

SRL / VEREINIGUNG FÜR
STADT-, REGIONAL- UND
LANDESPLANUNG
SCHRAMMSTR. 8
10715 BERLIN
FON +49.(0)30.27 87 468-0
INFO@SRL.DE / WWW.SRL.DE

VEREINSREGISTER BERLIN
15141 NZ
STEUERNR. 1127/620/54736
BERLINER SPARKASSE
KTO 133 00 202
BLZ 100 500 00
IBAN DE92 100500000013300202
BIC BELADEBEXXX

SRL SCHRAMMSTR. 8 10715 BERLIN

SRL

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Referat StV 12
Ordnung des Straßenverkehrs (Verhaltensrecht)
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

VORSTAND DER SRL

PROF. DR.-ING. DETLEF KURTH,
VORSITZENDER, KAISERSLAUTERN
DIPL.-ING. ANDREAS KAUFMANN,
STELLVERTR. VORSITZENDER, LEIPZIG
DIPL.-ING. JUTTA KALEPKY,
SCHATZMEISTERIN, BERLIN
B.SC. LAURA BORNEMANN, BERLIN
DIPL.-ING. RBM. JOHANNES
DRAGOMIR, MÜNCHEN
M.A. SILVIA HAAS, LEIPZIG
PROF. DR.-ING. OSCAR REUTTER,
WUPPERTAL
DR. GABRIELE SCHMIDT,
GESCHÄFTSFÜHRERIN, BERLIN

18.10.2019

**Betr.: Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften – Ihr Aktenzeichen StV 12/7332.5/6-2**

Sehr geehrter Herr [REDACTED]
Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 26.09.2019 hat das BMVI den Entwurf einer Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften übersandt mit der Bitte um Stellungnahme.

Gerne möchte die SRL als der Berufsverband aller in der räumlichen Planung Tätigen von der
Gelegenheit zur fachlichen Stellungnahme Gebrauch machen.

Grundsätzlich begrüßt die SRL die vorgesehene Neuausrichtung der StVO sowie der nachfol-
genden Umsetzungsbestimmungen zur Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klima-
freundlichen Mobilität. Dies wird in der kommunalen Praxis die Umsetzung einer fachgerech-
ten integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sicherlich erleichtern. Denn die neue StVO re-
gelt nunmehr weitreichend viele Aspekte, die das CarSharing und den Radverkehr betreffen
genauer oder nimmt Punkte neu auf. Allerdings wird der Fußverkehr noch nicht entspre-
chend seiner Bedeutung als Säule des städtischen Verkehrs benannt und berücksichtigt.

Zwei generelle Anmerkungen:

1. Ganz wesentlich erscheint es uns, die Änderungen so einfach und eindeutig wie
möglich zu halten, um eine Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu erhalten.
2. Als Berufsverband treten wir für eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung ein, die
alle Verkehrsarten gleichberechtigt berücksichtigt. In diesem Zusammenhang vermisse-
n wir die Berücksichtigung der so genannten „Begegnungszone“ in der StVO-No-
velle, die sich in der Schweiz, in Belgien, Frankreich und Österreich bewährt hat.

Die SRL setzt sich schon seit Jahren dafür ein, dass auch in der deutschen Straßenverkehrs-
ordnung die Möglichkeit geschaffen wird, geeignete Straßenräume mit vielfältigen Nut-
zungsansprüchen als Begegnungszonen auszuweisen. Die Kommunen benötigen eine spezi-
fische und rechtssichere Anordnungsmöglichkeit, den Fußverkehr auch auf Straßenabschnit-
ten und Plätzen mit höheren Kfz-Mengen mit besonderem Querungsbedarf zu

bevorzugen, ohne dass gleichzeitige Erlaubnis für „Kinderspiele“ gewährt wird. Die derzeit bestehenden rechtlichen Regelungen sind nicht geeignet, die unterschiedlichen Belange der Verkehrsarten angemessen zu berücksichtigen. Auch in Deutschland könnten mit einer Begegnungszonen-Anordnung kommunale Ziele für die Nahmobilität und die Stadtentwicklung passgenau zwischen „Verkehrsberuhigtem Bereich“ und Tempo-30-Regelung umgesetzt werden – ohne die Nachteile für Passanten beim verkehrsberuhigten Geschäftsbereich i.V.m. § 25 (3) StVO. Dies war bisher mit Hinweis auf „zu viele Schilder“ abgelehnt worden. Wir fordern daher das BMVI auf, die jetzt anstehende Novellierung der StVO zu nutzen, um ein neues Verkehrszeichen 'Begegnungszone' einzuführen.

Wir begrüßen den grundsätzlichen Ansatz, CarSharing-Fahrzeugen Parkbevorzugung einzuräumen sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs die StVO zu ergänzen bzw. zu konkretisieren. Wir vermissen jedoch die konkrete Berücksichtigung des Fußverkehrs als eigenständige Verkehrsart. Durch die Ergänzung von Absatz 2 sollte dem Rechnung getragen werden.

Der Fußverkehr spielt eine herausragende Rolle bei der Umsetzung der Verkehrswende. 2017 wurden 22 % aller Wege in Deutschland allein zu Fuß zurückgelegt (MiD 2017), gleichzeitig starben 483 zu Fußgehende, 7.418 wurden schwer verletzt. Besondere Risiken birgt dabei das Queren: Häufigste Unfallursache bei Fußverkehrsunfälle sind Fehler beim Abbiegen und die Nichtbeachtung des Vorrangs des Fußverkehrs sowie die Behinderung und Gefährdung des Fußverkehrs durch unberechtigtes Parken auf Gehwegen und an Querungsstellen (Behinderung der Sicht).

Daher empfehlen wir, die Gelegenheit der StVO-Änderung zu nutzen, den Blick weiter zu fassen und entsprechende Paragraphen auch im Sinne eines sicheren Fußverkehrs zu verbessern, um dadurch den Fußverkehr – wie den Radverkehr – als klimafreundliches und gesundes Verkehrsmittel auch rechtlich sichtbar werden zu lassen. Dabei könnte auch der §45 StVO mit seinen vielfältigen Bezügen zur Stadtplanung für die kommunale Praxis klarer und verständlicher gestaltet werden.

Zu nachfolgenden Punkten geben wir die folgenden Einschätzungen ab:

§ 5 Absatz 4 Satz 2: Ausreichender Sicherheitsabstand beim Überholen

Wir begrüßen die neue Regelung, möchten jedoch darauf hinweisen, dass es statt einer Wiedergabe der Rechtsprechung für alle Bürgerinnen und Bürger deutlich nachvollziehbarer wäre, wenn die Regel für die Autofahrerinnen und Autofahrer klar einen Fahrspurwechsel bzw. die Benutzung der Gegenfahrbahn vorschreiben würde. Wir befürchten, dass bewährte Lösungen wie Busspuren mit Radverkehr oder die Führung des Radverkehrs auf geteilten Fahrbahnen in der kommunalen Planungspraxis infrage gestellt werden. Wir hoffen darum auf eine differenzierte VwV (z.B. was den Linienbusverkehrs angeht) zu dieser Verhaltensregel.

§ 12 Absatz 3: Neuregelung zulässiges Parken an Kreuzungen mit baulichen Radwegen

Die vorgesehene Vergrößerung des freien Bereichs macht das Queren sicherer und ist sehr zu begrüßen – auch als deutliches Signal an die Entwurfsplanung und Parkraumüberwachung in den Kommunen für Verkehrssicherheit. Die vorgesehene Regelung ist allerdings für die Praxis in der VwV auf alle Kreuzungen zu beziehen, an denen Geh- und bzw. oder Radwege angelegt sind.

Unsere Empfehlung: § 12 Absatz 3: bezieht sich auf die Neuregelung von Parken an Kreuzungen sollte entsprechend angepasst werden. Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt: „vor Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 10 m vom Beginn der Eckausrundung“

Begründung: Unsere empfohlene Regelung ist transparent, nachvollziehbar und verschafft dem Fußverkehr zusätzliche Sicherheit. Sie ist nicht nur dort sinnvoll, wo ein Radweg vorhanden ist. 10 m statt 5 m erweitern für Fahrende und Gehende das Sichtfeld ganz entscheidend. Fahrende können mit weit höherer Wahrscheinlichkeit noch anhalten; Fußgängerinnen und Fußgänger können deutlich besser erkennen, wie weit das nächste Kfz noch entfernt ist und wie schnell es gefahren wird.

§ 12 Absatz 4: Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegen

Die vorgesehene Neuregelung sehen wir in ihrer Pauschalität skeptisch, der Vorrang des „Pkw-Parkdrucks“ würde bedeuten, dass die ohnehin oft nicht regelkonform schmalen Gehwege durch weitere abgestellte Fahrzeuge noch stärker verengt werden, was den Fußverkehr beeinträchtigen und die Sicherheit und Aufenthaltsqualität auf den Gehwegen mindern würde. Gerade Lastenräder z.B. in der Citylogistik wären davon besonders betroffen, wenn die Nutzung des Straßenraums hierdurch eingeschränkt wäre.

§ 37 Absatz 2 Nummer 1, nach Satz 8: Grünpfeil für Radfahrer/innen

Auch die geplante Neuregelung sehen wir trotz der vielfältigen guten Praxiserfahrungen skeptisch, wenn sie nicht durch die VwV flankiert wird. Wer zu Fuß geht, sollte grundsätzlich auf durch Lichtsignale geregelten Furten vor Fahrzeug-Querkehr aller Art sicher sein. Um den Vorrang des Fußverkehrs sichtbar zu machen, schlagen wir zumindest statt des Grünpfeils einen gelben Pfeil mit Fahrradlogo (wie in Frankreich) vor, ergänzt um die Information: Achtung – Vorrang Fußverkehr.

§ 41 Absatz 1: Freigabe von Bussonderfahrstreifen

Für einen funktionierenden Busverkehr mit künftig weit höherer Kapazität als heute wäre die Öffnung für andere Kfz kontraproduktiv und wird von uns deshalb generell abgelehnt. Diese StVO-Änderung würde die Umsetzung von integrierten Verkehrskonzepten mit der überfälligen Umverteilung der Verkehrsflächen stark belasten, weil alle möglichen Interessengruppen vor Ort einen ÖPNV-Vorrang in Frage stellen würden. Bei den anstehenden Entwicklungen beim Elektroantrieb von Pkw würde hiermit ein unproduktiver Zielkonflikt geschaffen.

Mit freundlichen Grüßen

