

Stellungnahme zum

Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Kaiserin-August-Allee 5
10553 Berlin

Der Anhörung liegen Änderungsvorschläge zu neun verschiedenen Themen auf 93 Seiten zugrunde. Sie reichen von technischen Anpassungen bis zu zentralen Fragen der Mobilitätswende, z.B. bei den Vorschlägen zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs. Die Änderung der Straßenverkehrsordnung ist ein zentraler Hebel für die Ermöglichung der Wende hin zu nachhaltiger Mobilität in Kommunen. Sie bedarf einer klaren Gesamtkonzeption, die durch eine StVO-Änderung – insbesondere des § 49 StVO – überhaupt eine gleichberechtigte Planung aller Verkehrsmittel im Straßenraum und die Abkehr von der Dominanz des Autoverkehrs und dessen Verkehrsflusses einleitet. Des Weiteren muss eine entsprechende Änderung den flächendeckenden Ausbau des Radverkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs anreizen sowie Fußgänger*innen besser schützen. Eine solche Konzeption oder Strategie zukunftsfähiger Mobilität ist bisher aber nicht erkennbar.

Die Vorschläge werden als alternativlos angesehen, müssen aus unserer Sicht jedoch noch diskutiert und verändert werden. Darauf zielen die Vorschläge des BUND. Leider liegt dem Entwurf keine Stellungnahme des Bundesrates bei. Das wäre sinnvoll, weil der Bundesrat dem Verordnungsentwurf noch zustimmen muss. Leider gibt es auch keine zweispaltige Synopse der Änderungen im Vergleich zum alten Verordnungstext. Das wäre der Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Vorschläge sehr förderlich. Im EU-Parlament sind solche Vorlagen seit langem selbstverständlich.

Der BUND appelliert an den Bundesrat, noch dafür zu sorgen, dass diese StVO-Änderungen einen angemessenen Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Diese einmalige Innovationschance darf nicht verpasst werden. Dazu muss § 45 StVO geändert werden, der bisher von einem grundsätzlichen Vorrang des Autoverkehrs ausgeht, indem er definiert, dass Beschränkungen des freien Flusses des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) von den Straßenverkehrsbehörden nur „aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs“ verfügt werden dürfen. An die Stelle des alten § 45 StVO muss eine Pflicht zu einer integrierten Betrachtung und Planung aller Verkehrsmittel als Beitrag zu menschen- statt autogerechten Städten und Ortschaften und zum Klimaschutz treten.

Zu einzelnen Punkten der Änderungsvorschläge (Auswahl):

Zu 1. Von besonderer Bedeutung für die Mobilitätswende sind die StVO-Regelungen zum Radverkehr. Das Ziel, den Radverkehr sicherer und attraktiver zu machen, ist zu unterstützen. Jedoch zahlen die vorgesehenen StVO-Änderungsvorschläge des BMVI auf dieses Ziel nicht genügend ein. Dazu sind sie zu halbherzig, zu unklar, zu unpraktikabel.

Eine Benutzungspflicht baulich angelegter Radwege ist für den BUND nur dann akzeptabel, wenn diese Radwege in einem guten baulichen Zustand sind und entsprechend unterhalten werden. Nur so können sie sicher auch für zügige Radler*innen genutzt werden. Der Passus „Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern“ muss verändert werden, weil es dem Autoverkehr prinzipiellen Vorrang gibt und den Radverkehr als Restgröße ansieht.

Unklar bleibt, was „ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr“ sind, und was auf viel befahrenen Straßen als „breiter Radfahrstreifen“ zu verstehen ist. Ebenso undefiniert ist, wie breit „ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr“ sein muss. Diese Vorschriften sind zu unbestimmt, um in der Praxis wirksam zu sein.

Der BUND lehnt Schutzstreifen – mit gestrichelten – Markierungen für den Radverkehr ab. Sie wiegen die Radfahrer in Sicherheit, können aber jederzeit von Pkw und Lkw überfahren werden und als „Auto-Parkplätze“ genutzt werden. Mindeststandards müssen Radstreifen mit durchgezogener Markierung sein.

Zusätzlich sollten besonders geschützte Radfahrstreifen (protected bikelines) als anzustrebendes Format in die StVO aufgenommen werden.

Zu 2. Der BUND begrüßt die Vorschriften zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs an Kreuzungen wie die Markierungspflicht von Radfurten an Kreuzungen oder Einmündungen sowie die Ausweitung des Park- und Halteverbotsbereichs an Kreuzungen.

Zu 11. Der BUND begrüßt die neuen Vorschriften, um privilegierte Parkplätze für Carsharing Autos zu ermöglichen. Wegen erwiesener Wirksamkeit bei der Ersetzung privater Pkw hält der BUND einen Vorrang für den stationäres Carsharing für gerechtfertigt. Ein solcher Nachweis konnte beim free floating Carsharing noch nicht geführt werden.

Zu 13. (S. 25) Die Klarstellung zur Einrichtung von Fahrradstraßen ist zu begrüßen. Ergänzend sollte in Fahrradstraßen grundsätzlich nur Autoverkehr für Anlieger zugelassen und die Möglichkeit zur Sanktionierung verschärft werden.

Ebenso begrüßt der BUND die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und die Schaffung der Möglichkeit auch das nachgeordnete Netz komplett zu bemaufen.

Zudem sollte die StVO-Änderung dazu genutzt werden, eine Regelungslücke beim kommunalen Lieferverkehr zu schließen und die Möglichkeit, ähnlich wie beim Carsharing, für privilegierte Haltebuchten oder Mikrodepots für den Lieferverkehr angeregt werden.¹

Berlin, den 19. 04. 2021

Kontakt:

Sprecher BUND AK Verkehr
c/o Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.
Kaiserin-Augusta-Allee 5, 10553 Berlin
Fon: +49 30 275 86 0
Fax: +49 30 275 86 – 440
Mail: bund@bund.net

¹ Städtischen Lieferverkehr umweltgerecht gestalten. Handlungsmöglichkeiten von Kommunen. Juristisches Gutachten von Karsten Sommer i.A. des BUND. Berlin 2021, S. 40 ff.