

Stellungnahme des Sozialverbands VdK Deutschland e. V.

zum Referentenentwurf der XX. Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Sozialverband VdK Deutschland e. V.
Abteilung Sozialpolitik
Linienstraße 131
10115 Berlin

Telefon: 030 9210580-300
Telefax: 030 9210580-310
E-Mail: sozialpolitik@vdk.de

Berlin, den 18.10.2019

1. Zu den Zielen des Referentenentwurfs und den Maßnahmen seiner Umsetzung

Mit dem vorliegenden Referentenentwurf soll der Straßenverkehr klimafreundlicher und sicherer gestaltet werden. Um mehr Sicherheit zu erreichen ist beispielsweise vorgesehen, die Bußgelder für widerrechtliches Parken auf Schutzstreifen, in zweiter Reihe sowie auf Geh- und Radwegen zu erhöhen. Mit der Zielsetzung, dem verbotswidrigen Parken auf den sogenannten Behindertenparkplätzen entgegenzuwirken, wird ebenfalls das Bußgeld erhöht. Eine neue Parkregelung an Kreuzungen und ein definierter Seitenabstand beim Überholen durch Pkw soll das Gefährdungspotenzial für Fußgänger und Radfahrer verringern. Auch das unerlaubte Nutzen einer Rettungsgasse soll mit erhöhtem Bußgeld und einem Punkteintrag im Fahreignisregister geahndet werden.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Unter der Maßgabe, mehr Barrierefreiheit und damit auch mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu erreichen, muss der Entwurf der Verordnung als nur bedingt tauglich bewertet werden. Es ist nicht zu erkennen, dass barrierefreie Bedingungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen insbesondere im Fußverkehr verstärkt umgesetzt werden. Andere Regelungen, die wir im Ansatz positiv bewerten, gehen aus Sicht des VdK nicht weit genug und bleiben auf zu wenige Anwendungsfälle beschränkt. Grundsätzlich muss bei Maßnahmen, die den Radverkehr bevorzugen, darauf geachtet werden, dass sich dies nicht zu Lasten von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auswirkt.

Im Folgenden nimmt der Sozialverband VdK zu ausgewählten Punkten Stellung.

2. Zu den Regelungen im Einzelnen

2.1. Schrittgeschwindigkeit

Die in § 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorgenommene Ergänzung, dass Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen innerorts beim Rechtsabbiegen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, ist zu begrüßen. Es muss aber klar gestellt werden, dass Schrittgeschwindigkeit 4 bis maximal 7 km/h bedeutet, damit schwere Unfälle mit zu Fuß Gehenden einschließlich Rollstuhlnutzern tatsächlich verhindert werden können. **Diese Definition der Schrittgeschwindigkeit bis maximal 7 km/h, die auf der Rechtsprechung beruht, ist unbedingt in eine künftige Verwaltungsvorschrift zur StVO aufzunehmen.**

2.2. Parken an Kreuzungen

Das Parkverbot an Kreuzungen und Einmündungen an Fahrbahnen, die mit Radwegen ausgestattet sind, soll in § 12 Abs. 3 StVO auf 8 bzw. 5 Meter ausgeweitet werden. Dies ist aus unserer Sicht vom Grundsatz her begrüßenswert, um Sichtbeziehungen zwischen

Autofahrenden und zu Fuß Gehenden, die eine Straße queren wollen, zu verbessern und Unfälle zu vermeiden. Davon profitieren alle, insbesondere Kinder, kleinwüchsige Menschen, Rollstuhl- und Rollatornutzer sowie sensorisch beeinträchtigte Menschen. **Im Sinne einer weitergehenden Verbesserung fordert der VdK Parkverbotszonen von 10 Metern vor Beginn von Kreuzungen und Einmündungen für alle Straßen, egal ob sie mit einem Radweg ausgestattet sind oder nicht.**

2.3. Abstellen von Fahrrädern

Nach der neuen Regelung in § 12 Abs. 4 StVO dürfen Fahrräder nicht mehr auf Seitenstreifen und Fahrbahnen abgestellt werden. Dies ist ein Verbot, das offensichtlich der Parkraumknappheit für Pkw geschuldet ist. Dadurch werden Gehwege in unzumutbarer Weise noch stärker als bislang durch parkende Fahrräder und insbesondere durch die immer beliebter werdenden Lastenräder mit Überbreiten und Überlängen zugestellt. Schon jetzt sind Fußverkehrsbereiche vielfach durch Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge, wie elektrische Tretroller und Segways, zugeparkt. Das Nachsehen haben insbesondere Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind. Sie können Gehwege mit reduzierten Bewegungsräumen nur noch schwer oder gar nicht mehr nutzen. Blinden und sehbehinderten Menschen drohen durch in den Gehweg hineinragende oder gar den Gehweg versperrende Hindernisse eine hohe Gefährdung und Unfälle. **Der VdK fordert daher ein Verbot für das Aufstellen von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen, wenn sie den Fußverkehr behindern.**

2.4. Schallzeichen

Ab Juli 2019 müssen alle neuen Elektro- und Hybridfahrzeuge mit Schallzeichen, einem akustischen Fahrzeug-Warnsystem (Acoustic Vehicle Alerting System – AVAS), ausgestattet sein. Nur so können diese Fahrzeuge von gefährdeten Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von blinden und sehbehinderten Menschen, älteren Personen und Kindern, aber auch von unaufmerksam zu Fuß Gehenden trotz der Geräuscharmheit der Kraftfahrzeugmotoren akustisch wahrgenommen werden. Sinnvoller Weise wird in § 16 Abs. 4 StVO klargestellt, dass diese Schallzeichen grundsätzlich erlaubt sind. **Es sollte nach Ansicht des VdK außerdem klargestellt werden, dass auch akustische Fahrgastinformationen von Fahrzeugen des Öffentlichen Personenverkehrs, die nach außen abstrahlen, zu den erlaubten Schallzeichen gehören.**

2.5. Ein- und Ausstieg bei Bussen und Straßenbahnen

Der bestehende § 20 Abs. 2 StVO regelt, dass Fahrzeuge ein- und aussteigende Personen nicht gefährden dürfen, indem sie nur mit Schrittgeschwindigkeit und in ausreichendem Abstand vorbeifahren, Fahrgäste nicht behindern und, wenn notwendig, warten. Es ist davon auszugehen, dass auch Radfahrende in der Situation des Ein- und Ausstiegs für Fahrgäste eine Gefährdung darstellen können. **Aus diesem Grund fordert der VdK, Fahrräder ausdrücklich in § 20 Abs. 2 StVO Absatz mitaufzunehmen.**

2.6. Rechtsabbiegerpfeil für den Radverkehr

Mit der Änderung des § 37 Abs. 2 StVO soll der Rechtsabbiegerpfeil an Lichtsignalanlagen nur für Rad Fahrende eingerichtet werden. Sie können durch diese Regelung von einem Schutzstreifen, einem Radfahrstreifen oder einem baulich angelegten Radweg während einer Rotphase rechts abbiegen. Da insbesondere sehbehinderte und blinde Menschen Rad Fahrende nicht wahrnehmen können und sich bei der Querung einer Straße während der Grünphase in Sicherheit glauben, entsteht hier durch einbiegende Rad Fahrende ein hohes Gefährdungspotenzial. Auch kann nicht davon ausgegangen werden, dass Rad Fahrende die verminderte Gehgeschwindigkeit von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen richtig einschätzen, so dass auch für diese Personengruppe das Unfallrisiko steigt. **Der VdK lehnt aus den genannten Gründen den Rechtsabbiegerpfeil nur für Rad Fahrende ab.**

2.7. Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)

Das verbotswidrige Parken auf den sogenannten Behindertenparkplätzen wurde bislang mit 35 Euro bestraft und soll in Zukunft mit 55 Euro nach Anlage 1 Abschnitt 1 laufende Nummer 55 der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) geahndet werden. In der Begründung zum Entwurf (Seite 136) wird zutreffend dargelegt, dass die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen, die in ihrer Mobilität sehr stark eingeschränkt sind, davon abhängt, dass ihnen die besonderen Parkplätze jederzeit zur Verfügung stehen. Tatsächlich handelt es sich bei Verstößen, die mit einem Verwarnungsgeld bis zu 55 Euro geahndet werden, um eine geringfügige Ordnungswidrigkeit nach § 56 Abs. 1 Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG). Nach Ansicht des VdK ist es aber nicht verhältnismäßig, hier nur die Verwarnungsgeldobergrenze auszuschöpfen. Es geht um eine Grundvoraussetzung der Barrierefreiheit für außergewöhnlich gehbehinderte und blinde Menschen sowie weitere sehr schwerbehinderte Personen, z. B. mit Amelie (beidseitiges Fehlen der Arme). Ihnen sollen durch die Schwerbehindertenparkplätze möglichst kurze und barrierefreie Wege zu Zielen offenstehen, die sie erreichen müssen oder wollen. Die langjährige Erfahrung des VdK und vieler seiner Mitglieder zeigen, dass die bisherige Strafe von 35 Euro praktisch keine Lenkungswirkung hatte. Es ist nicht zu erwarten, dass eine Erhöhung auf 55 Euro daran etwas ändert. **Der VdK fordert daher die Einführung eines Bußgelds von 100 Euro für das ordnungswidrige Parken auf Schwerbehinderten-Parkplätzen, ein Betrag, der in dieser Höhe mit einem Punkteintrag im Fahreignungsregister verbunden ist.**

Auch für das Falschparken auf Geh- und Radwegen, auf Schutzstreifen und in zweiter Reihe sollten nach Ansicht des VdK höhere Bußgelder erhoben werden, die grundsätzlich über der Verwarnungsgeldobergrenze liegen. Widerrechtlich zugeparkte Verkehrsflächen bedeuten für den Fußverkehr und insbesondere für Menschen mit Mobilitäts- und sensorischen Einschränkungen eine Zunahme von Hindernissen, beengten Platzverhältnissen und ein höheres Gefahrenpotenzial. Gegen diese Missstände muss konsequenter vorgegangen werden.