



StVO-Reform im Überblick

Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung für mehr Sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für bessere städtebauliche Entwicklung

POLITIKPAPIER



Impressum

StVO-Reform im Überblick

Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung für mehr Sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für bessere städtebauliche Entwicklung

POLITIKPAPIER

ERSTELLT IM AUFTRAG VON

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
T +49 (0)30 700 14 35-000
F +49 (0)30 700 14 35-129
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

PROJEKTLEITUNG

Janna Aljets
Janna.Aljets@agora-verkehrswende.de

DURCHFÜHRUNG

Autorin

Dr. Philine Gaffron
Institut für Verkehrsplanung und Logistik,
Technische Universität Hamburg

Mitarbeit

Wolfgang Aichinger
Wolfgang.aichinger@agora-verkehrswende.de

Satz: Marica Gehlfuß

Korrektorat: Infotext

Titelbild: Mr. Nico / photocase.de

Veröffentlichung: August 2022

80-2022-DE

Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende (2022): *StVO-Reform im Überblick. Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung für mehr Sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für bessere städtebauliche Entwicklung*

Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Städte und Gemeinden sind die Orte der Verkehrswende. Immer mehr Kommunen machen sich auf den Weg, ihr Verkehrssystem umzubauen, um die Attraktivität des öffentlichen Raums zu steigern. Am Ende geht es schlichtweg darum, die Lebensqualität vor Ort zu verbessern. Gründe dafür gibt es viele: Verkehrssicherheit (*Vision Zero*), Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung.

Ausgangslage und Treiber für den Wandel variieren von Kommune zu Kommune. Was alle eint, sind die Grenzen der lokalen Handlungsspielräume, die durch das deutsche Straßenverkehrsrecht gesetzt sind; ein Straßenverkehrsrecht, das dem dominierenden Leitbild der autogerechten Stadt – der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Autoverkehrs – in den letzten Jahrzehnten folgte. Dieses Leitbild und die damit verbundene Privilegierung des fließenden und ruhenden Autoverkehrs nach bestehendem Recht passen nicht mehr in unsere Zeit. Deshalb ist es nicht mehr die Frage, *ob* das Straßenverkehrsrecht reformiert werden muss, sondern *wie*.

Die Einschätzung, dass die Zeit reif ist für eine grundlegende Reform des Straßenverkehrsrechts, wird auch von der Ampelregierung geteilt. Im Koalitionsvertrag hat sich die Bundesregierung darauf verständigt, das Straßenverkehrsrecht für weitere Ziele zu öffnen. Der Bundesverkehrsminister hat sich dafür ausgesprochen, den Kommunen mehr Freiheiten zu gewähren, weil sie „vor Ort am besten wissen, was für ihre Bewohner gut ist“. Ein reformiertes Straßenverkehrsrecht würde die Kommunen in die Lage versetzen, für mehr Gerechtigkeit unter den verschiedenen Verkehrsträgern zu sorgen.

Ein Beispiel zeigt, wie der Druck für rasche Veränderungen von kommunaler Seite wächst: Innerhalb nur eines Jahres haben sich seit Mitte 2021 fast 250 Städte und Gemeinden aus ganz Deutschland der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen. Die Kommunen fordern von der Bundesregierung das Recht ein, nach eigenem Ermessen Höchstgeschwindigkeiten innerorts eigenverantwortlich und großflächiger anordnen zu können. Doch nach den aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen lassen sich selbst kleine Verbesserungen nur mit hohem Verwal-

tungsaufwand erreichen. Dies ist angesichts der akuten Herausforderungen im Verkehrssektor nicht mehr zu halten.

Vor diesem Hintergrund hat bereits eine Vielzahl von Initiativen Reformvorschläge unterbreitet. Die Zahl der Verbesserungsvorschläge ist mittlerweile so groß, dass es schwierig ist, den Überblick zu behalten. Zu ändern sind das Straßenverkehrsgesetz, die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die dazugehörigen Verwaltungsvorschriften. Bei der StVO entscheiden die Länder über den Bundesrat mit. Als Grundlage für die Diskussionen zwischen Bund und Ländern haben wir – mit Unterstützung von Dr. Philine Gaffron vom Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg – in diesem Papier die aktuellen Reformvorschläge von 20 Organisationen zusammengetragen und systematisch analysiert. Sie stoßen vielfach in die gleiche Richtung, gehen aber an unterschiedlichen Stellen ins Detail. Die meisten ließen sich gut zusammenführen.

Wir hoffen, mit dieser Synopse einen hilfreichen Beitrag für die anstehenden Verhandlungen zur Reform des Straßenverkehrsrechts leisten zu können. Wir wünschen eine anregende Lektüre und freuen uns auf den weiteren Dialog.

Christian Hochfeld

Direktor
für das Team von Agora Verkehrswende
Berlin, 4. August 2022

Inhalt

Vorwort	3
01 Einleitung	5
1.1 Begründung des Reformbedarfs	7
1.2 Zusammenhang von Reformbedarfen und Zielsetzungen	9
1.3 Die Straßenverkehrsordnung im verkehrsrechtlichen Kontext	9
1.4 Aufbau der Synopse	10
02 Reformvorschläge für die StVO nach Themenbereichen	13
2.1 Allgemeine Zielsetzungen und kommunale Gestaltungsmöglichkeiten	11
2.2 Erweiterung der Erprobungsklausel	12
2.3 Regelhöchstgeschwindigkeiten	13
2.3.1 Innerorts	13
2.3.2 Außerorts	14
2.4 Regelungen für den Fußverkehr	14
2.5 Regelungen für den Radverkehr	15
2.6 Ruhender Kfz-Verkehr	16
2.6.1 Parkraummanagement erleichtern	16
2.6.2 Sicherheit und Leichtigkeit für Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV gewährleisten	17
2.6.3 Digitalisierung des Parkraummanagements	18
2.6.4 Parken als Gemeingebrauch	19
2.7 Nutzung des Straßenraums	20
2.8 Weitere inhaltliche Reformvorschläge	20
2.8.1 Vorfahrtsregelungen für den ÖPNV	20
2.8.2 Ladezonen	20
2.8.3 Definition Schrittgeschwindigkeit	20
2.9 Strukturelle gesetzliche Reformen	21
2.9.1 Umstrukturierung StVO und StVG	21
2.9.2 Bundesmobilitätsgesetz	21
03 Schlussbemerkungen	23
04 Literaturverzeichnis	25
05 Abkürzungsverzeichnis	28
06 Anhang 1	29
07 Anhang 2	30

1 | Einleitung

Die aktuelle Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, das Straßenverkehrsrecht so anzupassen, 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“¹. Auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit im Sinne der *Vision Zero* wurde dort angekündigt. Die *Vision Zero* (deutsch: *Vision Null*) definiert das Ziel, Verkehrsunfälle mit Todesfolge und schweren Personenschäden zu verhindern; sie war bereits in der vergangenen 19. Legislaturperiode Gegenstand eines Antrags der Bundestagsfraktionen von CDU/CSU und SPD.² Anpassungen der Straßenverkehrsordnung (StVO³) werden auch von einem breiten Spektrum von Körperschaften und zivilgesellschaftlichen Vereinigungen gefordert, die hierfür – zum Teil sehr umfangreiche – Vorlagen und Vorschlagskataloge formuliert haben.

Ziel dieser Synopse ist es, einen Überblick über die vorliegenden Vorschläge und Forderungen zur Reform der StVO zu bieten, um die Diskussion über eine entsprechende Reform zu erleichtern. Reformbedarf ergibt sich damit auch für das übergeordnete Straßenverkehrsgesetz (StVG⁴) sowie die nachgeordnete Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO⁵) (siehe auch Abschnitt 1.3 zum verkehrsrechtlichen Kontext der StVO).

Insgesamt lässt sich ein breiter Konsens dafür feststellen, die derzeitige faktische Privilegierung des Kraftverkehrs in den genannten Gesetzen und Regelwerken abzuschaffen und stattdessen eine verbesserte Sicherheit und

Gleichstellung aller am Straßenverkehr teilnehmenden Menschen rechtlich zu verankern. Ebenso fordern die meisten Stimmen, dass der Straßenverkehr im Sinne von Gesundheits-, Klima- und Umweltschutz sowie einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung gestaltet werden solle, dass den Kommunen hierfür größere Handlungsspielräume eröffnet werden müssten und dass die Zweckbestimmung der rechtlichen Rahmensetzung somit entsprechend zu erweitern sei. Der Großteil der weiteren Vorschläge stellt eine Konkretisierung der genannten Zielsetzungen dar. Im Allgemeinen fallen diese entweder kongruent oder komplementär aus und wären somit in der Umsetzung weitgehend miteinander kombinierbar. Nur in sehr wenigen Themenbereichen wurden direkt widersprüchliche Forderungen aufgestellt (auf die im Folgenden bei Bedarf verwiesen wird).

1.1 Begründung des Reformbedarfs

Die StVO wurde zuletzt im Jahr 2020 novelliert.⁶ Einer der Hauptgegenstände waren Neuregelungen zugunsten des Radverkehrs⁷, außerdem wurden die Bußgelder für regelwidriges Parken und Geschwindigkeitsübertretungen erhöht⁸.

Dennoch gibt es weiterhin dringenden Bedarf für eine grundsätzlichere Überarbeitung der StVO. In ihrer aktuellen Fassung fördert sie noch immer eine zwar

1 Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90/Die Grünen (B'90/Grüne) und Freie Demokraten (FDP) (2021), S. 52
2 Deutscher Bundestag (2021)
3 Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist. [2021 wurden lediglich Verweise auf das StVG angepasst.]
4 Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist.
5 vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

6 Der ursprüngliche Beschluss zur StVO-Novelle (20. April 2020; BGBl. I S. 814) wurde zunächst wegen eines Formfehlers wieder aufgehoben. Nach einer entsprechenden Anpassung gilt die novellierte Fassung seit 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047), die Neuregelungen im BKatV sind seit Ende 2021 in Kraft (Verordnung vom 13.10.2021; BGBl. I S. 4688).
7 zum Beispiel Grünpfeil für Rechtsabbiegen, Konkretisierung des einzuhaltenden Seitenabstands beim Überholen, Ermöglichen der Einrichten von Fahrradzonen und prinzipiell erlaubtes Nebeneinanderfahren bei Nichtbehinderung anderer Verkehrsteilnehmer
8 Diese werden festgesetzt in der: Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV) vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4688) geändert worden ist.

historisch begründete, jedoch mittlerweile unzeitgemäße effektive Vorrangstellung von Kraftfahrzeugen vor anderen Verkehrsarten.⁹ Sie priorisiert die Sicherheit und Flüssigkeit beziehungsweise Ordnung des Verkehrs generell, bezieht sich dabei aber zuvorderst auf den motorisierten (Individual-)Verkehr. Damit steht sie dem Bestreben vieler Kommunen entgegen, den Straßenverkehr im Sinne von Zielen wie dem Schutz von Gesundheit, Klima und Umwelt sowie der Wahrung (beziehungsweise Wiederherstellung) von städtebaulich attraktiven öffentlichen Räumen zu gestalten. Aus den resultierenden Diskrepanzen ergibt sich für viele Kommunen gegenwärtig ein hoher Aufwand zeitlicher und personeller Ressourcen, um Planungsentscheidungen vor Gericht zu verteidigen, wenn sie aus der Sicht klageführender Parteien nicht den StVO-Vorgaben entsprechen – selbst wenn diese Vorgaben in der Praxis die Ziele einer zukunftsfähigen Verkehrsgestaltung konterkarieren.

Zur letzten StVO-Novelle konstatierte der **Sachverständigenrat für Umweltfragen** (SRU) dementsprechend „Allerdings stellt die Novelle die Gesamtausrichtung des Straßenverkehrsrechts nicht infrage.“¹⁰ und stellte fest, dass die Kommunen für eine Umgestaltung des Verkehrs die Möglichkeit erhalten müssten „sowohl den ruhenden als auch den fließenden Kfz-Verkehr so zu lenken und gegebenenfalls einzuschränken, dass mehr Platz und Rechte für den Umweltverbund geschaffen werden“ (ebd.). Das sei weiterhin jedoch nur sehr eingeschränkt möglich.

In einem Gutachten für das **Umweltbundesamt** (UBA)¹¹ heißt es zu diesem Thema:

Neben den gravierenden Umweltfolgen – insbesondere, aber nicht nur im Hinblick auf den Klimaschutz – und den im Laufe der Jahrzehnte sogar erheblich verminderten Unfallgefahren zählt der immer knapper werdende Raum zu den wesentlichen Folgeerscheinungen des Autoverkehrswachstums. Die Städte werden durch das Auto nach innen hin immer kleiner, weil das Auto den Menschen Raum für andere Tätigkeiten nimmt. Nachhaltige Innovationen in der städtischen Mobilitätspolitik gehen daher unter anderem dahin, bisher durch Kraftfahrzeuge

„besetzten“ Straßenraum für andere Nutzungen zurück zu gewinnen, sei es für umweltfreundlichere verkehrliche Nutzungen wie den Fußverkehr, den Radverkehr oder den ÖPNV – oder sei es als Aufenthalts- und Begegnungsraum für die Menschen. Es geht also darum, Freiraum für andere Nutzungen des Straßenraumes zurück zu gewinnen.

Auch das **Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende**, ein Zusammenschluss von Gewerkschaften, Sozial- und Naturschutzverbänden¹², der Evangelischen Kirche in Deutschland und dem Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), forderte, dass „Gesetze, die bislang den Pkw priorisieren, [...] im Sinne einer sozialverträglichen und klimafreundlichen Mobilität überarbeitet und Prioritäten neu gesetzt werden“ inklusive einer „Neufassung der Straßenverkehrsordnung nach den Bedarfen einer klimafreundlichen Mobilität“¹³. Ebenso sieht das Bündnis weiteren Bedarf für „vielfältige Maßnahmen“¹⁴, um der *Vision Zero* näher zu kommen.

Zwar liegt gemäß geltender Rechtsprechung der Zweck des Straßenverkehrsrechts darin, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten¹⁵ – ohne dabei explizit einzelne Verkehrsarten zu bevorzugen. Im Gegenteil gilt eine sogenannte Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts, nach der bestimmte Personen – und entsprechend bestimmte Nutzer:innengruppen – nicht prinzipiell vor anderen bevorrechtigt werden dürfen.¹⁶ Allerdings wird in der Praxis immer wieder eine Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs im geltenden Regelwerk und seiner Auslegung festgestellt: „Der Gesetzgeber betont zwar, dass die StVO ‚privilegienfeindlich‘ sei, leitet daraus aber beispielsweise ein Verbot ab, umweltfreundliche Verkehrsmittel gezielt zu fördern. Sogenannte schwächere Verkehrsteilnehmende wie Kinder, zu Fuß Gehende und Radfahrende werden tendenziell so behandelt, dass sie dem Kraftfahrzeugverkehr möglichst nicht in die Quere kommen. Ihre Sicherheitsbelange werden gegenüber der ‚Leichtigkeit‘ des

9 UBA (2019)

10 SRU (2020), S. 367

11 UBA (2019), S. 57

12 Arbeiterwohlfahrt Bundesverband e.V., Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V., Deutscher Gewerkschaftsbund, IG Metall, Naturschutzbund Deutschland e. V., Sozialverband Deutschland e. V., Sozialverband VdK Deutschland e. V., Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

13 Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (2021), S. 38

14 ebd., S. 33

15 UBA (2019)

16 ebd.

Kraftfahrzeugverkehrs zurückgesetzt.¹⁷ Diese faktische Bevorzugung des motorisierten Verkehrs und die daraus folgende Schwächerstellung anderer Verkehrsteilnehmenden gilt es zu revidieren, um eine zeitgemäße Gestaltung des Straßenverkehrs im Sinne einer zukunftsfähigen Verkehrswende zu ermöglichen.

Mit dem eingangs erwähnten Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung den notwendigen Raum für eine grundlegende Überarbeitung der StVO geschaffen.

1.2 Zusammenhang von Reformbedarfen und Zielsetzungen

Eine Vielzahl der im Weiteren dargestellten Reformvorschläge würde in der Umsetzung zu Verbesserungen auf mehreren der oben genannten Zielebenen führen. Das zeigt sich unter anderem daran, dass Quellen, die mit unterschiedlicher Zielsetzung verfasst wurden, oft ähnliche beziehungsweise sogar kongruente Reformvorschläge enthalten. Ein Beispiel ist die allgemeine Absenkung der Regelgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h. Sie wird sowohl für eine verbesserte objektive wie subjektive Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs als auch aus städtebaulicher Sicht und aus Klimaschutzgründen als wichtig erachtet. Entsprechend wird von verschiedenen Seiten gefordert, Kommunen zu einer solchen flächendeckenden Regelung zu ermächtigen oder ihnen zumindest eine ausgeweitete Anordnung zu erleichtern (vgl. Abschnitte 2.2 und 2.3.1).

So wie eine einzelne Reformmaßnahme unterschiedlichen Zielsetzungen dienen kann, kann auch eine verkehrsträgerspezifische Zielsetzung Reformen bedingen, die andere Verkehrsträger betreffen. So veröffentlichte die **Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrskonferenz** im Jahr 2021 einen Katalog von *Vorschlägen zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs*, der unter anderem auch Regelungen für den ruhenden Kfz-Verkehr und zur Nutzung des Straßenraums enthält (und auf den von verschiedenen Quellen verwiesen wird,

die für diese Synopse ausgewertet wurden – vgl. Tabelle in Anhang 2).

Mit anderen Worten: Eine trennscharfe Zuordnung der Vorschläge und Forderungen zu einzelnen Reformzielen ist oft weder möglich noch erscheint sie sinnvoll – zumal die tatsächliche Wirkung gesetzlicher Vorgaben immer auch stark von der Art und Weise ihrer Anwendung abhängt und im Fall restriktiver Regelungen Stringenz und Wirksamkeit von Kontrolle und Ahndung zusätzlich eine ausschlaggebende Rolle spielen. Diese Aspekte kann die Bundesebene lediglich durch Ziel- und Zweckvorgaben, die Definition prinzipieller Verpflichtungen der Akteurebenen und den allgemeinen Handlungsrahmen beeinflussen. Das macht es jedoch umso wichtiger, diese Vorgaben und Rahmensetzungen möglichst zeitgemäß und zukunftsorientiert zu gestalten.

1.3 Die Straßenverkehrsordnung im verkehrsrechtlichen Kontext

Um das Verständnis der vorliegenden Synopse über aktuelle Initiativen zur Reform der Straßenverkehrsordnung zu erleichtern, soll an dieser Stelle kurz die Rolle der StVO im verkehrsrechtlichen Gefüge skizziert werden.

Als übergeordnetes Bundesgesetz enthält das Straßenverkehrsgesetz grundsätzliche Verkehrsvorschriften und ergänzende Regelungen.¹⁸ In § 6 des StVG sind außerdem sogenannte Verordnungsermächtigungen formuliert, auf deren Basis unter anderem die StVO als Rechtsverordnung erlassen wurde. Sie konkretisiert die verkehrsrechtlichen Regelungen des StVG und spielt somit eine entscheidende Rolle, sowohl für die Teilnahme am Straßenverkehr als auch für dessen Gestaltung im Rahmen der kommunalen Verkehrsplanung. Erläuterungen zur praktischen Anwendung der StVO für die zuständigen Behörden sind in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) enthalten¹⁹ und verkehrsplanerische Maßnahmen sind nur dann rechtssicher, wenn Sie vollumfänglich den Vorgaben von StVO und VwV-StVO entsprechen. § 26 a des StVG ermächtigt zudem das zuständige Bundesministerium,

17 Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC) (2021), S. 8; siehe hierzu auch *Agora Verkehrswende* (2018) und *SRU* (2020)

18 z. B. zur Zulassung von Kraftfahrzeugen (Kfz), der Haftpflicht bei Verkehrsunfällen oder dem Fahrzeugregister

19 UBA (2019)

mit Zustimmung des Bundesrates Regelsätze für Bußgelder zu erlassen. Dies geschieht im Rahmen der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV). Eine umfassende Reform der StVO, wie sie hier von allen Organisationen vorgeschlagen wird, setzt die Aufnahme der im Koalitionsvertrag genannten Ziele im StVG voraus.

1.4 Aufbau der Synopse

Für die vorliegende Synopse wurden Reformvorschläge zur StVO von 20 Organisationen und Verbänden ausgewertet.²⁰ Diese werden in den jeweiligen Quellen sowohl inhaltlich als auch juristisch unterschiedlich detailliert ausgeführt. Manche Vorschläge entsprechen eher einer Zielvorgabe, wie zum Beispiel die oben erwähnte Forderung einer Neufassung der StVO gemäß den Bedarfen klimafreundlicher Mobilität des Bündnisses sozialverträgliche Mobilitätswende. Andere enthalten auch spezifische Verweise auf beziehungsweise detaillierte Formulierungsvorschläge für einzelne Paragraphen oder Abschnitte der StVO (sowie zum Teil auch für komplementäre Gesetze und Vorschriften).

Der Fokus liegt im letzteren Fall oft auf § 45 StVO, denn er „kann als zentrale Vorschrift der Verordnung begriffen werden, weil sie [sic.] den zuständigen Behörden das Werkzeug dazu in die Hand gibt, um verkehrsbezogene Anordnungen im Einzelfall zu treffen. Die Vorschrift bildet die Grundlage für nahezu alle konkreten Verkehrsregelungen, die von den wenigen allgemeinen Grundregeln (wie vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten oder der ‚Rechts-vor-links-Regel‘) abweichende oder diese ergänzende Vorgaben machen, sei es für den fließenden oder den ruhenden Verkehr“²¹. Zudem ließen sich die Zwecke der Anwendung straßenverkehrsrechtlicher Regelungen im Wesentlichen § 45 StVO entnehmen, weil im StVG selbst keine Zweckbestimmungen formuliert sind.²² Auch für zahlreiche weitere Paragraphen der StVO wurden jedoch Reformbedarfe formuliert.

Da diese Synopse hauptsächlich dazu dienen soll, eine Diskussion über die StVO-Reform zu erleichtern, konzentrieren sich die Abschnitte im folgenden Kapitel auf eine inhaltliche Zusammenfassung der Vorschläge und Forderungen und verweisen dabei generell nicht auf die entsprechenden Paragraphen. Für eine zukünftige rechtliche Konkretisierung beschlossener Reformziele dürften sich die entsprechenden Ausführungen in den verwendeten Quellen jedoch als hilfreich erweisen.

20 Eine Liste der verwendeten Quellen findet sich im Literaturverzeichnis. Die Verbände und Organisationen, für oder durch die diese Texte verfasst wurden, findet sich in Anhang 1.

21 UBA (2019), S. 77

22 Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende (2021)

2 | Reformvorschläge für die StVO nach Themenbereichen

Im Interesse der besseren Lesbarkeit des Textes wird im Folgenden die Quelle zu den jeweiligen Vorschlägen und Forderungen nur dann benannt, wenn es die Nachvollziehbarkeit der Argumentation erleichtert. Am Ende der meisten Abschnitte findet sich im Sinne einer verbesserten Übersicht jedoch eine Auflistung der Akteure, deren entsprechende Forderungen grundsätzlich übereinstimmen oder sich ergänzen. Auf stark voneinander abweichende oder gegensätzliche Forderungen wird in den jeweiligen Textabschnitten hingewiesen. Die Tabelle in Anhang 2 enthält eine thematisch gruppierte Zuordnung der Reformvorschläge zu den entsprechenden Quellen.

2.1 Allgemeine Zielsetzungen und kommunale Gestaltungsmöglichkeiten

Ein großer Teil der ausgewerteten Quellen formuliert zunächst allgemeine Zielsetzungen für eine Reform der StVO, um deren derzeit wahrgenommenen strukturellen Defizite zu beheben. Aus diesen folgen in den meisten Fällen die detaillierter ausgeführten Reformvorschläge. Eine Forderung nach Verbesserung der **kommunalen Gestaltungsmöglichkeiten, wie sie auch im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung vorgesehen ist**²³, und auch der Sicherung gemeindlicher Mitwirkungsrechte²⁴ wird in diesem Kontext häufig aufgestellt und zum Teil auch ergänzend mit konkreteren Vorschlägen untermauert. Hintergrund ist dabei unter anderem, dass gemäß StVO die primäre Zuständigkeit für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen beziehungsweise Ausnahmeregelungen generell bei den Straßenverkehrsbehörden liegt²⁵, welche häufig auf der den Kommunen übergeordneten Ebene der Kreise angesiedelt sind. Zwar ist bei Maßnahmen wie zum Beispiel der Regelung von Bewohnerparken, der Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen oder Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen eine Anordnung jeweils „im Einvernehmen mit der Gemeinde“ vorgesehen (§ 45 Abs. 1b StVO). Das bedeutet jedoch, dass oft die Zielsetzungen der Landkreise entscheidungs-

leitend sind, und diese können im Widerspruch zu den verkehrsplanerischen Zielen der Kommunen liegen.

Angesichts der oben beschriebenen Kritik an der fortbestehenden effektiven Vorrangstellung des Kfz-Verkehrs, auch bei der Gewährleistung von Sicherheit und Leichtigkeit (vgl. Abschnitt 1.1), zielen viele Vorschläge darauf ab, eine explizite Abkehr von diesem Status quo in den verkehrsrechtlichen Regelwerken festzuschreiben. Das beinhaltet unter anderem, **der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden eine übergeordnete Bedeutung vor der Leichtigkeit des Verkehrs beizumessen**.²⁶

Ein häufig gefordertes übergeordnetes Reformziel soll sein, die als nicht zukunftsfähig eingeschätzte privilegierte Stellung des Kfz-Verkehrs, insbesondere in Form des privaten Pkw, zumindest durch eine tatsächliche Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden zu ersetzen. Einige Stimmen gehen weiter und fordern, eine **prinzipielle Bevorrechtigung des Umweltverbundes** (NMV und ÖPNV) zumindest zu ermöglichen²⁷, dessen Vorrang beziehungsweise Förderung gegebenenfalls auch gesetzlich zu verankern und den schwächeren Verkehrsteilnehmenden – also dem Rad- und Fußverkehr²⁸ – möglicherweise sogar explizit eine **besondere Schutzwürdigkeit** zuzusichern.

Letzteres würde im Verbund mit vielen weiteren Reformvorschlägen als ein klares Signal in Richtung einer *Vision Zero* als ernstzunehmender übergeordneter Zielsetzung dienen, die von mehreren Stimmen eingefordert, zurzeit

23 Sozialdemokratische Partei Deutschlands, Bündnis 90/Die Grünen und Freie Demokraten (2021)

24 vgl. hierzu auch UBA (2019)

25 den nach Landesrecht für den Straßenverkehr zuständigen Behörden, vgl. § 16 Abs. 1 Nr. 2 StVO

26 Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021)

27 Der Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS) e. V. schlägt zu diesem Thema die folgende regelhafte Vorrangreihenfolge vor: öffentlicher Massenverkehr, Fußverkehr, Verkehr mit schlanken, relativ langsamen Fahrzeugen, Verkehr mit breiteren und schnelleren Individualfahrzeugen; FUSS e. V. 2020a, S. 4).

28 Der Sozialverband VdK Deutschland e. V. formuliert diesbezüglich noch spezifischer und nennt als konkrete Beispiele für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden „Fußgänger, Menschen mit Rollatoren und Rollstühlen sowie Kinder und Senioren auf Fahrrädern“ (2022, o. S.).

jedoch nur in der VwV-StVO (und somit nicht auf der Ebene eines Bundesgesetzes) explizit genannt wird.²⁹

Neben einer Vorrangstellung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden werden mehrfach weitere Reformziele formuliert, an denen sich eine StVO-Novelle entweder prinzipiell ausrichten sollte oder die sogar explizit als regulatorische Zielsetzung und somit als mögliche Grundlage für Entscheidungen der Aufgabenträger zu formulieren wären. Diese sind: **Gesundheits- und Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärmbekämpfung, Verkehrsvermeidung beziehungsweise eine Verringerung des MIV sowie die Berücksichtigung von Belangen einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung.**³⁰

An einigen Stellen wird eine ergänzende Klarstellung gefordert, dass hierzu auch die Umsetzung entsprechender Planwerke wie **kommunaler Verkehrskonzepte** gehört (inklusive Fuß-, Rad- und Nahverkehrspläne).

Um kommunale Gestaltungsmöglichkeiten im Hinblick auf diese Zielsetzungen zu erweitern, bedarf es auch einer entsprechenden Formulierung von allgemeinen Zweckbestimmungen des StVG und einer Erweiterung der darin enthaltenen Verordnungsermächtigungen.³¹

Generell übereinstimmende beziehungsweise miteinander vereinbare Vorschläge oder Forderungen zu diesem Themenbereich kommen von:

- Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz

29 Die Verwaltungsvorschrift formuliert zu § 1 Grundregeln der StVO: „Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die ‚Vision Zero‘ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

30 Maßnahmen, die zum Zweck des Schutzes der Bevölkerung vor Lärm oder Abgasen sowie zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung den Verkehr beschränken oder verbieten, können auf Basis von § 45 StVO bisher generell nur unter der Voraussetzung angeordnet werden, dass sie in engem Zusammenhang mit der Abwehr von Gefahren stehen. Übergeordnete umwelt- und klimapolitische oder städtebauliche Zielsetzungen reichen als Ermächtigungsgrund nicht aus (Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende 2021).

31 vgl. zum Beispiel UBA (2019) sowie Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende (2021)

- Agora Verkehrswende
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)
- Bundesverband CarSharing e. V. (bcs)
- Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende
- Deutscher Städtetag (DST)
- Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)
- FUSS e. V.
- Nationale Plattform Zukunft der Mobilität – AG1 „Klimaschutz im Verkehr“
- Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU)
- Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende
- Umweltbundesamt (UBA)
- Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)

2.2 Erweiterung der Erprobungsklausel

Die Anwendung der sogenannten Erprobungsklausel der StVO (§ 45 Abs. 1 Nr. 6) wurde bereits durch die Novelle im Jahr 2021 dahingehend erleichtert, dass die Gefährdungserfordernis hierfür aufgehoben wurde. Dennoch wird es verschiedentlich als notwendig erachtet, sie zu einer **Innovationsklausel** zu erweitern, um **Modellversuche zur Erprobung** neuer (das heißt bislang in der StVO nicht explizit vorgesehener) **Verkehrsregelungen** rechtssicher zu ermöglichen.

Zu diesem Zweck müsste allerdings auch die Verordnungsermächtigung im StVG entsprechend angepasst werden. Als Gegenstand von Modellversuchen werden zum Beispiel die Festlegung von 30 km/h als Regelgeschwindigkeit innerorts (gegebenenfalls mit Ausnahmen für Hauptverkehrsstraßen; siehe auch folgender Abschnitt 2.3.1) sowie generell weiterführende Maßnahmen zugunsten des Umweltverbands vorgeschlagen.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände schlägt zusätzlich vor, eine Klausel mit aufzunehmen, die Kriterien und Untersuchungszeiträume für die Evaluation von Pilotprojekten definiert, um örtliche Insellösungen zu verhindern und so eine bundesweit einheitliche Begreifbarkeit der StVO-Regelungen weiterhin gewährleisten zu können.³²

32 Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (2019)

Generell übereinstimmende beziehungsweise miteinander vereinbare Vorschläge oder Forderungen zu diesem Themenbereich kommen von:

- Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz
- ADFC
- Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände
- Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende
- Deutscher Städtetag
- Sachverständigenrat für Umweltfragen
- Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende

2.3 Regelhöchstgeschwindigkeiten

2.3.1 Innerorts

Viele der aktuellen Forderungen haben eine erleichterte Einführung von Tempo 30 innerhalb von Ortschaften zum Ziel. Dabei gibt es drei verschiedene Ausprägungen: entweder (a) die streckenbezogenen Anordnungen von Tempo 30 erleichtern und/oder (b) den Kommunen eine flächendeckende Anordnung zu ermöglichen (entsprechende kommunale Modellversuche können über die im vorigen Abschnitt 2.2 beschriebene Ausweitung der Erprobungsklausel möglich gemacht werden) oder (c) 30 km/h deutschlandweit innerorts zur Regelgeschwindigkeit machen.

Variante (a) soll zum Beispiel die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen erhöhen, indem Tempo 30 für Schulwege in ihrem gesamten Verlauf und nicht nur vor der Schule selbst angeordnet werden kann. Sie würde auch Lückenschlüsse auf Hauptverkehrsstraßen zwischen bestehenden Tempo-30-Abschnitten vor schutzwürdigen Einrichtungen ermöglichen.³³ Für Varianten (b) und (c) wird entweder eine prinzipielle Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen gefordert oder aber die Möglichkeit, solche Ausnahmen anzuordnen (was einer Umkehr der heutigen Situation entspräche). Dabei wären gegebenenfalls die Zielsetzungen von Variante (a) gesondert zu berücksichtigen.

33 Dem SRU sowie dem ADFC gilt diese Variante als nachgeordnete Alternative für den Fall, dass 30 km/h nicht als Regelhöchstgeschwindigkeit innerorts beschlossen wird.

An dieser Stelle zeigt sich, dass insofern nicht alle Forderungen komplementär zueinander umzusetzen wären, da manche Vorschläge weiterführende Regelungen enthalten, als sie in anderen vorgesehen sind.

Da es sich bei Tempo 30 um einen häufig relativ kontrovers diskutierten Themenkomplex handelt, soll an dieser Stelle auch exemplarisch verdeutlicht werden, dass eine einzelne Reformmaßnahme sehr unterschiedliche Zielebenen bedienen kann. In diesem Fall gehören dazu: Verbesserungen für die Sicherheit und Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs³⁴, das generelle Ermöglichen einer „nachhaltigen Städtischen Mobilität für alle“³⁵, eine Verbesserung der kommunalen Handlungsspielräume³⁶, Klimaschutz³⁷ sowie Luftreinhaltung und Lärminderung³⁸.

Generell übereinstimmende beziehungsweise miteinander vereinbare Vorschläge oder Forderungen zu den jeweiligen Varianten kommen von:

Variante (a)

- Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände
- Deutscher Städte- und Gemeindebund
- Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende

Variante (b)

- Deutscher Städtetag
- Deutscher Städte- und Gemeindebund
- Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende

Variante (c)

- Agora Verkehrswende
- ADFC (Vorzugsvariante, sonst (a) und (b))
- FUSS e. V.
- Nationale Plattform Zukunft der Mobilität – AG1 „Klimaschutz im Verkehr“
- Radlogistik Verband Deutschland e. V.
- Sachverständigenrat für Umweltfragen (Vorzugsvariante, sonst (a))
- Umweltbundesamt

34 zum Beispiel Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021); FUSS e.V. (2020 a); ADFC (2019)

35 Deutscher Städtetag (2018)

36 zum Beispiel Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende (2021)

37 zum Beispiel UBA (2021); SRU (2020)

38 ebd.

2.3.2 Außerorts

Eine Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit, des Klimaschutzes sowie die Erreichung des Ziels energiepolitischer Unabhängigkeit sind die primären Begründungen für Forderungen nach einer Absenkung der Regelhöchstgeschwindigkeiten außerorts auf 80 km/h sowie 120 km/h oder 130 km/h auf Autobahnen.³⁹

Vorschläge oder Forderungen zu diesem Themenbereich kommen von:

Landstraßen

- ADFC (70 km/h)
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (80 km/h)
- Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende (80 km/h)
- Umweltbundesamt (80 km/h)

Bundesautobahnen

- Agora Verkehrswende (max. 130 km/h)
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (ohne km/h-Angabe)
- Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende (120 oder 130 km/h)
- Umweltbundesamt (120 km/h)

2.4 Regelungen für den Fußverkehr

Die Reformvorschläge und -forderungen, die sich explizit mit Regelungen für den Fußverkehr beschäftigen, zielen generell darauf ab, die objektive und auch subjektive Sicherheit und Leichtigkeit für diese basalste, einfachste, aber auch besonders ungeschützte Art der Mobilität zu verbessern. Der Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen e. V. betont diesen Bedarf besonders auch für diejenigen, die aufgrund von Krankheit, Alter oder einer Behinderung eingeschränkt sind (siehe auch Abschnitt 2.6).⁴⁰ Auch der Sozialverband VdK Deutschland e. V. (Sozialverband VdK) formuliert

die allgemeine Notwendigkeit, öffentlichen Raum so zu gestalten beziehungsweise umzugestalten, dass Senior:innen sicher und bequem zu Fuß unterwegs sein können.⁴¹

Die weiteren Forderungen stammen zum größten Teil aus Veröffentlichungen des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland (FUSS) e. V.⁴² sowie aus dem Bericht der Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz⁴³. Dieser Bericht ist insofern von besonderem Interesse, als er das Resultat einer Abstimmung unter den Landesministerinnen und Landesministern darstellt (und somit unter anderem auch vom aktuellen Bundesverkehrsminister Volker Wissing in seiner damaligen Rolle als Verkehrsminister von Rheinland-Pfalz mitgetragen wurde).

Die AG der Verkehrsministerkonferenz schlägt folgende Veränderungen vor, „die eine hohe Wirksamkeit in Bezug auf die Sicherung und Attraktivität des Fußverkehrs haben, und für eine zeitnahe Umsetzung im Rahmen einer Novellierung von StVO und VwV-StVO geeignet sind“⁴⁴:

- a. eine Erweiterung der möglichen Einsatzbereiche für Fußgängerüberwege (insbesondere nicht nur bei einer qualifizierenden Gefahrenlage);
- b. konsistente und leicht verständliche Vorrangregelungen für Fußverkehr gegenüber ab- und einbiegenden Fahrzeugen;
- c. ein Anpassen der Verhaltensnorm für die Querung von Fahrbahnen, sodass die pauschale Forderung nach Querung nur auf dem kürzesten Weg beziehungsweise an ausgewiesenen Querungsstellen entfällt;
- d. eine verbesserte Ausweichregelung für den Fußverkehr im Falle der Nichtbenutzbarkeit von Gehwegen (dies fordert auch FUSS e. V.).

Zu Punkt a) Fußgängerüberwege und Ähnliches fordert FUSS e. V. ergänzend, dass

- e. die Verfügbarkeit von Querungsstellen an Bedarfen des Fußverkehrs auszurichten ist;
- f. Minimalstandards für Querungszeiten sowie

39 Der ADFC fordert 70 km/h auf Landstraßen (2019), der Deutsche Verkehrssicherheitsrat würde die Vorgabe von 80 km/h außerorts auf Straßen mit Fahrbahnbreiten bis zu sechs Meter beschränken und nennt keinen spezifischen km/h-Wert für die Forderung nach einem generellen Tempolimit auf Autobahnen (Deutscher Verkehrssicherheitsrat 2021).

40 Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen e. V. (2022)

41 Sozialverband VdK (2019)

42 Fußverkehr Deutschland (FUSS) e. V. (2020 a, 2020 b)

43 Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021)

44 ebd., S. 3

Maximalstandards für Rotzeiten des Fußverkehrs an Lichtsignalanlagen (LSAs) festgelegt werden (VwV-StVO);

- g. ein Rundum-Grün als Standard bei starkem Diagonal-Fußverkehr eingeführt wird;
- h. sichere Möglichkeiten für die Querungen von Radwegen geschaffen werden;
- i. Gehwege an Querungsstellen soweit möglich niveaugleich geführt werden sollen und
- j. dort, wo Fußgänger queren, nicht nur Lkw (Kfz > 3,5t), sondern alle Fahrzeuge nur in Schrittgeschwindigkeit abbiegen dürfen. Bereits die bestehende Regelung für Lkw hält jedoch die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände für nicht praktikabel und bevorzugt die verpflichtende Einführung von technischen Abbiegeassistenten.⁴⁵

Ergänzend zu c) fordert FUSS e. V., dass

- k. Kommunen im Bedarfsfall zur Schaffung geeigneter Querungen verpflichtet werden (statt wie bisher den Fußverkehr gegebenenfalls zu Umwegen zu verpflichten).

Außerdem sieht FUSS e. V. folgende Reformbedarfe:

- l. eine Abschaffung des Abbiegepfeils für den Radverkehr. Dies fordert auch der Sozialverband VdK.⁴⁶ Der Pfeil wurde 2020 mit der StVO-Novelle eingeführt – was unter anderem vom ADFC explizit begrüßt wurde.⁴⁷ Alternativ zu einer Abschaffung dieser Regelung fordert FUSS e. V. eine Aufhebung des Querungstabus bei LSA-Rotlichtsignal auch für den Fußverkehr, sodass diesem das Queren erlaubt ist, wenn sich kein Fahrzeug nähert.
- m. Um Minimalstandards für das Gehen und die dafür vorgesehenen Räume zu schaffen, sollen 2,50 Meter als freizuhaltende Mindestbreite festgelegt werden, um so die Priorität gegenüber Fahren, Abstellen und

Sondernutzungen klar zu regeln. Das Festlegen einer konkreten Mindestbreite schlägt auch die Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz vor.⁴⁸

- n. genauere Regelungen für das Überholen von Fußverkehr mit Fahrzeugen bezüglich angemessenen Abstands und Tempos
- o. verbesserte Sicherung der Zuwege zu ÖV-Haltestellen sowie des Ein- und Aussteigens dort

Zu o) fordert auch der Sozialverband VdK Regelungen, welche der Behinderung von anderen Fahrgästen durch Menschen vorbeugen, die mit Fahrrädern aus einem ÖV-Fahrzeug ein- oder aussteigen.⁴⁹ Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) fordert zudem die Einführung einer expliziten Haltepflicht an Straßenbahnhaltestellen, deren Fahrgäste Radwege oder Fahrbahnen unmittelbar betreten müssen.⁵⁰

Generell übereinstimmende beziehungsweise miteinander vereinbare Vorschläge oder Forderungen zu diesem Themenbereich kommen von:

- Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz
- Agora Verkehrswende
- Deutscher Städte- und Gemeindebund
- FUSS e. V.
- Sozialverband VdK
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

2.5 Regelungen für den Radverkehr

Ein wichtiges Reformanliegen ist es, die Schaffung von Radverkehrsanlagen – inklusive Fahrradstraßen, Fahrradzonen sowie Schutzstreifen – deutlich zu vereinfachen, indem der Begründungszwang für solche Maßnahmen beziehungsweise restriktive Bedingungen für ihre Ausweisung entfallen (zum Beispiel eine bestehende hohe Radverkehrsdichte beziehungsweise die Unvereinbarkeit von Tempo-30-Zonen und Radverkehrsanlagen). Dieses Ziel könnte auch dadurch unterstützt werden, dass die in Abschnitt 2.1 dargelegte Ausweitung der

45 Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (2019)

46 Sozialverband VdK (2019) in der Stellungnahme zum Referentenentwurf zur StVO-Novelle

47 vgl. www.adfc.de/neuigkeit/pilotversuch-zum-gruenpfeil; abgerufen am 26.04.2022. Der Pfeil führt laut Studienergebnissen der Bundesanstalt für Straßenwesen nicht zu zusätzlichen Behinderungen oder Gefährdungen der betroffenen Verkehrsteilnehmenden, obwohl das Gebot, bei Rot vor dem Abbiegen zunächst anzuhalten, in hohem Maß missachtet wird (Niestegge et al. 2022).

48 Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021)

49 Sozialverband VdK (2019)

50 Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (2022)

Entscheidungsgrundlagen für Maßnahmen im Verkehr umgesetzt wird. Schutzstreifen sollen zudem nach dem Vorbild der Niederlande auch außerorts angelegt werden dürfen und damit einhergehend die Regelhöchstgeschwindigkeit für Kfz gesenkt werden.⁵¹

Generell ist auch bei diesem Thema die Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit der Verkehrsteilnehmenden das leitende Zielbild. Zu diesem Zweck wird beispielsweise eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht (innerorts) gefordert, unter anderem, um zu verhindern, dass „benutzungspflichtige Radwege geschaffen werden, die in erster Linie der Beschleunigung des Kraftfahrzeugverkehrs dienen“⁵². Außerdem sollen Fahrräder als Fahrzeuge anerkannt werden, die eine dem Pkw äquivalente Berechtigung haben, auf der Straße – also zum Beispiel dem Seitenstreifen – zu parken.

Weitere Forderungen seitens des ADFC betreffen eine Anpassung des Rechtsfahrgebots, um Radfahrenden ausreichend Seitenabstand zu Hindernissen zu ermöglichen, eine Verpflichtung für Kraftfahrzeugführende, wenn vorhanden, einen ausreichendem Seitenraum zum Rechtsüberholen wartender Kfz freizuhalten sowie eine Stärkung des Regelungsgehalts bei der Beschilderung von Radschnellwegen.⁵³

Der Dissens bezüglich des Rechtsabbiegerpfeils für den Radverkehr ist in Abschnitt 2.4 dargestellt. Generell übereinstimmende beziehungsweise miteinander vereinbare Vorschläge oder Forderungen zu diesem Themenbereich kommen von:

- ADFC
- Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände
- Radlogistik Verband Deutschland e. V.
- Sachverständigenrat für Umweltfragen
- Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende

51 Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (2019)

52 ADFC (2021), S. 30

53 ADFC (2021)

2.6 Ruhender Kfz-Verkehr

Der öffentliche Raum wird besonders in urbanen Gebieten zunehmend knapper und die strategischen Ziele für die Gestaltung des Verkehrssystems verändern sich (vgl. Abschnitt 1.1). Gleichzeitig beansprucht der ruhende Verkehr aufgrund größer werdender Fahrzeuge und weiter steigender Pkw-Dichte⁵⁴ immer mehr Platz. Die wachsende Nachfrage nach limitiertem Parkraum führt außerdem zu wachsenden Parksuchverkehren, die besonders in Innenstädten zusätzliche Verkehrsbelastung verursachen. Es ist jedoch nicht wünschenswert, das Parkraumangebot der stetig wachsenden Nachfrage anzupassen. Stattdessen wird ein effektives Parkraummanagement benötigt. Für einen strategischen Umgang mit diesen Themen verfügen die Kommunen derzeit allerdings nur über eingeschränkte Möglichkeiten.⁵⁵

Daher ist es dringend geboten, die Nutzung der Ressource öffentlicher Raum für das Parken anders zu gestalten. Zu diesem Thema liegen daher sowohl prinzipielle Reformvorschläge als auch Forderungen nach der Anpassung spezifischer Regelungen vor. Zudem wird verschiedentlich eingefordert, die Einhaltung bestehender wie auch zukünftig eingeführter Regelungen effektiver zu kontrollieren sowie Verstöße zu ahnden und zu diesem Zwecke auch Bußgelder weiter zu erhöhen und zu vereinheitlichen, da sie im europäischen Vergleich weiterhin generell niedrig ausfallen – auch nach der Anpassung der BKatV im Jahr 2021.

2.6.1 Parkraummanagement erleichtern

Unter dem Begriff Parkraummanagement werden die räumliche, die zeitliche und die monetäre Angebotssteuerung zusammengefasst, also die Entscheidung, welche Flächen für welche Nutzengruppen zu welcher Zeit und zu welchem Preis zum Parken zur Verfügung gestellt werden. Hierunter fällt daher auch die Parkraumbewirtschaftung in Form von Gebühren für Kurzzeit- oder Bewohnerparken. Derzeit eröffnet die StVO hierfür jedoch nur begrenzte Spielräume, in denen Anordnungen – insbesondere gebietsbezogene – aus strategischen

54 Der Motorisierungsgrad beziehungsweise die Pkw-Dichte ist in Deutschland von 2010 bis 2019 um zwölf Prozent gestiegen, von 509 auf 569 Pkw pro 1.000 Einwohner:innen (Statistisches Bundesamt 2020).

55 Agora Verkehrswende (2018)

planerischen Gründen, auch zur Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutz, nur in Ausnahmefällen getroffen werden.⁵⁶

Mehrere Stimmen fordern daher, die Anwendung von Instrumenten der Parkraumbewirtschaftung generell zu erleichtern und zu ermöglichen, dass die zuständigen Straßenverkehrsbehörden in Abstimmung mit den Gemeinden „zur Abwehr von und zur Vorbeugung vor Gefahren und Belästigungen im und durch den Verkehr sowie zur Unterstützung der verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung oder aus Gründen des Schutzes der Gesundheit von Menschen und der Umwelt das Halten und Parken bestimmter Arten von Fahrzeugen an bestimmten Stellen, in bestimmten Gebieten oder in einer ganzen Ortschaft ordnend und beschränkend regeln“⁵⁷. Vergleichbare Forderungen haben auch der ADFC⁵⁸, der Deutsche Städtetag⁵⁹ und der Sachverständigenrat für Umweltfragen⁶⁰ aufgestellt.

Gemäß dem Umweltbundesamt sollten großräumige Regelungen für die Parkraumbewirtschaftung möglich werden, die in Kombination mit Ortsschildern sogar für einen ganzen Ort gekennzeichnet werden können, um so auch die Beschilderungspflicht umzukehren: Es müssten nur noch die Bereiche ausgewiesen werden, in denen kostenloses Parken weiterhin erlaubt ist.⁶¹ Eine solche Regelung würde die Kommunen zudem von dem Aufwand entlasten, der durch die gegenwärtigen Begründungs- und Nachweispflichten für Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung anfällt.

FUSS e. V. schlägt als Variante vor, zum Beispiel in verdichteten Stadtgebieten Parkerlaubniszonen zu schaffen, innerhalb derer nur noch auf entsprechend gekennzeichneten Flächen geparkt werden darf.⁶²

Der Bundesverband CarSharing e. V. plädiert dafür, die Verringerung des Parkraums insbesondere in Wohn-

gebieten als legitimen Grund für Beschränkungen oder Verbote der Benutzung des Straßenraums in § 45 StVO festzuschreiben.⁶³

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. sieht trotz der bereits erfolgten Anpassung (vgl. Abschnitt 1.1) weiterhin Bedarf, die Gebühren für sowohl das Bewohner- als auch das Kurzzeitparken anzupassen.⁶⁴

Generell übereinstimmende beziehungsweise miteinander vereinbare Vorschläge oder Forderungen zu diesem Themenbereich kommen von:

- ADFC
- Agora Verkehrswende
- Bundesverband CarSharing e. V.
- Deutscher Städtetag
- FUSS e. V.
- Sachverständigenrat für Umweltfragen
- Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende
- Umweltbundesamt
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

2.6.2 Sicherheit und Leichtigkeit für Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV gewährleisten

Geparkte Autos können an Kreuzungen und Einmündungen die Sichtbarkeit von zu Fuß gehenden oder Rad fahrenden Menschen gegenüber denjenigen, die mit einem Kfz unterwegs sind, stark beeinträchtigen. Um dieses Sicherheitsrisiko zu verringern, ist an solchen Stellen bereits heute das Parken innerhalb von fünf Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten nicht erlaubt. An Straßen mit Radweg erhöht sich dieser Abstand auf acht Meter (§ 12 Abs. 3 Nr.1 StVO). Um diese potenziellen Gefahrenstellen noch sicherer zu machen, wird unter anderem gefordert, überall einen **Abstand von mindestens acht Metern, besser jedoch zehn Metern vor Kreuzungen und Einmündungen** festzulegen, und zwar unabhängig davon, ob eine gesonderte Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden ist.

Ein weiteres wiederholt genanntes Thema ist die Behinderung – insbesondere – des Fußverkehrs durch auf Gehwegen oder in Fußgängerzonen abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge (hauptsächlich E-Scooter oder Fahrräder). Der Bundesverband für körper- und mehr-

56 Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende (2021), S. 46

57 Ad-hoc AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021), S. 23

58 ADFC (2021)

59 Deutsche Städtetag (2021)

60 Sachverständigenrat für Umweltfragen (2020)

61 Umweltbundesamt (2021), S. 2-3

62 FUSS e. V. (2020a), S. 16

63 Bundesverband CarSharing e. V. (2022)

64 Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (2022)

fachbehinderte Menschen e. V. fordert klare Regeln dafür, wo insbesondere E-Scooter regelhaft abgestellt werden dürfen, inklusive einer Einrichtung entsprechend markierter Bereiche in Fußgängerzonen.⁶⁵ Außerdem sollte das Abstellen von Fahrrädern explizit dort verboten werden, wo sie den Fußverkehr behindern, und stattdessen auf dem Seitenstreifen möglich sein (vgl. hierzu Abschnitt 2.5).⁶⁶

Seitens Agora Verkehrswende wird vorgeschlagen, den Kommunen zu ermöglichen, Sondernutzungserlaubnisse für das Abstellen von Sharing-Fahrzeugen jeglicher Art zu vergeben (Kfz, Elektrokleinstfahrzeuge beziehungsweise E-Scooter, Fahrräder), um so auch die Möglichkeit zu schaffen, diese Dienste und ihre Nutzung des öffentlichen Raums zu regulieren.⁶⁷

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. fordert, dass analog zu Taxiständen auch an ÖV-Haltestellen ein Halteverbot statt wie bisher ein Parkverbot gelten solle. Dieses sollte zudem zukünftig auf jeweils 28 Meter vor und nach einem Haltestellenschild ausgeweitet werden (statt wie bisher 15 Meter), um so für die mittlerweile oft längeren (Gelenk-)Busse genügend Raum zum Anfahren einer Haltestelle zu gewährleisten – und dies auch immer im spitzen Winkel, damit der Übergang zwischen Bordsteinkante und Fahrzeug möglichst lücken- und somit barrierefrei bleibt.⁶⁸

Generell übereinstimmende beziehungsweise miteinander vereinbare Vorschläge oder Forderungen zu diesem Themenbereich kommen von:

- Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz
- Agora Verkehrswende
- ADFC
- Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen e. V.
- Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat
- FUSS e. V.

- Sozialverband VdK
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

2.6.3 Digitalisierung des Parkraummanagements

Eine Digitalisierung des Parkraummanagements und eine „Öffnung“ für unter anderem digitale Parkraumkontrolle wurden im aktuellen Koalitionsvertrag der Bundesregierung angekündigt.⁶⁹

Digitale Parkraumkontrollen können unter anderem dazu beitragen, Verkehrsfluss und -sicherheit sowie administrative Effizienz zu verbessern, auch weil sie helfen würden, einen Mangel an Personal und finanziellen Ressourcen auszugleichen, die derzeit in vielen Kommunen einer effektiven Parkraumüberwachung sowie Ahndung von regelwidrigem Parken entgegenstehen.⁷⁰

Auch in diesem Kontext wird vorgeschlagen, die *Vision Zero* als übergeordnetes Ziel zu definieren (in diesem Fall in Landesgesetzen), da von widerrechtlich abgestellten Kfz häufig erhebliche Behinderungen und Sicherheitsrisiken gerade für den Fuß- und Radverkehr ausgehen (durch zum Beispiel Parken in zweiter Reihe und auf Geh- oder Radwegen oder Sichtbehinderung an Querungsstellen; ebd.). Ziel entsprechender Regelungen in der StVO sollte sein, virtuelle Parkscheine und Parkberechtigungen zu ermöglichen.⁷¹ Ergänzend sollten den Ländern Regelungen erlaubt werden, die Parken ohne Parkschein, jedoch mit Pflicht der Kennzeichenangabe vorsehen. Hierzu gehörte dann auch ein Verzicht auf die Pflicht zum Nachweis von Ausnahmegenehmigungen am Fahrzeug.⁷² Auch der Deutsche Städte- und Gemeindebund und der Sachverständigenrat für Umweltfragen sprechen sich dafür aus, die rechtlichen Voraussetzungen für digitale Parkraumüberwachung zu schaffen.⁷³

Für entsprechende Regelungen müssen das StVG, die VwV-StVO und Landesgesetze angepasst werden. Zudem muss im Straßenverkehrsrecht eine Rechtsgrundlage

65 Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen e. V. (2022)

66 Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (2019), Sozialverband VdK (2019)

67 Agora Verkehrswende (2021b)

68 Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (2022)

69 Sozialdemokratische Partei Deutschlands, Bündnis 90/Die Grünen und Freie Demokraten (2021), S. 52

70 Agora Verkehrswende (2021a)

71 ebd.

72 ebd.

73 Deutsche Städte- und Gemeindebund (2022) und Sachverständigenrat für Umweltfragen (2020)

gemäß § 35a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG⁷⁴) eingeführt werden. Die Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder sollten außerdem frühzeitig in entsprechende Gesetzesinitiativen mit einbezogen werden.⁷⁵

Generell übereinstimmende beziehungsweise miteinander vereinbare Vorschläge oder Forderungen zu diesem Themenbereich kommen von:

- Agora Verkehrswende
- Deutscher Städte- und Gemeindebund
- Sachverständigenrat für Umweltfragen

2.6.4 Parken als Gemeingebrauch

Der umfassendste Ansatz in Bezug auf den ruhenden Verkehr hinterfragt die derzeit gültige Definition des Parkens als Gemeingebrauch.⁷⁶ Straßenrechtlich betrachtet darf jede Person öffentliche Straßen im Rahmen ihrer Widmung für den Verkehr nutzen. Diese Widmung geschieht im Rahmen der Straßengesetze der Länder und solange sie allgemeine verkehrliche Zwecke oder den Kfz-Verkehr umfasst, gehört auch das Halten und Parken von Kfz zum zulässigen Gemeingebrauch (der wiederum auf Bundesebene definiert wird). Der ruhende Verkehr gilt nämlich nicht als eigenständige Verkehrsart, sondern als eine spezifische Form des Kfz-Verkehrs. Parken ist also generell dort erlaubt, wo es nicht explizit verboten oder eingeschränkt ist.

Da zur Straße auch sogenannte unselbstständige öffentliche Parkplätze gehören (zum Beispiel Park- und Längsstreifen oder Ausbuchtungen)⁷⁷, darf das Parken derzeit also nicht auf Ebene von Landesgesetzen vom Gemeingebrauch ausgenommen werden, weder allgemein noch an bestimmten Orten.⁷⁸ Halte- und Parkverbotszonen müssen somit gesondert ausgewiesen werden, was zudem einer an den aktuellen Zielen der StVO ausgerichteten Begründung bedarf. Ohne eine entsprechende Begründung ist es zurzeit daher unter anderem

nicht möglich, solche Regelungen flächendeckend für bestimmte Gebiete zu erlassen. Ausnahmen sind zum Beispiel Bewohnerparkgebiete, die aber auch nur dann ausgewiesen werden dürfen, wenn seitens der Kommune ein erheblicher Parkraumangel nachgewiesen werden kann – generell gekennzeichnet durch zu wenig Parkplätze und viel Parksuchverkehr.⁷⁹

Wenn das Parken über längere Zeiträume hingegen generell als „gesteigerter“ Gemeingebrauch oder sogar Sondernutzung definiert würde, wäre es allgemein gebührenpflichtig und könnte zeitlich beschränkt oder auch vollständig untersagt werden.⁸⁰

Der Radlogistik Verband Deutschland e. V. schlägt vor, Parken als Gemeingebrauch nur noch für Mikromobile (wie Fahrräder, Lastenräder oder Scooter) zuzulassen (diese Forderung ist nicht vereinbar mit dem in Abschnitt 2.6.2 dargestellten Vorschlag von Agora Verkehrswende, das Abstellen aller Sharing-Fahrzeuge als Sondernutzung zu definieren).⁸¹

Für solch grundsätzliche Reformen ist allerdings eine Änderung des Grundgesetzes nötig.⁸² Da es sich dabei um eine hohe Hürde handelt, ist die Umsetzung weniger weit reichender Optionen, die in den vorangegangenen Abschnitten beschrieben wurden, als wahrscheinlicher einzuschätzen. Auch diese Änderungen würden den Kommunen jedoch deutlich mehr Gestaltungsspielräume verschaffen.

Generell übereinstimmende beziehungsweise miteinander vereinbare Vorschläge oder Forderungen zu diesem Themenbereich kommen von:

- Radlogistik Verband Deutschland e. V.
- Sachverständigenrat für Umweltfragen
- Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende
- Umweltbundesamt

⁷⁴ Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist

⁷⁵ Agora Verkehrswende (2021a)

⁷⁶ Radlogistik Verband Deutschland (2022), SRU (2020)

⁷⁷ Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende (2021), S. 21

⁷⁸ UBA (2019), SRU (2020)

⁷⁹ UBA (2021)

⁸⁰ ebd.

⁸¹ Radlogistik Verband Deutschland e. V. (2022)

⁸² Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende (2021)

2.7 Nutzung des Straßenraums

In Entsprechung zu den Forderungen, die allgemeine Zielsetzung beziehungsweise Zweckbestimmung des Straßenverkehrsrechts zu modernisieren, werden auch Optionen gefordert, die entsprechenden Zielsetzungen über gebiets- oder streckenbezogene Regelungen zur Nutzung des Straßenraums zu unterstützen. Das bedingt, dass Vorrang- beziehungsweise Beschränkungsregelungen auch zum Zweck nachhaltiger Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie aus Klima- und Umweltschutzgründen eingeführt werden können und die Berücksichtigung entsprechende Zielsetzungen kommunaler Verkehrskonzepte ermöglichen.⁸³

Solche Anordnungen sollen entweder erleichtert oder niedrigschwellig und rechtssicher neu ermöglicht werden, wozu es verschiedentlich auch einer Anpassung des StVG und der VwV-StVO bedürfte. Die in diesem Zusammenhang geforderten Instrumente sind:

- a. ein erweiterter Einsatzbereich für verkehrsberuhigte Bereiche⁸⁴ beziehungsweise Festschreibung einer entsprechenden Widmung in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen⁸⁵
- b. Begegnungszonen⁸⁶
- c. Fahrradstraßen und Fahrradzonen⁸⁷
- d. Vorrangzonen für ÖPNV und nicht motorisierten Verkehr⁸⁸
- e. ÖPNV-Straßen und Zuflussbegrenzungen⁸⁹
- f. Verkehrssicherheitszonen⁹⁰
- g. Nullemissionszonen⁹¹
- h. temporäre (Um-)Nutzungen für nicht verkehrliche Zwecke⁹²

83 ADFC (2021)

84 Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021)

85 Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2021)

86 Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021); Agora Verkehrswende (2021b); FUSS e.V.(2020a); Radlogistik Verband Deutschland e. V. (2022)

87 Radlogistik Verband Deutschland e.V. (2022)

88 UBA (2019)

89 UBA (2021); UBA (2019)

90 UBA (2021); SRU (2020)

91 Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende (2021)

92 Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021); UBA (2021)

2.8 Weitere inhaltliche Reformvorschläge

2.8.1 Vorfahrtsregelungen für den ÖPNV

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. betont die Notwendigkeit, bei straßenbündigen Bahnkörpern, die auch von Linienbussen genutzt werden können, allen ÖV-Fahrzeugen auf dem Schienenweg Vorfahrt einzuräumen. Eine explizite Vorfahrt soll auch für Linien- und Schulbusse gelten, die von gekennzeichneten Haltestellen abfahren (bisher gilt hier lediglich eine Ermöglichungspflicht). Zudem wird gefordert, die Möglichkeit einer Busspurnutzung durch E-Fahrzeuge zu streichen.⁹³

2.8.2 Ladezonen

Mehrere Stimmen fordern die Einführung eines neuen **Verkehrszeichens zur Ausweisung von Ladezonen für gewerbliche Lieferverkehre**⁹⁴ sowie die **Schaffung eines angemessenen Bußgeldtatbestandes** für eine widerrechtliche Nutzung entsprechend gekennzeichnete Bereiche in der BKatV.⁹⁵ Damit soll erstens Halten oder Parken in der zweiten Reihe, in Kreuzungsbereichen und so weiter verhindert werden (im Sinne von sowohl Verkehrssicherheit als auch Verkehrsfluss) und gewerbliche Lieferverkehre sollen zweitens eine Chance erhalten, regelkonform ihre Dienstleistung durchzuführen.

Der Radlogistik Verband Deutschland e. V. schlägt ergänzend vor, eine zeitlich getrennte Nutzung solcher Bereiche für Anwohnerparken zu ermöglichen und eine Ladezonenkategorie „schmal“ für Fahrzeuge von weniger als 2,5 Meter Breite einzuführen.⁹⁶

2.8.3 Definition Schrittgeschwindigkeit

FUSS e. V. und der Sozialverband VdK fordern im Sinne einer einheitlichen Klärung entsprechender Vorgaben eine definitorische Festlegung in der VwV-StVO, dass „Schrittgeschwindigkeit“ maximal 6-7 km/h betragen darf.⁹⁷

93 Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (2022)

94 Ad-hoc-AG-Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021); Agora Verkehrswende (2021b); Bundesverband Paket- und Expresslogistik (2022); Deutscher Städte- und Gemeindebund (2022)

95 Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021)

96 Radlogistik Verband Deutschland e. V. (2022)

97 FUSS e. V. (2020a) und Sozialverband VdK (2019)

2.9 Strukturelle gesetzliche Reformen

2.9.1 Umstrukturierung StVO und StVG

In ihrem Gutachten für das Umweltbundesamt fordern Hermann et al.⁹⁸ eine redaktionelle Überarbeitung der StVO „unter den Gesichtspunkten rechtlicher Transparenz und sinnvoller innerer Gliederung [...]. Das gilt insbesondere für den in der Rechtsliteratur zu Recht als mit zu enger Überschrift und sehr unübersichtlich kritisierten § 45 StVO, der an sich die zentrale Bestimmung ist, dies aber in seiner Überschrift nicht klar erkennen lässt“⁹⁹. Die Autoren schlagen vor, § 45 StVO könne in eine Generalklausel und verschiedene Standardanordnungen aufgeteilt werden, zum Beispiel „zum fließenden und zum ruhenden Straßenverkehr, zu den verschiedenen Verkehrsarten, zur Bevorrechtigung des ÖPNV oder zu Einzelanordnungen einerseits und Zonenregelungen andererseits“¹⁰⁰. In diesem Zuge könnte auch eine transparentere Strukturierung der Regelungen zum Halten und Parken geschaffen werden, indem diese in einem in sich geschlossenen Paragraphen zusammengefasst werden.¹⁰¹

Auch der ADFC hält die gegenwärtige Form von sowohl StVG als auch StVO für zu komplex und unübersichtlich und befürwortet eine Umstrukturierung von beiden in jeweils einen allgemeinen Teil mit Gültigkeit für alle Verkehrsarten und verkehrsartenbezogene Teile.¹⁰²

FUSS e. V. kritisiert, dass Verkehr im gegenwärtigen verkehrsrechtlichen Gefüge überwiegend als Gegenstand technischer Regelungen behandelt wird statt als ein Themenkomplex, für den es einer Abwägung politischer Interessen bedarf. Um wichtige Entscheidungen vermehrt in der politischen Arena stattfinden zu lassen, schlägt der Verband vor, dass die StVO zum Bundesgesetz werden soll.¹⁰³

2.9.2 Bundesmobilitätsgesetz

Der Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) hat Anfang 2022 einen Entwurf für ein Bundesmobilitätsgesetz¹⁰⁴ und ein Rechtsgutachten zum verfassungsrechtlichen Rahmen für ein solches Gesetz¹⁰⁵ vorgelegt. Diese Initiative stellt rein rechtlich einen anderen Ansatz dar als die Forderungen zur Novellierung der StVO, verfolgt jedoch zum Teil ähnliche Ziele wie die hier diskutierten Reformvorschläge, zum Beispiel eine gesetzliche Festschreibung von Leitzielen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich, die Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz einschließen.¹⁰⁶ Jede Anpassung von einem Bundesmobilitätsgesetz nachgeordneten Verordnungen oder Vorschriften sollte entsprechend die Leitziele eines solchen Gesetzes berücksichtigen und die Umsetzbarkeit des im Entwurf vorgesehenen Bundesmobilitätsplans beziehungsweise von Mobilitäts- oder Verkehrsentwicklungsplänen sicherstellen.¹⁰⁷

Auch das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende beschreibt ein solches Gesetz als möglichen zusätzlichen Rahmen für eine nachhaltige Verkehrspolitik.¹⁰⁸

98 UBA (2019)

99 ebd., S. 306

100 UBA (2019)

101 ebd.

102 ADFC (2021)

103 FUSS e. V. (2020 a)

104 Verkehrsclub Deutschland e. V. (2022 b)

105 Verkehrsclub Deutschland e. V. (2022 a)

106 Verkehrsclub Deutschland e. V. (2022 c)

107 vgl. Artikel 2, Verkehrsclub Deutschland e. V. (2022 b)

108 Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (2021)

3 | Schlussbemerkungen

Für diese Synopse wurden die Vorschläge und Forderungen zu einer Reform der StVO von insgesamt 20 Organisationen und Körperschaften ausgewertet. In Rahmen dieser Zusammenführung und Gegenüberstellung zeigt sich insgesamt eine breite Übereinstimmung in Bezug auf die Mehrzahl der behandelten Themenbereiche. Unterschiede ergeben sich zumeist lediglich aus der thematischen Ausrichtung der jeweiligen Akteure insofern, als ihre Vorschläge hauptsächlich auf die Bereiche ihrer thematischen Kernkompetenzen fokussieren. Bisweilen sind auch die Forderungen zum gleichen Thema zwar unterschiedlich weitreichend, stellen jedoch zumeist keine Alternativen dar, die sich gegenseitig ausschließen. Ausnahmefälle werden im Text angesprochen, sie betreffen zum Beispiel Vorschläge zu Regelgeschwindigkeiten und Abbiegeregelungen. Grundsätzlich zeigt sich bei sich widersprechenden Vorschlägen, dass Verbesserungen für den Umweltverbund so gestaltet werden müssen, dass sie zulasten des Autoverkehrs gehen müssen und hier keine weiteren Flächenkonflikte zwischen Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr entstehen.

Generell herrscht eine breite Übereinstimmung, dass das Ziel von Sicherheit und Leichtigkeit der Teilnahme am Straßenverkehr für alle Menschen gleichberechtigt gewährleistet werden muss – unabhängig davon, wie sie sich fortbewegen – und dass die gegenwärtig fortbestehende faktische Privilegierung des Kraftverkehrs dem entgegensteht. Außerdem soll sich die Gestaltung des Straßenverkehrs nach mehrheitlicher Ansicht zukünftig auch an Zielen des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und einer nachhaltigen und attraktiven städtebaulichen Entwicklung orientieren. Dafür müssen den Kommunen entsprechende Handlungsspielräume eröffnet werden, die derzeit beispielsweise aufgrund eng definierter Begründungs- und Nachweispflichten für Eingriffe in den Straßenverkehr noch nicht oder nur in sehr begrenztem Umfang vorhanden sind.

Es ist zwar davon auszugehen, dass im Zuge einer breiteren Diskussion zur StVO-Reform noch Dissense mit einigen der hier dargestellten Forderungen geäußert werden. Dennoch zeigt diese Synopse deutlich, dass ein sehr großes Potenzial für die synergetische Zusammenführung bestehender Vorschläge und Forderungen hin zu einer konsensfähigen und zugleich umfassenden Reform der StVO besteht. Basierend auf den hier erläuterten Vorschlägen würde eine solche Reform auch unzweifel-

haft den Zielen der aktuellen Bundesregierung in Bezug auf die bereits erwähnten Entscheidungsspielräume der Kommunen und einer erweiterten Zielsetzung straßenverkehrsrechtlicher Regelungen entsprechen.¹⁰⁹

Es hat sich insbesondere gezeigt, dass die im Koalitionsvertrag avisierte *Vision Zero* als starkes Leitbild für eine straßenverkehrsrechtliche Reform dienen kann, das von einer breiten zivilgesellschaftlichen Zustimmung getragen würde. Die *Vision Zero* stellt ein sozial gerechtes sowie in hohem Maße konsensfähiges und zugleich konkretes Ziel dar, dessen Aufnahme in die StVO bereits in der vorangegangenen 19. Legislaturperiode von den Fraktionen der Parteien CDU, CSU und SPD gefordert wurde¹¹⁰ und zu dem die Mehrzahl der hier dargestellten Maßnahmen einen Beitrag leisten würde.

109 Sozialdemokratische Partei Deutschlands, Bündnis 90/Die Grünen und Freie Demokraten (2021)

110 Deutscher Bundestag (2021)

4 | Literaturverzeichnis

Erläuterung: Um die Zuordnung der in der Synopse dargestellten Positionen zu den herausgebenden Verbänden und Körperschaften zu erleichtern, wurden in den Quellennachweisen generell diese und nicht die jeweiligen Autor:innen genannt. Im Sinne der Auffindbarkeit (und entgegen der üblichen Konvention) sind die entsprechenden Literaturangaben im Folgenden daher alphabetisch auch unter dem Namen der entsprechenden Organisation eingereiht. Soweit relevant, werden die Namen der Autor:innen danach aufgeführt.

Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (Hg.) (2021): *Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs.* Bericht der Ad-hoc-AG. Bremen. Online verfügbar unter https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-bericht-ad-hoc-ag-fussverkehrspolitik-6-3.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 21.03.2022

Agora Verkehrswende (2018): *Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen.* 2. Auflage. Unter Mitarbeit von Roman Ringwald, Christian de Wyl, Sophia Schmidt und Anne Klein-Hitpaß. Berlin (12-2018-DE). Online verfügbar unter https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/OEeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf, zuletzt geprüft am 23.03.2021

Agora Verkehrswende (2021a): *Fotobeweis am Straßenrand. Wie digital unterstütztes Parkraummanagement die Sicherheit erhöhen kann und sich mit dem Verkehrs- und Datenschutzrecht vereinbaren lässt.* Berlin (Politikpapier). Online verfügbar unter https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/Parken-III/56_Parken-3.pdf, zuletzt geprüft am 16.04.2022

Agora Verkehrswende (2021b): *Vier Jahre für die Fairkehrswende. Empfehlungen für eine Regierungs-Charta mit Kurs auf Klimaneutralität und soziale Gerechtigkeit im Verkehr in der 20. Legislaturperiode (2021–2025).* Berlin. Online verfügbar unter https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/Regierungsprogramm_RPVW/65_RPVW.pdf, zuletzt geprüft am 15.05.2022

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e. V. (ADFC) (Hg.) (2021). Ringwald, Roman; Cagan, Tom-Philipp: *Gute Straßen für alle! Modernes Straßenverkehrsrecht für Fahrrad, Umweltverbund und MIV. Gutachten Fahrrad-gerechte Änderung des Straßenverkehrsrechts.* 2. überarbeitete Auflage. Online verfügbar unter https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/Gute_Strassen_fuer_alle_Gesetz_zweite_ueberarb._Auflage_2021.pdf, zuletzt geprüft am 15.05.2021

Bundesverband CarSharing e. V. (2022): *Vorschläge zur StVO-Novelle.* per E-Mail am 11.04.2022.

Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen e. V. (2022): *Vorschläge zur StVO-Novelle.* per E-Mail am 01.04.2022

Bundesverband Paket & Expresslogistik e. V. (BIEK) (2022): *Vorschläge zur StVO-Novelle.* per E-Mail am 08.04.2022

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (Hg.) (2019): *Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände zur XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BR-Drs. 591/19).* Bezug: 704. Sitzung des Verkehrsausschusses am 04.12.2019, TOP 9 (BR-Drs. 591/19). Berlin

Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (2021): *Wie wir das Klima schützen und eine sozial gerechte Mobilitätswende umsetzen können.* Hg. v. Arbeiterwohlfahrt Bundesverband e. V., Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V., Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB), IG Metall, NABU (Naturschutzbund Deutschland) e. V., Sozialverband Deutschland e. V. (SoVD), et al. Online verfügbar unter https://www.vdk.de/deutschland/download/globalmime/274/B%C3%BCndnis+sozialvertr%C3%A4gliche+Mobilit%C3%A4tswende_Brosch%C3%BCre.pdf, zuletzt geprüft am 17.03.2022

Deutscher Bundestag, 19. Wahlperiode (Hg.) (2021): *Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD. Vision Zero – Unser Leitbild für die Verkehrssicherheit* (Drucksache 19/29766 vom 18.5.2021). Online verfügbar unter <https://dserver.bundestag.de/btd/19/297/1929766.pdf>, zuletzt geprüft am 15.05.2022

Deutscher Städte- und Gemeindebund (Hg.) (2022): *Ein modernes Verkehrsrecht für die Mobilitätswende*. Berlin (DStGB-Positionspapier). Online verfügbar unter <https://www.dstgb.de/publikationen/positionspapiere/ein-modernes-verkehrsrecht-fuer-die-mobilitaetswende/20220311-dstgb-pp-verkehrsrecht.pdf?cid=mqj>, zuletzt geprüft am 28.03.2022

Deutscher Städtetag (Hg.) (2018). Horn, Burkhard; Kiel, Thomas; v. Lojewski, Hilmar: *Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht*. Positionspapier des Deutschen Städtetages. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Positionspapiere/Archiv/nachhaltige-staedtische-mobilitaet-2018.pdf>, zuletzt geprüft am 11.04.2022

Deutscher Städtetag (Hg.) (2021 a): *Stadtverträgliche Geschwindigkeit*. Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages vom 28. September 2021 – 438. Sitzung in Heidelberg. Online verfügbar unter <https://www.staedtetag.de/positionen/beschluesse/2021/438-praesidium-stadtvertraegliche-geschwindigkeit>, zuletzt geprüft am 11.04.2022

Deutscher Städtetag (Hg.) (2021 b): *Stadtverträgliche Mobilität. Kurzstatement zum Koalitionsvertrag der Ampelkoalition*. Berlin

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (Hg.) (2021). *Vision Zero: Klarer Auftrag an die nächste Bundesregierung*. Eine Stellungnahme von DVR-Präsident Prof. Dr. Walter Eichendorf. In: DVR Report 2/2021, S. 13–14, Online verfügbar unter https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/dvr-report/DVR-report_2021-02.pdf, zuletzt geprüft am 24.04.2022

Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS) e.V. (Hg.) (2020 a): *Verkehrsrecht auf die Füße stellen. 66 Schritte zu fairen Regeln*. Berlin. Online verfügbar unter <https://www.umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/themen-websites.html?download=513:inhaltsverzeichnis-hlf&start=40>, zuletzt geprüft am 11.04.2022

Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS) e. V. (Hg.) (2020 b). Stimpel, Roland: *StVO-Novelle: Fußgängers Freud und Leid*. Online verfügbar unter <https://www.fuss-ev.de/?view=article&id=764:minister-scheuer-plant-neue-fussgaenger-schikanen&catid=87>, zuletzt geprüft am 12.03.2022

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität – AG1 „Klimaschutz im Verkehr“ (2021): *Wege für mehr Klimaschutz im Verkehr*. AG1 – Bericht. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Berlin. Online verfügbar unter https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2021/07/NPM_AG1_Wege-fuer-mehr-Klimaschutz.pdf, zuletzt geprüft am 11.04.2022

Niestegge, Miriam; Schüller, Hagen; Hantschel, Sebastian; Schröter, Bettina; Gerike, Regine (Hg.) (2022): *Pilotversuch des Rechtsabbiegens von Rad Fahrenden bei Rot. Pilot test of the turning right of cyclists on red*. PTV Transport Consult GmbH; Technische Universität Dresden; Bundesanstalt für Straßenwesen. Bremen: Fachverlag NW in Carl Ed. Schünemann KG (Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen V, Verkehrstechnik, Heft 355). Online verfügbar unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2594/file/V355+BF+Gesamtversion.pdf>, zuletzt am 24.04.2022

Radlogistik Verband Deutschland e. V. (Hg.) (2022): *Änderungsbedarf Straßenverkehrsgesetze*. hier: StVO, 18.03.2022. Berlin

Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) (2020): *Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa*. Umweltgutachten 2020. Berlin. Online verfügbar unter https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Entschlossene_Umweltpolitik.pdf?__blob=publicationFile&v=18, zuletzt geprüft am 14.05.2020

Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD); Bündnis 90/Die Grünen; Freie Demokraten (FDP) (2021): *Mehr Fortschritt wagen*. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021–2025. Berlin. Online verfügbar unter https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf, zuletzt geprüft am 12.03.2022

Sozialverband VdK Deutschland e. V. (2019): *Stellungnahme zum Referentenentwurf der XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.* Berlin. Online verfügbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/entwurf-StVO-Novelle-stellungnahme-22.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 11.04.2022

Sozialverband VdK Deutschland e. V. (2022). *Aktuelle Forderungen im Bereich Straßenverkehr.* per E-Mail am 01.04.2022

Statistisches Bundesamt (2020): *Pkw-Dichte in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren um 12 % gestiegen.* Pressemitteilung Nr. N 055 vom 11. September 2020. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/09/PD20_N055_461.html, zuletzt geprüft am 27.04.2022

Stiftung Klimaneutralität; Agora Verkehrswende (Hg.) (2021): *Sofortprogramm Mobilitätswende. Stärkung kommunaler Handlungsmöglichkeiten im Straßenverkehrsrecht.* Gutachten. Unter Mitarbeit von Christian Held, Roman Ringwald, Folkert Kiepe, Tobias Wernicke und Julia Roller. Berlin. Online verfügbar unter https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/T30/Gutachten_-_Sofortprogramm_Mobilitaet.pdf, zuletzt geprüft am 12.03.2022

Umweltbundesamt (Hg.) (2019): Hermann, Andreas; Klinski, Stefan; Heyen, Dirk Arne; Karsten, Peter: *Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität.* 1. Teilbericht. Dessau-Roßlau (Texte, 94/2019). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-11-20_texte_94-2019_rechtsinnmobil_1-teilbericht-recht-innovation.pdf, zuletzt geprüft am 21.05.2021

Umweltbundesamt (Hg.) (2021). Dross, Miriam; Salzborn Dr., Nadja; Dziekan, Katrin; Stefan Klinski: *Damit das Recht dem Klimaschutz nicht im Weg steht - Vorschläge zur Beseitigung von Hemmnissen im Straßenverkehrsrecht. Klimaschutzinstrumente im Verkehr.* Stand: 26. Oktober 2021. Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-kurzpapier_strassenverkehrsrecht_kliv_0.pdf, zuletzt geprüft am 12.03.2022

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) (2022): *Vorschläge zur StVO-Novelle.* per E-Mail am 01.06.2022

Verkehrsclub Deutschland e. V. (Hg.) (2022 a). Hermes, Georg; Kramer, Urs; Weiß, Holger: *Der verfassungsrechtliche Rahmen für ein Bundesmobilitätsgesetz.* Berlin. Online verfügbar unter https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Bundesmobilitaetsgesetz/Hermes_Kramer_Weiss_Verfassungsrechtlicher_Rahmen_fuer_ein_BuMoG_final_10.02.22_.pdf, zuletzt geprüft am 16.02.2022

Verkehrsclub Deutschland e. V. (Hg.) (2022 b). Hermes, Georg; Kramer, Urs; Weiß, Holger: *Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes im Auftrag des Verkehrsclub Deutschland e. V. Bundesverband.* Berlin. Online verfügbar unter https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Bundesmobilitaetsgesetz/Hermes_Kramer_Weiss_Gesetzentwurf_BuMoG_final_04.02.2022_.pdf, zuletzt geprüft am 16.02.2022

Verkehrsclub Deutschland e. V. (Hg.) (2022 c). Werner, Jan: *Anlass, Konzeption und Inhalt für ein Bundesmobilitätsgesetz.* Impulsreferat zum Bedarf eines Mobilitätsgesetzes am 10.02.2022. Online verfügbar unter <https://youtu.be/9LifU1-6KY4>, zuletzt geprüft am 16.02.2022

5 | Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
BAnz AT	Amtlicher Teil des Bundesanzeigers
BGBI	Bundesgesetzblatt
BIEK	Bundesverband Paket & Expresslogistik e. V.
BKatV	Bußgeldkatalog-Verordnung
BVKM	Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen e. V.
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands
CSU	Christlich-Soziale Union
FDP	Freie Demokraten
FUSS e.V.	Fachverband Fußverkehr Deutschland e. V.
GebOSt	Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr
Kfz	Kraftfahrzeuge
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	motorisierter Individualverkehr
NMV	nicht motorisierter Verkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
OWiG	Gesetz über Ordnungswidrigkeiten
Pkw	Personenkraftwagen
Sozialverband VdK	Sozialverband VdK Deutschland e. V.
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
SRU	Sachverständigenrat für Umweltfragen
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
UBA	Umweltbundesamt
VCD	Verkehrsclub Deutschland e. V.
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

6 | Anhang 1

Liste der Organisationen, Verbände und Körperschaften für oder durch die die ausgewerteten Quellen verfasst wurden

- Ad-hoc_AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz
- Agora Verkehrswende
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
- Bundesverband CarSharing e. V.
- Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen e.V.
- Bundesverband Paket & Expresslogistik e. V.
- Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände
- Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende - eine gemeinsame Initiative von: Arbeiterwohlfahrt Bundesverband e. V., Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V., Deutscher Gewerkschaftsbund, Evangelische Kirchen Deutschland, IG Metall, Naturschutzbund Deutschland e. V., Sozialverband Deutschland e. V., Sozialverband VdK Deutschland e. V., Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Verkehrsclub Deutschland e. V.
- Deutscher Städtetag
- Deutscher Städte- und Gemeindebund
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat
- Fuss e. V.
- Nationale Plattform Zukunft der Mobilität - AG1 „Klimaschutz im Verkehr“
- Radlogistik Verband Deutschland e. V.
- Sachverständigenrat für Umweltfragen
- Stiftung Klimaneutralität
- Sozialverband VdK Deutschland e. V.
- Umweltbundesamt
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
- Verkehrsclub Deutschland e. V.

Angefragt:

- ACE Auto Club Europa e. V.
- ADAC e. V.
- Deutscher Senioren Bund
- Fahrgastverband Pro Bahn
- Unfallforschung der Versicherer

Die Mehrzahl der Akteure in dieser Liste hat zwar aktuell keine Positionen zur Reform der StVO formuliert, hält aber laut eigenen Aussagen eine StVO-Reform prinzipiell für wichtig und sinnvoll und möchte sich gemäß ihrer jeweiligen Ressourcen und Themenschwerpunkte am weiteren Diskurs hierzu beteiligen.

7 | Anhang 2

Thematische Übersicht über die Reformvorschläge zur StVO aus den verwendeten Quellen (inklusive Verweis auf komplementäre Gesetze beziehungsweise Vorschriften)

Die für diesen Bericht gesichteten Quellen formulieren Reformvorschläge in sehr unterschiedlicher Ausführlichkeit und thematischer Breite. Die folgende Tabelle vermittelt einen Überblick, welche Quelle sich mit welchen Themen auseinandersetzt und inwieweit dabei

auf ergänzenden Änderungsbedarf in anderen Gesetzen und Vorschriften verwiesen wird. Hierbei handelt es sich vornehmlich um das Straßenverkehrsgesetz (StVG), die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) und die Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV). Verweise auf die jeweiligen Paragraphen, Absätze etc. sowie konkrete Formulierungsvorschläge können den einzelnen Quellen entnommen werden.

Quelle	Reformziele und Vorschläge für StVO-Novelle	Verweis auf komplementäre Gesetze und Vorschriften mit ergänzendem Reformbedarf
Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021)	Die konkreten Reformvorschläge mit Fokus auf Verbesserungen für den Fußverkehr beziehen sich auf folgende Themen: allg. Zielsetzung: übergeordnete Bedeutung von Sicherheit vor Leichtigkeit des Verkehrs festschreiben (inklusive <i>Vision Zero</i>); Förderung des nicht motorisierten Verkehrs mit aufnehmen; kommunale Gestaltungsmöglichkeiten: Klimaschutz und Wahrung stadträumlicher Qualitäten als mögliche Grundlage für Anordnungen festschreiben (inklusive Klärung, dass „geordnete städtebauliche Entwicklung“ auch Fuß-, Rad- und Nahverkehrspläne umfasst); Erweiterung der Erprobungsklausel: Ermöglichen von Modellversuchen über eine Innovationsklausel; Tempo-30-Regelungen: für Schulwege im gesamten Verlauf sowie Lückenschlüsse zwischen bestehenden Tempo-30-Abschnitten ermöglichen; Regelungen Fußverkehr: Einsatzbereich Fußgängerüberwege erweitern zur Verbesserung der Leichtigkeit des Fußverkehrs und der subjektiven Sicherheit; konsistente und leicht verständliche Vorrangregelungen für Fußverkehr gegenüber ab- und einbiegenden Fahrzeugen; Verhaltensnorm für Querung von Fahrbahnen anpassen; Ausweichregelung bei Nichtbenutzbarkeit des Gehwegs schaffen; prinzipieller Ausschluss von Halten oder Parken auf Gehwegen beziehungsweise Festlegung einer notwendigen verbleibenden Mindestbreite; ruhender Kfz-Verkehr: Vermeiden von ruhendem Verkehr als Sichhindernis an Querungsstellen; Festlegung angemessener und konsistenter Bußgelder für Falschparken mit Behinderungs- oder Gefährdungswirkung; Vereinfachung der Parkraumbewirtschaftung; Ladezonen, gewerblich: neues Verkehrszeichen einführen und angemessenen Bußgeldtatbestand schaffen; Nutzung des Straßenraums: niedrighschwellige Ausweisung von Begegnungszonen ermöglichen; Einsatzbereich für verkehrsberuhigte Bereiche erweitern; Anordnung von temporären Nutzungen vereinfachen	StVG, VwV-StVO, BKatV
ADFC – Gute Straßen für alle (Ringwald und Cagan 2021)	allg. Zielsetzung: Weiterentwicklung der StVO zugunsten aller Verkehrsteilnehmenden inklusive <i>Vision Zero</i> als Ziel; Erhalt beziehungsweise Schaffung einer Innovationsoffenheit; Komplexitätsreduktion durch Strukturierung nach a) Grundregeln für alle Verkehrsorten und b) für einzelnen Verkehrsarten gebündelte Regelungen; Fokussierung auf motorisierten Individualverkehr durch grundsätzliche Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ersetzen;	StVG (inklusive Erweitern der Verordnungsermächtigung; Umstrukturierung in allgemeinen Teil und verkehrsartenbezogene Teile), VwV-StVO →

Quelle	Reformziele und Vorschläge für StVO-Novelle	Verweis auf komplementäre Gesetze und Vorschriften mit ergänzendem Reformbedarf
→	<p>Verkehrsbeschränkungen zum Zweck nachhaltiger Stadt-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie aus Klima- und Umweltschutzgründen ermöglichen; Berücksichtigung von kommunalen Verkehrskonzepten ermöglichen; Erweiterung der Erprobungsklausel: Ermöglichen von Erprobungen über eine Innovationsklausel; Tempo-30-Regelungen: bevorzugt: Regelhöchstgeschwindigkeit 30 km/h innerorts, 70 km/h auf Landstraßen; alternativ: strecken- oder gebietsbezogene Regelungen ermöglichen; Regelungen Radverkehr: Verbesserung der Leichtigkeit des Radverkehrs (inklusive Anpassung des Rechtsfahrgebots, Sicherung von Möglichkeiten des Rechtsüberholens von wartenden Kfz, verbessertem Regelungsgehalt der Beschilderung von Radschnellwegen); Radwegebenutzungspflicht aufheben; Schaffung von Radverkehrsanlagen ohne Begründungszwang ermöglichen; Anerkennung von Fahrrädern als Fahrzeuge mit äquivalenter Berechtigung zum Parken auf der Straße; ruhender Kfz-Verkehr: flächenhafte Parkraumbewirtschaftung ermöglichen; Vermeidung von ruhendem Verkehr als Sichthindernis an Querungsstellen</p>	
Agora Verkehrswende (2021a) zu digital unterstütztem Parkraummanagement	<p>Dieses Politikpapier beschäftigt sich mit der Frage, wie digital unterstütztes Parkraummanagement die Verkehrssicherheit erhöhen kann und ob beziehungsweise wie es sich mit Verkehrs- und Datenschutzrecht vereinbaren lässt:</p> <p>allg. Zielsetzung: <i>Vision Zero</i> als Ziel definieren; ruhender Kfz-Verkehr: virtuelle Parkscheine und Parkberechtigungen ermöglichen, um Parkraumüberwachung zu erleichtern und so u.a. die allgemeine Sicherheit im Straßenraum sowie die Flüssigkeit des Verkehrs besser gewährleisten zu können</p>	StVG; VwV-StVO; Schaffen einer Rechtsgrundlage im Straßenverkehrsrecht gemäß § 35a VwVfG; Landesgesetze; Datenschutzaufsichtsbehörden des Bundes und der Bundesländer frühzeitig einbeziehen
Empfehlungen von Agora Verkehrswende (2021b) für Klimaneutralität und soziale Gerechtigkeit im Verkehr	<p>Aufbauend auf eigenen Studien und dem Austausch mit unterschiedlichen Akteuren zielt dieses Politikpapier darauf ab, die Instrumente aufzuzeigen, die aus Sicht von Agora Verkehrswende erforderlich sind, um Deutschlands Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Mit Bezug auf die StVO finden folgende Themen Erwähnung:</p> <p>allg. Zielsetzung, kommunale Gestaltungsmöglichkeiten: neben Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden auch Klima-, Gesundheits- und Umweltschutz sowie Unterstützung einer nachhaltigen städtebaulichen und verkehrsplanerischen als Regelungszweck verankern; <i>Vision Zero</i> als Ziel definieren; Geschwindigkeitsbeschränkungen: 30 km/h als Regelhöchstgeschwindigkeit innerorts; max. 130 km/h auf Autobahnen Regelungen Fußverkehr: Anordnung von Fußgängerüberwegen erleichtern; ruhender (Kfz-)Verkehr: Vereinfachung der Parkraumbewirtschaftung durch Erweiterung der Zweckbestimmung; Vergabe von Sondernutzungserlaubnissen für das Abstellen von Sharing-Fahrzeugen im öffentlichen Raum ermöglichen; Nutzung des Straßenraums: Einrichten von Nullemissionszonen ermöglichen; Ausweisung von Begegnungszonen ermöglichen; Ladezonen, gewerblich: neues Verkehrszeichen einführen</p>	StVG; VwV-StVO; BKatV (regelmäßige Anpassung im Sinne einer steuernden Wirkung)

Quelle	Reformziele und Vorschläge für StVO-Novelle	Verweis auf komple- mentäre Gesetze und Vorschriften mit ergän- zendem Reformbedarf
Bundesverband CarSharing e. V. (2022)	Die E-Mail des BCS enthält Verweise auf konkrete Teile der StVO sowie VwV-StVO, die es anzupassen gälte. allg. Zielsetzung, kommunale Gestaltungsmöglichkeiten: ganzheitliche Verkehrsentwicklungsplanung verankern, die gesamtstädtisch Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit, Verkehrsumweltfolgen und stadtplanerische Aspekte berücksichtigen kann; Einschränkungen der Möglichkeiten zur Regelung des fließenden und ruhenden Verkehrs im Sinne eines gesamtstädtischen Optimums durch vorgesehene Rechtfertigungen beziehungsweise Erforderlichkeitsprüfungen aufheben; ruhender Kfz-Verkehr: Verringerung des Parkraumbedarfs durch Beschränkungen beziehungsweise Verbote ermöglichen, insbesondere in Wohnquartieren	StVG (ergänzendes Ein- schränken der Halterhaf- tung); VwV-StVO
Bundesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen e. V. (2022)	Die E-Mail des BVKM betont die Notwendigkeit, die objektive und subjektive Sicherheit (besonders) für zu Fuß Gehende, die aufgrund von Krankheit, Alter oder einer Behinderung eingeschränkt sind, zu verbessern, indem Konflikte mit Elektrokleinstfahrzeugen durch klare Regelungen und deren stringente Durchsetzung vermieden werden: ruhender Kfz-Verkehr: Gehwege von abgestellten Elektrokleinst- fahrzeugen freihalten; Einrichtung klar markierter Abstellbereiche in Fußgängerzonen	gegebenenfalls VwV-StVO
Bundesverband Paket & Expresslo- gistik e. V. (Hansen 2022)	Ladezonen, gewerblich: neues Verkehrszeichen einführen (Verweis auf Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz 2021)	gegebenenfalls StVG
Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (2019)	In dieser Stellungnahme zur XX. Verordnung zur Änderung straßen- verkehrsrechtlicher Vorschriften sind weiterhin relevante Reform- vorschläge zu folgenden Themen enthalten: Erweiterung der Erprobungsklausel: Innovationsklausel, ergänzt um Evaluationsklausel mit Kriterien und Untersuchungszeiträumen für Pilotprojekte; Harmonisierung von Geschwindigkeitsbeschränkun- gen aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes; Geschwindigkeitsbeschränkungen: Geschwin- digkeitsbeschränkungen aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes harmonisieren; Regelungen Radverkehr: Schutzstreifen auch außerorts ermöglichen, dabei zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kfz auf 70km/h beziehungs- weise 50 km/h senken; ruhender (Kfz-)Verkehr: Vermeiden von ruhendem Verkehr als Sichthindernis an Querungsstellen; Behin- derung des Fußverkehrs durch abgestellte Fahrräder vermeiden; Nutzung des Straßenraums: Anpassen der Regelungen für das Abbiegen mit Kfz über 3,5 t innerorts	VwV-StVO
Bündnis sozialver- trägliche Mobilitäts- wende (2021)	Die gemeinsamen Vorschläge der Bündnismitglieder ¹¹¹ beschäfti- gen sich mit den Handlungsbedarfen für eine sozialverträgliche Mobilitätswende, die zugleich den Anforderungen eines effektiven Klimaschutzes genügt. Diese sind in vier Dimensionen verortet:	→

111 Gewerkschaften, Sozial- und Umweltverbände und die Evangelischen Kirchen Deutschlands (vgl. Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende 2021, S.50 ff.)

Quelle	Reformziele und Vorschläge für StVO-Novelle	Verweis auf komplementäre Gesetze und Vorschriften mit ergänzendem Reformbedarf
→	<p>Daseinsvorsorge, Lebensqualität und Gesundheit, Wohlstand und Beschäftigung sowie kultureller Wandel. Explizit wird die StVO dabei nur im Zusammenhang mit ihrem prinzipiellen Reformbedarf orientiert an den Bedarfen einer klimafreundlichen Mobilitätswende erwähnt. Ein Bundesmobilitätsgesetz wird als ein möglicher zusätzlicher Gesetzesrahmen für nachhaltige Verkehrspolitik beschrieben. Ergänzend wird die allgemeine Forderung aufgestellt, dass „die Bundesgesetze [...] dringend die Spielräume für die Kommunen erweitern und den Menschen statt das Auto in den Mittelpunkt der Mobilitätspolitik stellen“ müssen¹¹². Mit – implizitem – Bezug zur StVO werden des Weiteren deutschlandweit eine sichere Verkehrsinfrastruktur für den Fuß- und Radverkehr, die allgemeine Verbesserung der subjektiven wie objektiven Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, Maßnahmen für das Ziel von <i>Vision Zero</i> und rechtliche Rahmensezung für klimafreundliche Mobilität gefordert.</p>	
Deutscher Städte- und Gemeindebund (2022)	<p>Das Positionspapier fasst Reformvorschläge zusammen, die sich auf die Absichtserklärungen aus dem Koalitionsvertrag von 2021 beziehen (Sozialdemokratische Partei Deutschlands et al. 2021). allg. Zielsetzung: Ausweitung der möglichen Begründung für verkehrliche Maßnahmen auf Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz, Verkehrssicherheit im Sinne der <i>Vision Zero</i> sowie städtebauliche Aspekte; Tempo-30-Regelungen: 30km/h als Regelgeschwindigkeit im Gesamtnetz (mit Ausnahmen auf Hauptverkehrsstraßen) als Modellversuch ermöglichen; streckenbezogene Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten ermöglichen; Regelungen Fuß- und Radverkehr: Verweis auf Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz (2021); ruhender (Kfz-)Verkehr: gewerbliches Abstellen von Fahrrädern und E-Scootern als übermäßige Straßenbenutzung definieren; Ladezonen, gewerblich: neues Verkehrszeichen einführen</p>	StVG, VwV-StVO <i>[zusätzlich: bundesweit einheitlicher Gebührenrahmen für Bewohnerparken (GebOSt¹¹³); gesetzliche Grundlage für digitale Parkraumüberwachung schaffen]</i>
Deutscher Städtetag (2018)	<p>Die in diesem Papier dargestellte Agenda für eine „nachhaltige städtische Mobilität für alle“ enthält sowohl umfassende strategische Forderungen als auch Hinweise auf konkrete gesetzliche Reformbedarfe zu folgenden Themen: allg. Zielsetzung, kommunale Gestaltungsmöglichkeiten: durch Flexibilisierung des Rechtsrahmens die Erprobung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen erleichtern – ergo u.a.: Erweiterung der Erprobungsklausel; Tempo-30-Regelungen: versuchsweise 30 km/h als Regelgeschwindigkeit im Gesamtnetz (ausgenommen Vorfahrtsstraßen) ermöglichen; streckenbezogene Anordnung von Tempo-30-Regelungen ermöglichen; Nutzung des Straßenraums: Einrichtung von Begegnungszonen ermöglichen</p>	

112 Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende 2021, S. 39

113 Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 18. März 2022 (BGBl. I S. 498) geändert worden ist

Quelle	Reformziele und Vorschläge für StVO-Novelle	Verweis auf komplementäre Gesetze und Vorschriften mit ergänzendem Reformbedarf
<p>Deutscher Städtetag (2021a, 2021b)</p>	<p>allg. Zweckbestimmung: zusätzlich zur Verkehrssicherheit auch Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und Verbesserung der Lebensqualität festschreiben; Tempo-30-Regelungen: versuchsweise 30 km/h als Regelgeschwindigkeit im Gesamtnetz (ausgenommen Hauptstraßen) ermöglichen; streckenbezogene Anordnung von Tempo-30-Regelungen ermöglichen; ruhender Kfz-Verkehr: Parkraummanagement vereinfachen</p>	<p>StVG</p>
<p>Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (2021)</p>	<p>In der Stellungnahme des DVR-Präsidenten wird die StVO zwar nur im Zusammenhang mit Verbesserungen für die Sicherheit des Fußverkehrs explizit erwähnt, es sind jedoch auch andere für eine StVO-Novelle relevante Forderungen enthalten.</p> <p>allg. Zielsetzung, kommunale Gestaltungsmöglichkeiten: gleichberechtigter Gesundheitsschutz für alle Arten der Verkehrsteilnahme als Vorgabe für das gesamte Verkehrsrecht; übergeordnete Bedeutung von Sicherheit vor Leichtigkeit des Verkehrs festschreiben unter Betonung der <i>Vision Zero</i>; mehr kommunale Gestaltungsmöglichkeiten, um Präventionsprinzip in der Netzplanung zu verankern; Regelgeschwindigkeiten: generelles Tempolimit auf Bundesautobahnen; 80 km/h auf Landstraßen mit Fahrbahnbreite bis 6 m; ruhender Kfz-Verkehr: Vermeiden von ruhendem Verkehr als Sichthindernis an Kreuzungen und Einmündungen; Nutzung des Straßenraums: Verkehrsberuhigung in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen festschreiben</p>	<p>StVG</p>
<p>Fachverband Fußverkehr Deutschland e. V. (2020 a, 2020 b)</p>	<p>Die Veröffentlichung Verkehrsrecht auf die Füße stellen hat das Ziel, Verkehrsprobleme und rechtliche Lösungen zu benennen und hierin den Diskussionsstand bei FUSS e.V. zum Zeitpunkt der Veröffentlichung widerzuspiegeln (vgl. S. 1). Dabei enthält die Zustandsbeschreibung deutlich mehr konkrete Verweise auf die StVO als die generell eher konzeptionell formulierten Lösungen. Folgende Themen werden angesprochen:</p> <p>allg. Zielsetzung und kommunale Gestaltungsmöglichkeiten: integrierte Betrachtung von Verkehr, Sicherheit, den Rechten Dritter auf Nichtbeeinträchtigung und Bewegungsfreiheit, Wirkungen auf die gebaute Umwelt und die natürlichen Lebensgrundlagen; öffentlicher Massenverkehr, Fußverkehr, Verkehr mit schlanken, relativ langsamen Fahrzeugen, Verkehr mit breiteren und schnelleren Individualfahrzeugen als regelhafte Vorrangreihenfolge von Verkehrsmitteln; StVO wird Bundesgesetz; Kommunen mehr Entscheidungsfreiheit ermöglichen; Zweckbestimmung um Verkehrsvermeidung ergänzen; Tempo-30-Regelungen: Regelgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h absenken; Regelungen Fußverkehr: für Gehen und die Räume dafür Minimalstandards, Sicherheit und Priorität gegenüber Fahren, Abstellen und Sondernutzungen schaffen – u. a. durch: generell 2,50 m als freizuhaltende Mindestbreite von Gehwegen festlegen (u. a. ggü. Sondernutzungen und Gehwegparken); angemessene Ausweichregelung bei Nichtbenutzbarkeit des Gehwegs schaffen; grünen Abbiegepfeil Radverkehr abschaffen, alternativ Aufheben des Querungstabus bei LSA-Rotlichtsignal auch für Fußgänger (somit Queren erlaubt, wenn sich kein Fahrzeug nähert); Sicherung der Zuwege zu ÖV-Haltestellen, wo Gehwege unzureichend vorhanden sind; geeignete Sicherung des Ein- und Aussteigens</p>	<p>StVG (ergänzend Halterhaftung ausweiten), VwV-StVO, BKatV (ergänzend Bußgelder an den üblichen europäischen Standards anpassen)</p> <p><i>[zusätzlich: Produzentenhaftung für Fahrassistenzsysteme beziehungsweise autonome Fahrzeuge; verpflichtender Einbau von sicherheitsfördernden Technologien sowie Datenschiebern; erleichterte Auswertung von Individualdaten zur Prävention und Ahndung von Unfällen; Anpassen der Definition von Unfall(mit)versursachern und Haftungsquoten]</i></p> <p style="text-align: right;">→</p>

Quelle	Reformziele und Vorschläge für StVO-Novelle	Verweis auf komplementäre Gesetze und Vorschriften mit ergänzendem Reformbedarf
→	<p>an ÖV-Haltestellen; sichere Möglichkeiten zur Querung von Radwegen; genauere Regelungen für Passieren oder Überholen von Fußverkehr; soweit möglich niveaugleiche Führung von Gehwegen an Querungsstellen festlegen; Verhaltensnorm sowie Querungszwang für Querung von Fahrbahnen anpassen (inklusive Verpflichtung der Kommunen zur Schaffung geeigneter Querungen im Bedarfsfall); Verfügbarkeit von Querungsstellen an Bedarfen des Fußverkehrs ausrichten; Minimalstandards für Querungszeiten sowie Maximalstandards für Rotzeiten des Fußverkehrs an LSAs; Rundum-Grün als Standard bei starkem Diagonal-Fußverkehr ruhender Kfz-Verkehr: Behinderung des Fußverkehrs durch abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge und Fahrräder vermeiden; neuer Bußgeldtatbestand der Beschädigung bei Gehwegparken beziehungsweise -befahren oberhalb zulässigem Gesamtgewicht eines Kfz; Schwarznutzung [sic.] des Gehwegs mit Schwarzfahren gleichsetzen; Umkehrung der regelhaften Zulässigkeit von Parken am Fahrbahnrand innerhalb von Park-Erlaubniszonen ermöglichen; Vermeiden von ruhendem Verkehr als Sichthindernis an Querungsstellen; Nutzung des Straßenraums: Rechtssicherheit für die Genehmigung alternativer Sondernutzungen beziehungsweise alternativen Gemeingebrauchs schaffen (für z. B. Spiel und Aufenthalt); Schrittgeschwindigkeit (zu definieren als 6 km/h) verpflichtend für alle abbiegenden Fahrzeuge bei querenden Fußverkehr; Ausweisen von Sicherheitszonen ermöglichen; neues Zeichen „Fußgänger nutzen Fahrbahn“ zur Kennzeichnung begehbarer Fahrbahnen; niedrighschwellige Ausweisung von Begegnungszonen ermöglichen; zeitgemäße Fahrzeugkategorien schaffen;</p>	
Nationale Plattform Zukunft der Mobilität – AG1 „Klimaschutz im Verkehr“ (2021)	<p>allg. Zielsetzung: Neuausrichtung an Zielen des Klimaschutzes, Bestimmung von Rad- und Fußverkehr; regulative Kompetenzen der Kommunen flexibilisieren</p> <p>beispielhafte Nennung der Anpassung rechtlicher Grundlagen für: ruhender Kfz-Verkehr: Parkraummanagement; Nutzung des Straßenraums: Einfahrtsbeschränkungen</p> <p>als mögliche Instrumente werden genannt: Tempo-30-Regelungen: Regelgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h absenken</p>	<p>StVG (inklusive Anpassen der allg. Zweckbestimmung; Erweitern der Verordnungsermächtigung), BKatV (Bußgelder den üblichen europäischen Standards anpassen)</p>
Radlogistik Verband Deutschland e. V. (2022)	<p>allg. Zielsetzung: gleiche Verbindungsgeschwindigkeit für MIV, ÖPNV und Radverkehr; Tempo-30-Regelungen: Regelgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h absenken (mit möglichen Ausnahmen für Hauptverkehrsstraßen) Regelungen Radverkehr: Radwegebenutzungspflicht innerorts abschaffen; Ladezonen: zeitliche getrennte Nutzung für Anwohnerparken ermöglichen; Ladezonenkategorie „schmal“ (unter 2,5 m) einführen; ruhender Kfz-Verkehr: Zeichen für Parkbevorrechtigung von Mikromobilen einführen; Definition von Parken als uneingeschränktem Gemeingebrauch für Kfz nicht mehr vorsehen; Nutzung des Straßenraums: Zufahrtsbeschränkungen aus städtebaulichen oder Klimaschutzgründen sowie wegen Sicherheitserwägungen ermöglichen, inklusive Umwelt- oder Null-emissionszonen; kommunale Kompetenz für die Einführung einer Umweltmaut; Ausweisung von Fahrradstraßen beziehungsweise -zonen aus städtebaulichen oder Klimaschutzgründen ermöglichen; niedrighschwellige Ausweisung von Begegnungszonen ermöglichen</p>	<p>StVG</p> <p><i>[zusätzlich: kurzfristige Buchbarkeit von Ladezonen für verschiedene Fahrzeuggrößen gewährleisten]</i></p>

Quelle	Reformziele und Vorschläge für StVO-Novelle	Verweis auf komple- mentäre Gesetze und Vorschriften mit ergän- zendem Reformbedarf
<p>Sachverständigen- rat für Umwelt- fragen (2020)</p>	<p>Kapitel 6 dieses Berichts beschäftigt sich mit Stadtmobilität und enthält u.a. Vorschläge für die Reform des Straßenverkehrsrechts (Abschnitt 6.5.4), zum Teil unter Bezugnahme auf Hermann et al. (2019), Horn et al. (2018) sowie Ringwald und Cagan (2019) allg. Zielsetzung, kommunale Gestaltungsmöglichkeiten: Gesundheit- und Umweltschutz, Vermeiden, Verringern und Verlagern des MIV, Förderung des Umweltverbundes, Klimaschutz, Umsetzung von Lärminderungsplanung sowie städtebauliche Ziele als mögliche Grundlage für Anordnungen festschreiben, Verknüpfung von kommunalen Verkehrskonzepten mit dem Ziel der geordneten städtebaulichen Entwicklung ermöglichen, generellen Vorrang ÖPNV vor MIV festschreiben; Erweiterung der Erprobungsklausel: Ermöglichen von Erprobungen über eine Innovationsklausel; Tempo-30-Regelungen: bevorzugt: Regelhöchstgeschwindigkeit innerorts auf 30 km/h senken, alternativ streckenbezogene Anordnung vereinfachen, auch gemäß Schulwegplänen; Regelungen Radverkehr: Einrichten von Fahrradstraßen und Fahrradzonen erleichtern; ruhender Kfz-Verkehr: Definition von Parken als uneingeschränktem Gemeingebrauch versus Sondernutzung „überdenken“ (S. 368), flächenhafte Parkraumbewirtschaftung ermöglichen; Nutzung des Straßenraums: Einrichten von Verkehrssicherheitszonen ermöglichen</p>	<p>StVG (inklusive Anpassen der allg. Zweckbestimmung; Erweitern der Verordnungsermächtigung), VwV-StVO</p> <p><i>[zusätzlich: gesetzliche Grundlage für Dynamisierung von Parkgebühren und digitale Lösungen für Überwachung schaffen]</i></p>
<p>Sozialverband VdK Deutschland e. V. (2019, 2022)</p>	<p>Die aktuellen Forderungen des Sozialverbands VdK (2022) beinhalten Folgendes (ohne direkten Verweis auf die StVO): allg. Zielsetzung: Vorrang im Verkehrsrecht für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden (namentlich Fußgänger, Menschen mit Rollatoren und Rollstühlen sowie Kinder und Senioren auf Fahrrädern) inklusive einer sicheren Gestaltung von Fuß- und Radwegen; Regelungen Fußverkehr: Umgestaltung des öffentlichen Raums und Straßenlands, sodass Senioren [sic.] sicher und bequem zu Fuß unterwegs sein können Außerdem spricht die <i>Stellungnahme zum Referentenentwurf der XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften</i> (2019) folgende Themen an: Regelungen Fuß- und Radverkehr: Behinderung von ÖV-Fahrgästen durch Radnutzenden vermeiden; keine Rechtsabbiegerpfeile für den Radverkehr; ruhender (Kfz-) Verkehr: Sichtbehinderung durch ruhendem Verkehr an Querungstellen vermeiden; Behinderung des Fußverkehrs durch abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge und Fahrräder vermeiden; erhöhte Bußgelder für regelwidriges Parken auf Schwerbehinderten-Parkplätzen</p>	<p>VwV-StVO (ergänzend: Schrittgeschwindigkeit bis max. 7 km/h definieren); BKatV</p>
<p>Stiftung Klimaneutralität und Agora Verkehrswende (2021)</p>	<p>Das Gutachten enthält neben konkreten Reformvorschlägen auch a) juristische Ausführungen zu den (z. T. subsidiären) Beziehungen und Bedeutungen verschiedener Gesetze und Rechtsverordnungen, b) übergeordnete Betrachtungen zum Reformbedarf gemessen an den Zielen Klima- und Umweltschutz, Stärkung des Umweltverbunds, Stärkung kommunaler Handlungsspielräume, Etablierung und Regulierung von Sharing-Angeboten und allgemeinen Tempolimits sowie c) Abwägungen alternativer Möglichkeiten, bestimmte Reformziele zu erreichen. Das Gutachten hat dabei weniger empfehlenden oder fordernden Charakter, sondern erläutert, welche rechtlichen Möglichkeiten für das Erreichen bestimmter Ziele gesehen werden.</p>	<p>StVG (inklusive Anpassen der allg. Zweckbestimmung bez. Voranstellen eines allgemeinen Regelungszwecks; Erweitern der Verordnungsermächtigung – 2 Varianten), VwV-StVO</p>



Quelle	Reformziele und Vorschläge für StVO-Novelle	Verweis auf komplementäre Gesetze und Vorschriften mit ergänzendem Reformbedarf
→	<p>allg. Zielsetzung: einseitige Orientierung am MIV mittels Pkw auflösen; Bevorrechtigungen des Umweltverbundes ausweiten beziehungsweise neu einräumen; Ziel der Leichtigkeit des Verkehrs (bei Beibehaltung) explizit für sämtliche Verkehrsarten verankern; Ausweitung der Regelungszwecke auf: Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (ggf. unter Privilegierung der vulnerablen Gruppen und mit Aufnahme der <i>Vision Zero</i>), Klima- und Umweltschutz, Unterstützung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, Gesundheitsschutz; Erweiterung der Erprobungsklausel; Tempo-30-Regelungen: Anordnung von Tempo-30-Zonen erleichtern; streckenbezogene Anordnung von Tempo-30-Regelungen unter Wahrung eines leistungsfähigen Vorfahrtstraßennetzes beziehungsweise in Einklang mit flächenhafter kommunaler Verkehrsplanung auf allen Straßentypen ermöglichen; Erläuterung der Möglichkeiten für folgende Regelhöchstgeschwindigkeiten: 30 km/h innerorts, 80 km/h außerorts, 120 oder 130 km/h auf Autobahnen; Regelungen Radverkehr: Einrichten von Radfahrstreifen erleichtern; ruhender Kfz-Verkehr: Grundkonzeption der prinzipiellen Zulässigkeit des (Dauer-)Parkens (als Gemeingebrauch) über z. B. allgemeine zeitliche Befristung ändern; flächenhafte Parkraumbewirtschaftung ermöglichen; Erlaubnispflicht für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen aus stationsunabhängigen Sharing-Angeboten auf Gehwegen; Nutzung des Straßenraums: Einrichten von Begegnungszonen ermöglichen (Verweis auf Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz 2021 dazu); Option von Nullemissionszonen berücksichtigen (nach Verankerung im Bundesrecht)</p>	
Umweltbundesamt (2019)	<p>umfangreiches Rechtsgutachten als Teilbericht des Forschungsvorhabens „Recht und Rechtsanwendung als Treiber oder Hemmnis gesellschaftlicher, ökologisch relevanter Innovationen – untersucht am Beispiel des Mobilitätsrechts“; Kapitel 4 fokussiert u. a. auf das Straßen(verkehrs)recht und enthält Reformvorschläge für folgende Themenbereiche:</p> <p>allg. Zielsetzung: Berücksichtigung von Belangen der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, der Luftreinhaltung und Lärmbekämpfung sowie des Klimaschutzes als Zweckbestimmung festschreiben; ruhender Kfz-Verkehr: Schaffung eines in sich geschlossenen Paragraphen für konkrete Regelungen zum Halten und Parken, Erweiterung der Anordnungsgründe, Ausdehnung des räumlichen Umfangs und der (Mit-)Entscheidungskompetenzen der Gemeinde; Anpassung der Regelungen zu beziehungsweise Sanktionsmöglichkeiten von ordnungswidrigem Halten und Parken; Nutzung des Straßenraums: Regelungsmöglichkeiten für Begegnungszonen ausweiten, Rechtssicherheit für die Genehmigung temporärer (Um-)Nutzungen schaffen; Abbau von Hemmnissen für sachgerechte beziehungsweise innovative Anordnungen im Straßenverkehr; Berücksichtigung von kommunalen Verkehrskonzepten ermöglichen; ausdrückliche Bestimmung zum ÖPNV-Vorrang inklusive Klärung der Stellung des NMV; ÖPNV-Straßen und Zuflussbegrenzungen sowie Vorrangzonen für ÖPNV beziehungsweise NMV ermöglichen</p>	<p>StVG (inklusive Anpassen der allg. Zweckbestimmung; Erweitern der Verordnungsermächtigung), BKatV, OWiG</p>

Quelle	Reformziele und Vorschläge für StVO-Novelle	Verweis auf komplementäre Gesetze und Vorschriften mit ergänzendem Reformbedarf
<p>Umweltbundesamt (2021)</p>	<p>Dieser Text fokussiert auf rechtliche Instrumente, die den Klimaschutz im Verkehrssektor befördern können und adressiert folgende Themen (die zum Teil äquivalent auch in Hermann et al. 2019 behandelt werden):</p> <p>allg. Zielsetzung: Bevorzugung des fließenden (Auto-)Verkehrs beenden; Vorrang des ÖPNV und des nicht motorisierten Verkehrs gesetzlich verankern; kommunale Gestaltungsmöglichkeiten: Mitwirkung erweitern, gemeindliche Initiativ- und Mitwirkungsrechte absichern; Regelhöchstgeschwindigkeiten: generell 30 km/h innerorts, 80 km/h außerorts, 120 km/h auf Autobahnen – oder örtliche Regelungen ermöglichen; ruhender Kfz-Verkehr: Parkraumbewirtschaftung flexibilisieren, Ausweitung von Parkbeschränkungen ermöglichen; Nutzung des Straßenraums: ÖPNV-Straßen und Zuflussbegrenzungen sowie Ausweisen von Vorranggebiete und besondere Verkehrssicherheitszonen ermöglichen, temporäre Nutzung für nicht-verkehrliche Zwecke ermöglichen</p>	<p>StVG (inklusive Anpassen der allg. Zweckbestimmung; Erweitern der Verordnungsermächtigung)</p>
<p>Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (2022)</p>	<p>Regelungen Fußverkehr: Gewährleisten einer erhöhten Sicherheit von Fahrgästen an Straßenbahnhaltstellen; Regelungen für den ÖPNV: Halte- statt Parkverbote an ÖPNV-Haltstellen auf einer Länge von 28 m statt 15 m vor und hinter dem Haltestellenschild; neue Vorrangsregelungen für Linien- und Schulbusse an Haltestellen und bei der Benutzung von straßenbündigen Bahnkörpern; Aufheben der Möglichkeit einer Nutzung von Busspuren durch E-Fahrzeuge, die nicht im Linienverkehr unterwegs sind</p>	<p>VwV-StVO, BKatV</p>
<p>Verkehrsclub Deutschland e. V. (2022b)</p>	<p>Die Initiative für ein Bundesmobilitätsgesetz und die darin vorgesehene Erstellung eines Bundesmobilitätsplans verfolgt zum Teil ähnliche Ziele wie aktuelle Reformvorschläge zur StVO – z.B. eine gesetzliche Festschreibung von Leitzielen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich, die Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz einschließen (Werner 2022). Im Entwurfstext festgeschriebene Anpassungen der StVO sind somit als den Zielen und Inhalten des Gesetzentwurfs nachgeordnet zu betrachten.</p> <p>allg. Zielsetzung: Berücksichtigung der Leitziele des Bundesmobilitätsgesetzes; Sicherstellen der Umsetzbarkeit des Bundesmobilitätsplans beziehungsweise von Mobilitäts- oder Verkehrsentwicklungsplänen; Erweiterung der Orientierung vom MIV hin zu anderen Verkehrsteilnehmenden</p>	<p>StVG (inklusive Erweitern der Verordnungsermächtigung mit Bezugnahme auf Bundesmobilitätsgesetz und -plan; Festschreibung von Überprüfen und Anpassen der StVO)</p>

Publikationen von Agora Verkehrswende

Steuersignale zur Transformation der Pkw-Flotte

Reformoptionen für eine faire und klimagerechte Kfz- und Dienstwagenbesteuerung

Wirtschaft auf dem Weg zum E-DAX?

Stand der Flottenelektrifizierung in den DAX-40- und M-DAX-Unternehmen

Wende im Pendelverkehr

Wie Bund und Kommunen den Weg zur Arbeit fairer und klimagerechter gestalten können

Pkw-Maut für die Mobilitätswende

Eine verursachergerechte Straßennutzungsgebühr als Baustein für ein digitalisiertes und klimaneutrales Verkehrssystem

Faire Preise im Straßenverkehr

Leitlinien für eine klimagerechte, effiziente und sozial ausgewogene Reform der Steuern, Abgaben und Subventionen rund um den Pkw

Schnellladen fördern, Wettbewerb stärken

Finanzierungsmodelle für den Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Pkw

Umparken – Den öffentlichen Raum gerechter verteilen

Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement

E-Auto-Kostencheck

Gesamtkosten und Preise von Elektro- und Verbrennerfahrzeugen im Vergleich

Aufwind für E-Flotten in Kommunen

Stand und Perspektiven der Pkw-Elektrifizierung in deutschen Stadtverwaltungen

Dienstwagen auf Abwegen

Warum die aktuellen steuerlichen Regelungen einen sozial gerechten Klimaschutz im Pkw-Verkehr ausbremsen

Vier Jahre für die Fairkehrswende

Empfehlungen für eine Regierungs-Charta mit Kurs auf Klimaneutralität und soziale Gerechtigkeit im Verkehr in der 20. Legislaturperiode (2021–2025)

Autojobs unter Strom

Wie Elektrifizierung und weitere Trends die automobilen Arbeitswelt bis 2030 verändern werden und was das für die Politik bedeutet

Batteriestandort auf Klimakurs

Perspektiven einer klimaneutralen Batterieproduktion für Elektromobilität in Deutschland

Klimaneutrales Deutschland 2045

Wie Deutschland seine Klimaziele schon vor 2050 erreichen kann

Alle Publikationen finden Sie auf unserer Internetseite: www.agora-verkehrswende.de

Agora Verkehrswende ist ein Thinktank für klimaneutrale Mobilität mit Sitz in Berlin. Im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft setzt sich die überparteiliche und gemeinnützige Organisation dafür ein, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf null zu senken. Dafür entwickelt das Team wissenschaftlich fundierte Analysen, Strategien und Lösungsvorschläge.

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
T +49 (0)30 700 14 35-000
F +49 (0)30 700 14 35-129
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

