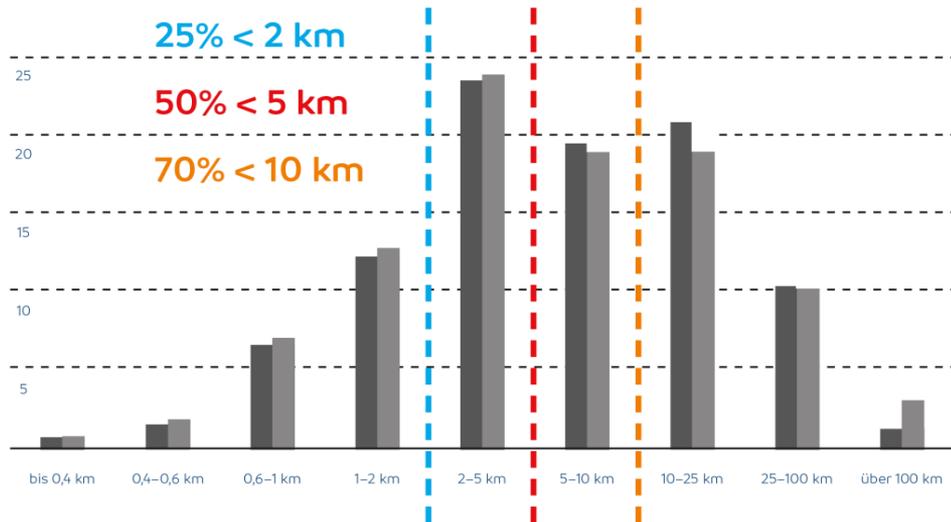


© Melissa and Chris Bruntlett

Status quo

VERTEILUNG DER WEGELÄNGEN IM PKW-VERKEHR

Anteil an allen Wegen
mit dem Pkw in Prozent



■ Pkw-Fahrer
■ Pkw-Mitfahrer

Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD 2008)

Worum geht es?

**Das aktuelle Straßenverkehrsrecht
bremst die Klima- und Verkehrswende aus**

Hemmnisse im Straßenverkehrsrecht beseitigen!

Hier steht das Straßenverkehrsgesetz an erster Stelle

Das StVG wurde 1909 als „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ erlassen und 1952 vom Deutschen Bundestag in „Straßenverkehrsgesetz“ umbenannt - ohne inhaltliche Änderung

- Bis heute beschäftigt sich das **StVG** in den meisten Paragrafen mit dem Kfz-Verkehr. Es dient ausschließlich der Gefahrenabwehr („Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“), herkömmlich der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs
- Die **StVO** ist eine Verordnung auf Grundlage von § 6 StVG. Die StVO ist dem StVG untergeordnet und kann nicht über dessen Zweck hinausgehen
- Förderung nachhaltiger Verkehrsarten wird dadurch verhindert!

Hemmnisse im Straßenverkehrsrecht beseitigen!

Warum ist das essenziell?

Gesetzgeber für das StVG ist der Deutsche Bundestag

Die StVO ist eine Verordnung der Bundesregierung, die mit Zustimmung des Bundesrats erlassen wird

Die Ausführung dieses Bundesrechts ist Aufgabe der Straßenverkehrsbehörden und nicht der kommunalen Selbstverwaltung

Kommunen können nachhaltige
Mobilitätsplanung nicht oder nur an
wenigen einzelnen Stellen umsetzen!

StVG und StVO ändern!

Was ist dafür nötig?

1. Erweiterung der Zwecke des StVG und seiner Verordnungsermächtigung (§ 6)

- Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz und städtebauliche Entwicklung als neue, gleichberechtigte Ziele
- Schnell umsetzbar, kostenneutral
- Verkehrssicherheit bleibt (Vision Zero), mit Vorrang vor Leichtigkeit

2. anschließend: StVO-Novelle

- Neugestaltung von § 45 StVO zu Gunsten einer gesamtheitlichen Entscheidungspraxis in den Kommunen → Verkehrssicherheit und weitere Ziele vor fließendem (Kfz-)Verkehr

**Erst das StVG,
dann die
StVO!**

Beispiele: Hemmnisse im Straßenverkehrsrecht

Ausbau durchgängiger lückenloser Radverkehrsnetze nicht möglich

- Radwege dürfen nicht eingerichtet werden, um dadurch den Radverkehr zu fördern, sondern nur, wenn eine überdurchschnittliche Unfallgefahr nachweisbar ist



Beispiel: Geschützter Radfahrstreifen (Düsseldorf)

- Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens in einem Industriegebiet, um Konflikte von Radfahrenden, insbesondere Kindern, mit parkenden Lkw am Fahrbahnrand zu verhindern
- OVG Münster ordnete den Rückbau an
- Begründung: Nachweise über Unfallzahlen/Verkehrszählungen nicht erbracht. „Radverkehrsförderung“ reicht als Zweck nicht aus

Beispiele: Hemmnisse im Straßenverkehrsrecht

Einbau von modalen Filtern zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung in Quartieren, um Fuß- und Radverkehr sicherer zu machen

- Für die Kommunen und Straßenverkehrsbehörden vorbeugend nur stark eingeschränkt möglich



Beispiel: Sperrung für durchgehenden Kfz-Verkehr (Flörsheim a. M.)

- Zur Verkehrsberuhigung sperrt die Stadt eine Fahrradstraße in der Mitte mit Pollern und Sackgassenbeschilderung für den durchgehenden Kfz-Verkehr
- Verwaltungsgericht Frankfurt ordnet die Beseitigung der Poller an
- Begründung: Nachweise über Unfallzahlen/Anzeigen wegen Nötigung oder Gefährdung nicht erbracht. Zugang zu zwei Schulen über diese Straße reicht als Gefahrennachweis nicht aus
- Poller waren nicht zwingend zur Gefahrenabwehr erforderlich (§ 45 Abs. 9 StVO)

Beispiele: Hemmnisse im Straßenverkehrsrecht

Keine umfangreiche Ausweisung von Tempo 30 durch Kommunen oder Straßenverkehrsbehörden

- Tempo 30 nicht als Regelgeschwindigkeit innerorts möglich
- Nebennetz: Tempo 30-Zonen nur mit vielen Einschränkungen
- An Hauptstraßen: nur abschnittsweise und oft nicht ganztägig möglich (u. a. vor Schulen; Lärmschutz)
- In der Praxis entsteht ein Tempo 30-Flickenteppich
- Kein umfassendes kommunales Konzept zur Verkehrsberuhigung möglich



Beispiele: Hemmnisse im Straßenverkehrsrecht

Sogar die Anordnung von Fahrradstraßen ist erschwert

- Die Ausnahme in § 45 Abs. 9 Nr. 2 StVO hebt nur die Anforderung „besondere örtliche Gefahrenlage“ auf.
- Die Bedingung „zwingend erforderlich“ in Satz 1 bleibt und wird von einzelnen Straßenverkehrsbehörden gegen Fahrradstraßen verwendet.
- Die Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 244.1 hilft dagegen nur scheinbar. Sie steht im Rang unter der StVO und dem StVG und darf diesen Gesetzen nicht widersprechen.
- Die Praxis geht meist darüber hinweg. Aber einzelne Behörden verweigern die Anordnung von Fahrradstraßen.



Änderung der StVO reicht nicht

Es genügt nicht, nur die StVO (§ 45) zu ändern

- Die Vorgabe „Sicherheit und Leichtigkeit“ des StVG bliebe bestehen
- Ebenso die eng begrenzten Ermächtigungen zum Erlass der StVO
- Der Ausnahmekatalog in § 45 Abs. 9 StVO für einzelne Anordnungen ist immer mehr erweitert worden. Das hat nur ein Stück weit geholfen
- Die Ausnahmen in § 45 Abs. 9 StVO heben nur die Anforderung „besondere örtliche Gefahrenlage“ auf. „Zwingend erforderlich“ bleibt bestehen
- Das wäre auch ohne ausdrückliche Benennung so, weil Verkehrsbeschränkungen dem Übermaßverbot unterliegen. Neue Ziele im StVG, die zusätzlich berücksichtigt werden dürfen, verändern die Abwägung

ADFC-Gesetzentwurf (2019 / 2021)



Das „Gute Straßen für alle-Gesetz“ des ADFC

Kurzfassung / Überblick

- Zweite Auflage 2021 des ADFC berücksichtigt die StVO-Novelle von 2020
- 2021 wurde das StVG geändert, ohne die Vorschläge des ADFC von 2019 aufzunehmen
- Ausformulierte Vorschläge für ein neues StVG:

§ 1: Zweck und Ausrichtung des Gesetzes

Vision Zero, Unfallverhütung, Verkehrssteuerung und -vermeidung, Anreize zur Nutzung des Umweltverbunds,

Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz, nachhaltige Stadtentwicklung, angemessene Privilegierung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr

Das „Gute Straßen für alle-Gesetz“ des ADFC

Kurzfassung / Überblick

§ 6: Ermächtigung zu Rechtsverordnungen (u. a. StVO)

- Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung
- Privilegierung zugunsten des ÖPNV und des nicht motorisierten Verkehrs
- Flächenhafte Parkraumbewirtschaftung mit Vorrang von Rad- und Sonderfahrstreifen
- Innovationsklausel für Verkehrsbeschränkungen
- Frist zur Umsetzung der neuen Vorgaben des StVG

➤ <https://www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz>

Ein Meilenstein: StVG und StVO im Koa-Vertrag

- Im Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP steht unmissverständlich: „Wir werden **Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung** 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.“
- Das sind die Ziele unseres Gesetzentwurfs – „zu berücksichtigen“, und auch die Vision Zero fehlt an dieser Stelle. Wichtig: „Entscheidungsspielräume“
- Eigentlich selbstverständlich, doch die Bundesregierung muss immer wieder an die Einhaltung des Koalitionsvertrags erinnert werden – und zwar jetzt, nicht zum Ende der Legislatur. Was tun wir dafür:

Wer steht der Änderung des StVG im Weg?

Konservative Positionen

- Manche Gegner haben verstanden, was eine Änderung des StVG für die Verkehrswende bedeuten würde – und wollen die Privilegien des Kfz-Verkehrs erhalten. Sie erklären es für ausreichend, nur die StVO zu ändern.
- Das Fachreferat im BMDV argumentiert formal, das StVG sei Ordnungsrecht und dürfe nicht einzelne Verkehrsarten fördern. Deshalb gibt es als Fördergesetze das Elektromobilitätsgesetz und das Carsharinggesetz.
- Andere – auch konservative – Juristen sehen diese Begrenzung nicht. Was der Gesetzgeber regeln darf, kann er auch in einem Gesetz regeln.
- Das BMDV hat erst 2021 den § 6 StVG geändert (ohne die ADFC-Vorschläge zu berücksichtigen). Man will sich nicht gern erneut damit beschäftigen.

Was läuft derzeit?

Permanenter Austausch und Lobbying

- Minister, Parl. Staatssekretär, Arbeitsebene BMDV
- Bundestag (Berichterstattende der Koalition)
- Länder, Verkehrsministerkonferenz
- Verbände
- Fahrrad- und Umweltszene
- Institutionen, wiss. Einrichtungen

Pressearbeit: Hohe Sichtbarkeit in Leitmedien

Rebecca Peters studiert Geografie in Bonn. Seit November 2021 ist sie Bundesvorsitzende des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), zu dem rund 215.000 Mitgliedern gehören. Peters begann 2018 mit einem Praktikum beim ADFC Bonn



GESELLSCHAFT „AUTO MUSS PLATZ ABGEBEN“

Mit 25 Jahren an der Spitze des größten Radfahrverbands der Welt: Wie will ADFC-Chefin Rebecca Peters die Nation auf den Sattel kriegen?

ADFC-Akademie: Neue Ziele für das Straßenverkehrsgesetz



SENDUNG

tagesschau 20 Uhr

Sendung vom 09.11.2021, 20:00 Uhr



Politisches Lobbying

Parlamentarischer Abend, 19. Mai



Kampagnen + Aktionsformate

- Kidical Mass, ADFC-Sternfahrten
- bundesweite Pop-Up-Radweg-Demos



StVG-Bündnis, initiiert vom ADFC, 28.06.2022

Modernes Straßenverkehrsrecht für alle.
Jetzt umsetzen!



Gemeinsame Forderungen zur Umsetzung des Koalitionsvertrages



Berlin, Juni 2022



Wer kommt uns zu Hilfe?

Weitere Unterstützung:

- Agora Verkehrswende
- Verkehrsgerichtstag August 2022, Empfehlung des AK IV: Ziele des StVG und den § 45 Abs. 9 StVO so verändern, dass präventive sowie proaktive Maßnahmen und Gestaltungen leichter möglich werden
- Prof. Rainer Heß: Interview in der NJW 4/2023
<https://rsw.beck.de/aktuell/daily/magazin/detail/zeitenwende-im-stra%C3%9Fenverkehrsrecht>

Ein aktueller alternativer Gesetzesvorschlag

Prof. Dr. Stefan Klinski, Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin

- hat in eigener Initiative einen Gesetzentwurf vorgelegt, der sich auf den Inhalt des Koalitionsvertrags bezieht.
- Sein Vorschlag kommt ohne Änderung des § 1 StVG aus. Das kommt denen entgegen, die das StVG möglichst wenig verändern wollen.
- Alle Änderungen sind in § 6 StVG konzentriert.
- Neu: Einzelne Regelungen der StVO bereits im StVG vorwegnehmen
- Der ADFC vertritt weiter seinen Gesetzesvorschlag

Letzter Stand

Nachrichten aus einem Gespräch von MdB mit dem BMDV

- Referentenentwurf in den nächsten Monaten zu erwarten
- Nächste Besprechung der MdB mit dem BMDV Ende Februar 2023
- Der ADFC und seine Verbündeten werden darauf achten, dass nicht eine „StVG-Reform light“ vorbereitet wird:

Die neuen Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung müssen gleichberechtigt aufgeführt werden und dürfen nicht nur „berücksichtigt“ werden.

Wie geht es weiter?



Argumentationshilfe (kurz)

Ausdrücklich steht die Förderung des Kfz-Verkehrs nicht im StVG. Angeblich ist das Straßenverkehrsgesetz neutral und sogar „privilegienfeindlich“

- In weiten Teilen ist das StVG von 1952 immer noch das „Kraftfahrzeuggesetz“ aus der Kaiserzeit. § 1 beginnt mit „Kraftfahrzeuge...“, und so geht es weiter.
- Ziele des StVG: **Sicherheit und Leichtigkeit** des Straßenverkehrs
- „Leichtigkeit“ begünstigt die stärkeren und schnelleren (Kraft-)Fahrzeuge
- Sicherheit muss bleiben und durch die Vision Zero gestärkt werden, mit Vorrang vor den neuen Gesetzeszielen
- Beispiele aus der Praxis zeigen: Das Straßenverkehrsrecht verhindert die notwendige Förderung des Radverkehrs
- Die Verkehrswende braucht ein echtes Straßenverkehrsgesetz

Fragen?

roland.huhn@adfc.de

<https://www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz>