



Wo das Straßenverkehrsrecht die Verkehrswende behindert

Wasilis von Rauch (VCD Bundesvorsitzender)
Parlamentarischer Abend, 1. Juni 2017

VCD in Kürze

- Seit 1986 unabhängige, gemeinnützige Organisation für eine zukunftsfähige Mobilität, die Mensch und Umwelt schont
- Bundesweit 55.000 Mitglieder, Förderer/-innen und Unterstützer/-innen

Wir wollen:

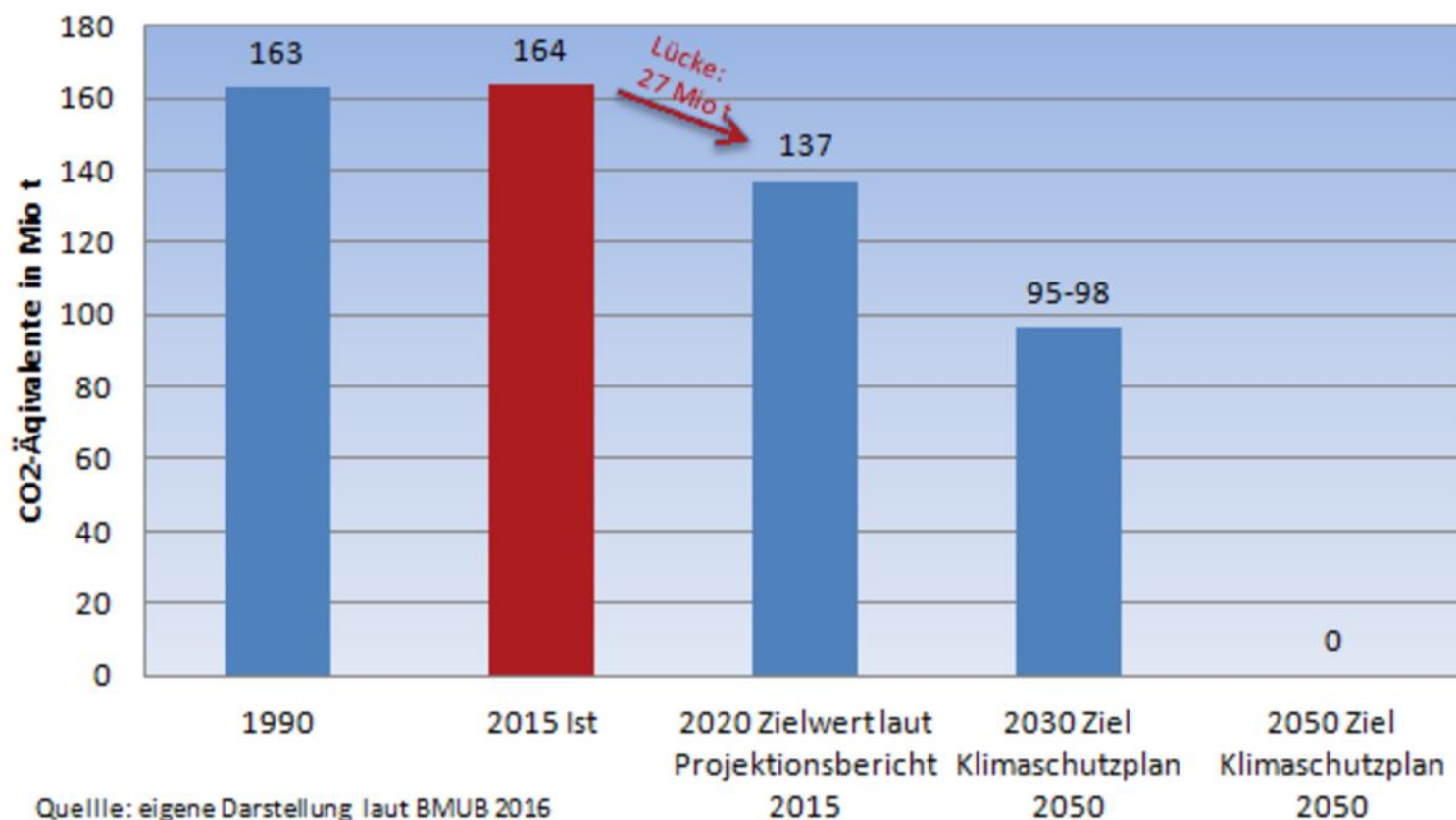
➡ ... die Verkehrswende

➡ ... Menschen begeistern und zum Mitmachen animieren

Warum die Verkehrswende?

- Klimawandel: Emissionen des Verkehrs wuchsen 2016 wieder
- Lebensqualität und Gesundheit
- Zentrale Aspekte: weniger MIV, Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel

Treibhausgasemissionen des Verkehrs - Entwicklung seit 1990 und nationale Ziele



Ursachen: Falsche Politik

Es wird das gefördert, was nicht gut ist:

- Dieselkraftstoff und LKW Verkehr
- Flugbenzin,
- billiges Parken,
- Dienstwagen ohne ökologische Lenkung

Was hat das mit Verkehrsrecht zu tun?

- Rechtsgrundlage des Straßenverkehrs ist Deutschland ist Straßenverkehrsgesetz (StVG) von 1953, erste Fassung 1909
- Die Straßenverkehrsordnung (StVO), ehemals Reichsstraßenverkehrsordnung von 1934 ist eine Säule davon

Problemstellung - Thesen

1. Regelwerk sollte andere Ausrichtung bekommen
2. Bestehende Regeln und Möglichkeiten werden nicht angewendet oder einseitig ausgelegt
3. Einzelne Regeln stehen der Verkehrswende ganz explizit im Weg

Historischer Rahmen

- StVG stammt aus der Zeit der Industrialisierung
- Städte funktional getrennt, auch aus Gesundheits- und Umweltaspekten
- Städtebau: Charta von Athen (1933), funktionsgetrennte Städte
- Wurde in Europa maßgeblich für die autogerechte Stadt der Nachkriegszeit, v.a. 50er und 60er Jahre
- Ab den 80ern Kritik wegen negativen Folgen

DON'T JAY WALK

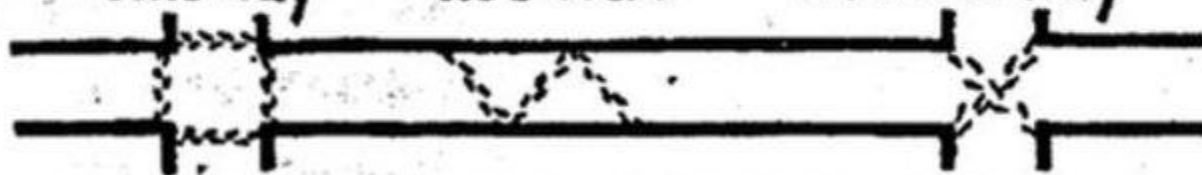


Autos
übernehmen
die Straßen

WATCH YOUR

**FOR SAFETY'S SAKE
— CROSS —**

This way — not here — not this way



QUIT JAY WALKING

KIWANIS

© oben US Library of Congress

Neuerung: Charta von Leipzig 2007

- Wiederaufwertung der Innenstädte
- Integrierte Stadtplanung, Nachhaltigkeit
- Interessensausgleich, Beteiligung



Und der Verkehr?

- Überarbeitung im Sinne der Charta von Leipzig noch offen
- Fokus auf MIV - Leistungsfähigkeit, Geschwindigkeit und Gefahrenprävention
- StVO und StVG sind nur stückweise novelliert

Auslegungssache: Geschwindigkeit

§ 1 Grundregeln

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

(2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

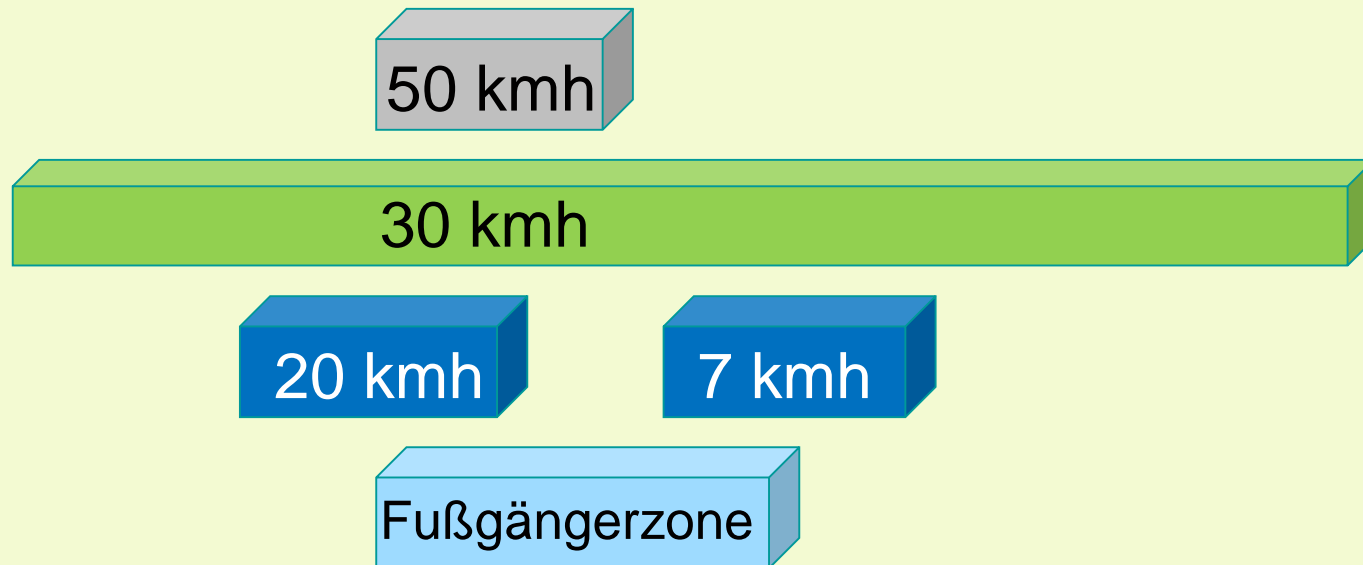
§ 3 Geschwindigkeit

- (1) Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird.
- (2) Ohne triftigen Grund dürfen Kraftfahrzeuge nicht so langsam fahren, dass sie den Verkehrsfluss behindern.
- (2a) Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer **ausgeschlossen** ist.

Auslegung am Beispiel Tempo 30



VCD Forderung: Regelgeschwindigkeit



Stattdessen Stückwerk

- Hamburg: 700 Verfahren für ca. 50% des Straßennetzes
- Berlin: 72% des Nebenstraßennetzes
16 % des Hauptstraßennetzes Tempo 30
- Nürnberg 2/3 der Straßen sind Tempo 30
- Hoher Verwaltungsaufwand

Schlechte Ergebnisse



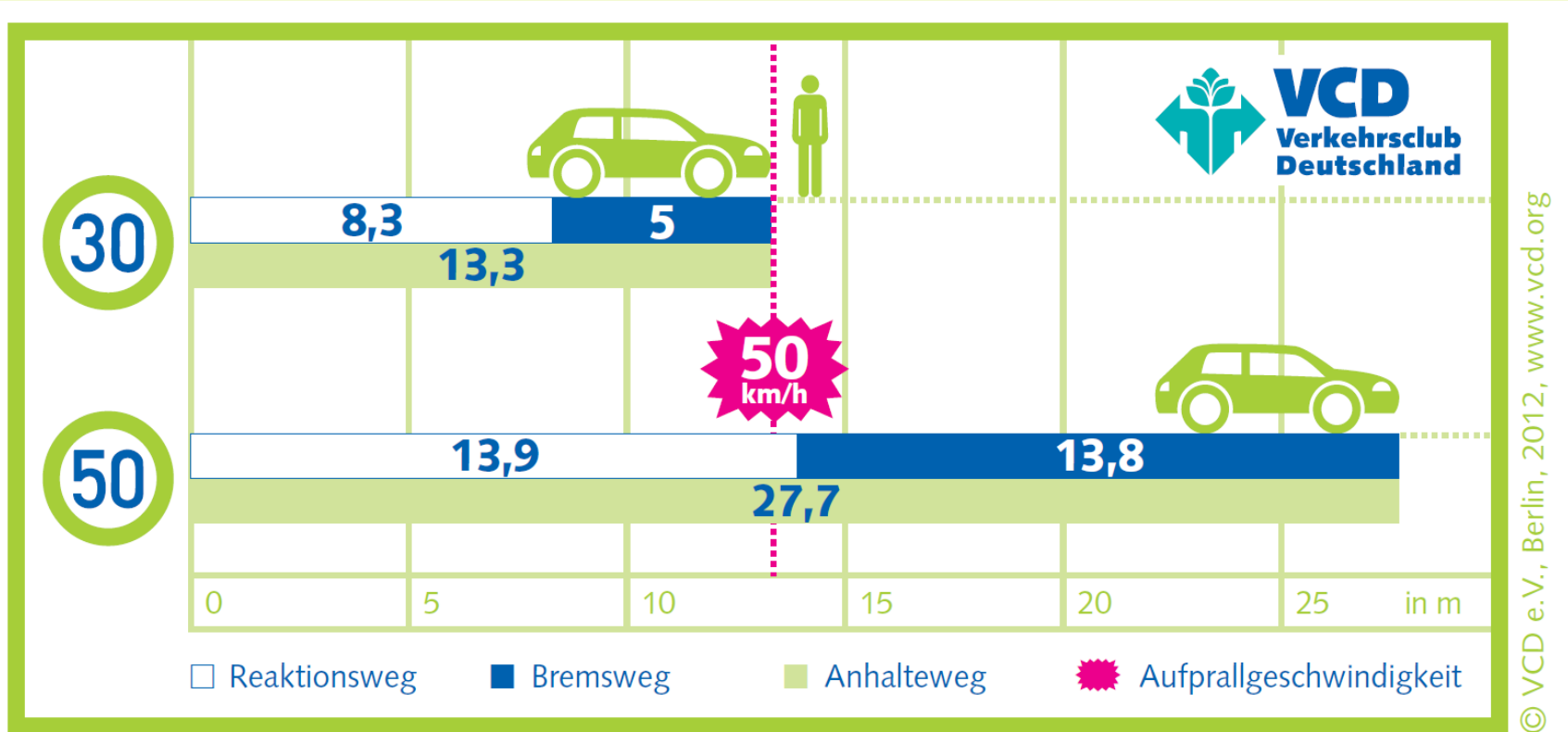
© VCD/Tino Kott

häufige Wechsel

⇒ Wenig Klarheit

⇒ geringer Akzeptanz

Tempo 30 verhindert Unfälle



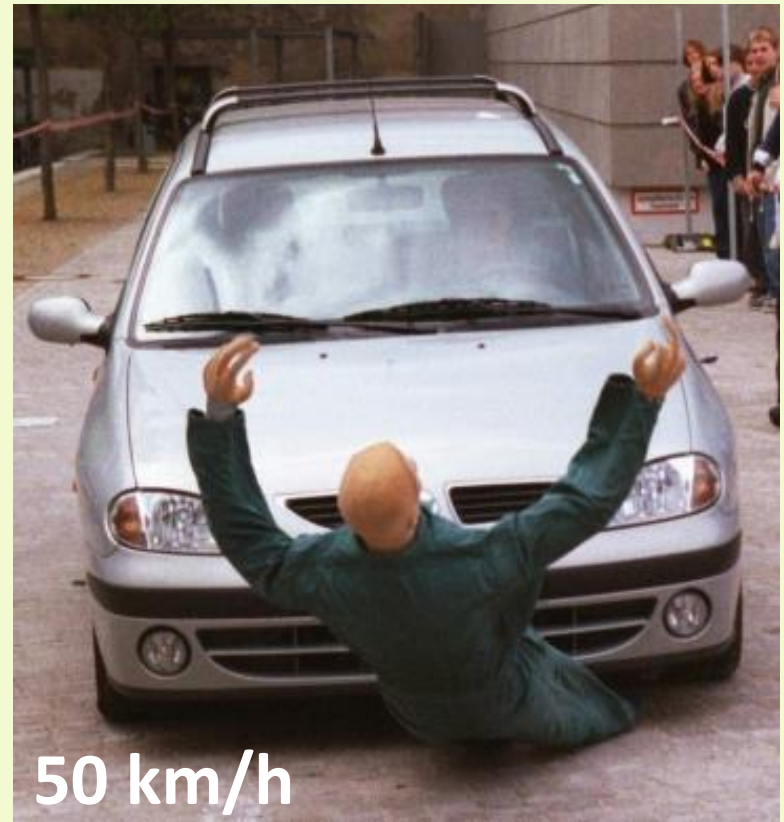
... durch kürzere Anhaltewege

Tempo 30

**verringert den
Verletzungsgrad**

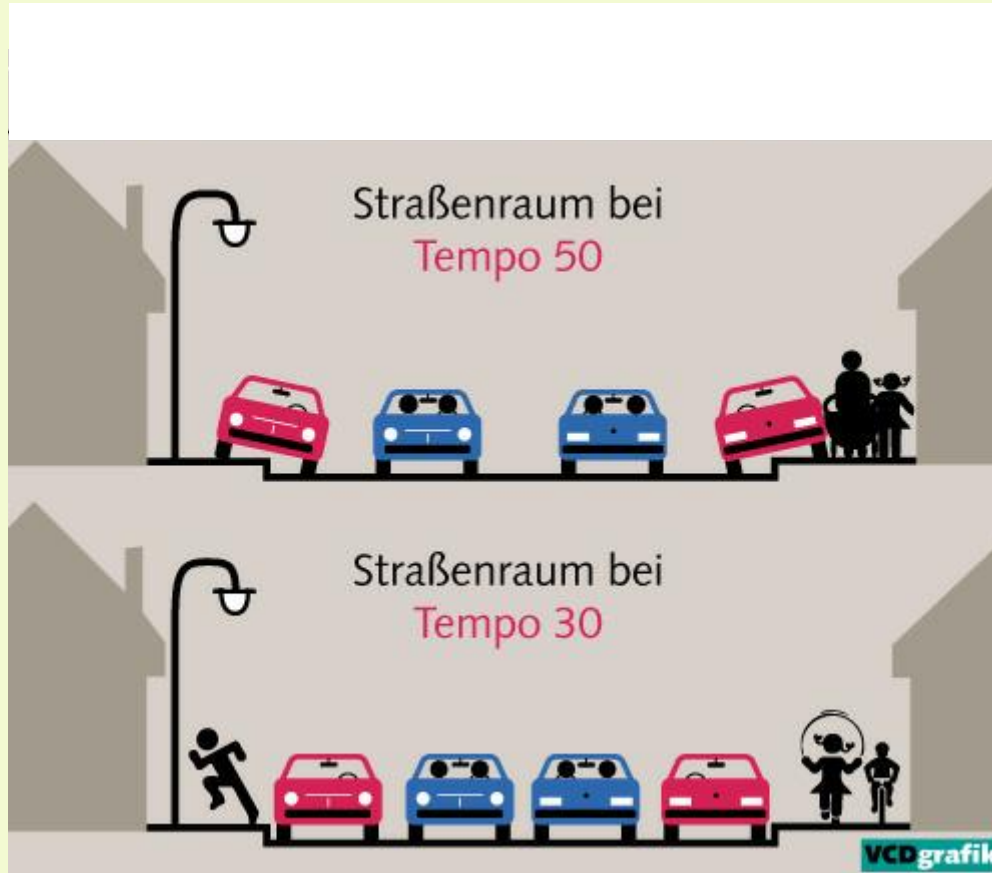


© VCD



...durch die geringere Aufprallgeschwindigkeit

Tempo 30 schafft Platz



... und sorgt für mehr Aufenthaltsqualität.

Bessere Wahrnehmung

3 Punkte pro Sekunde

Je schneller desto
mehr geht Blick
in die Tiefe



Je langsamer, desto
mehr geht Blick in die
Breite



Nicht genutzte Möglichkeiten

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

- ...
- zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
- ...

Fahrradstraßen



- Dem Radverkehr vorbehalten, PKW nur in Ausnahmen
- Nebeneinanderfahren ist erlaubt
- Tempo30 gilt

So geht's:





© GDV/Ortlepp



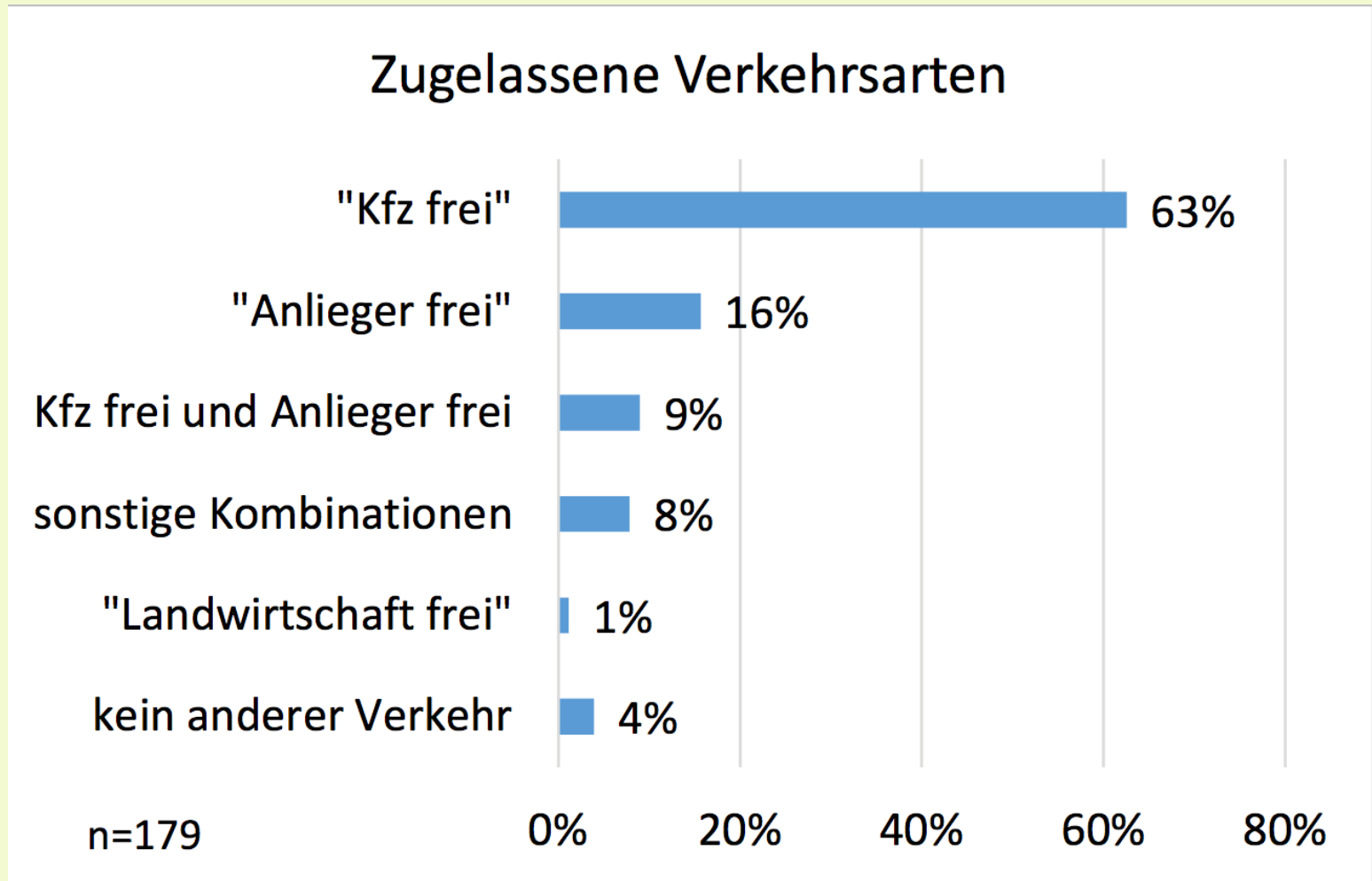
© GDV/Ortlepp



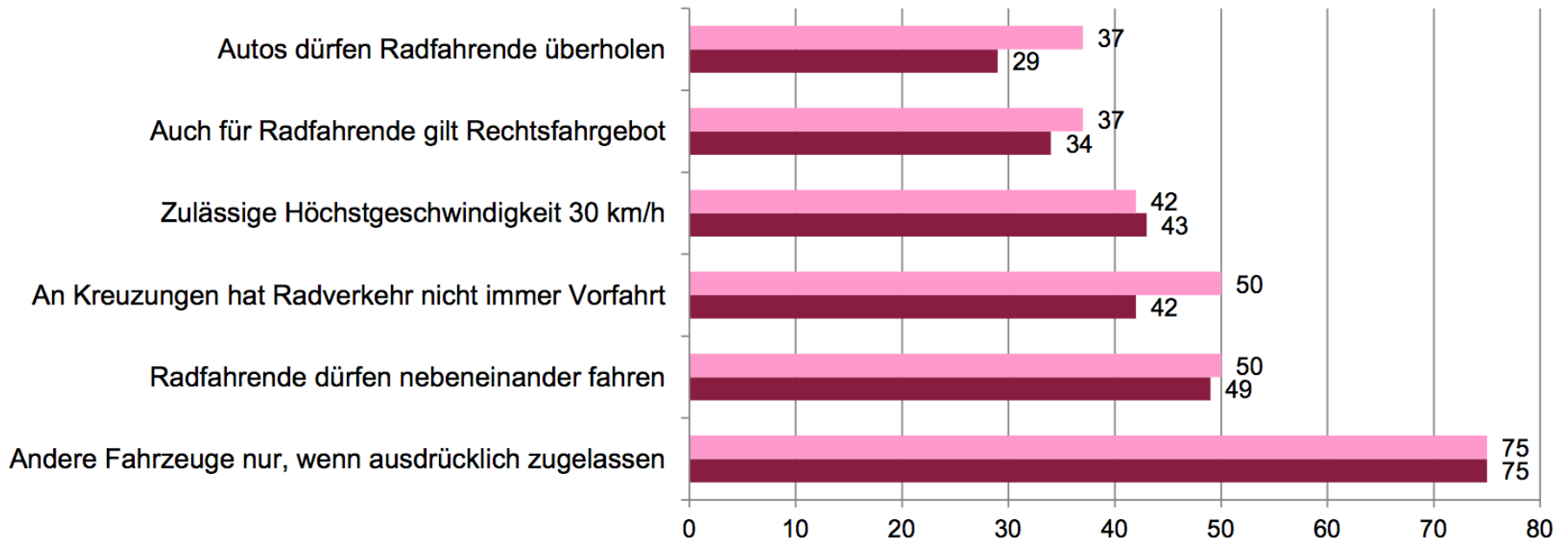
© GDV/Ortlepp

Praxis: Untersuchung zu Fahrradstraßen des GDV

Ausnahme ist die Regel



Schlechte Regelkenntnisse



Regelungen die direkt im Wege
stehen

Keine „Begegnungszone“ in der StVO

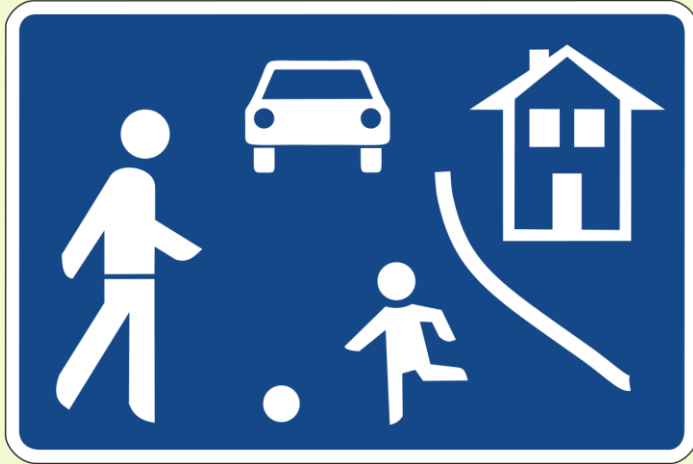


CH Giubiasco
FR Metz
BE Namur
AT Bregenz



© alle Bilder Jörg Thiemann-Linden

Verkehrsberuhigter Bereich



- ähnliche Regelung, Kfz sogar restriktiver
- Aber nur für Straßen mit überwiegend Aufenthalts und Erschließungsfunktion, keine zentralen Plätze etc.

Transport auf dem Fahrrad



§ 21 Personenbeförderung

(3) Auf Fahrrädern dürfen nur Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr [...] mitgenommen [...] Die Begrenzung auf das vollendete siebte Lebensjahr gilt nicht für die Beförderung eines behinderten Kindes.

Nicht StVO konform!



© Cargobike-Roadshow/Wasilis von Rauch

Nicht StVO-Konform: Radeln ohne Alter!



© Radeln ohne Alter



© DHL

51% innerstädtischer Transporte können auf Lastenräder verlagert werden.

Keine Rechtssicherheit: Was ist ein unzumutbarer Radweg für mehrspuriges Lastenrad?



Auch Problem: Regeleinhaltung



© beide Fotos: Wasilis von Rauch

Weitere Punkte Radverkehr

- Nebeneinander fahren
- Rechtsabbiegen auf rot
- Wahlfreiheit Radweg oder Gehweg bei Begleitung von Kindern
- Freigabe von Radwegen für S-Pedelecs in der Hand von Kommunen

Prinzipieller Nachrang des Fußverkehrs

§ 25 Fußgänger

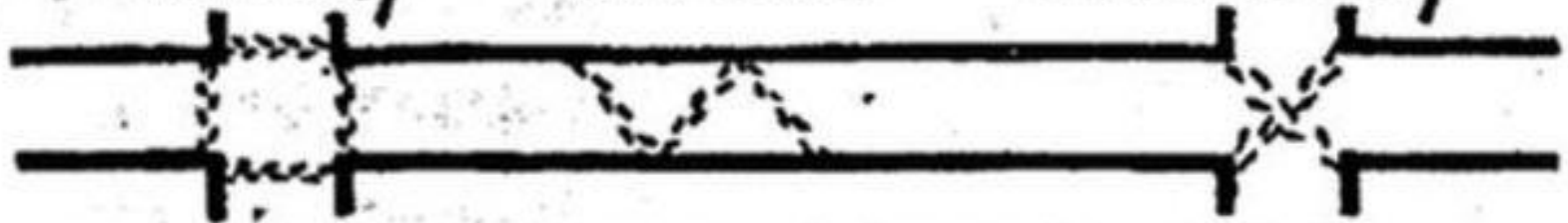
(3) Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu beschreiten, und zwar, wenn die Verkehrslage es erfordert, nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen innerhalb von Markierungen oder auf Fußgängerüberwegen (Zeichen 293).

Wir erinnern uns....

FOR SAFETY'S SAKE

— CROSS —

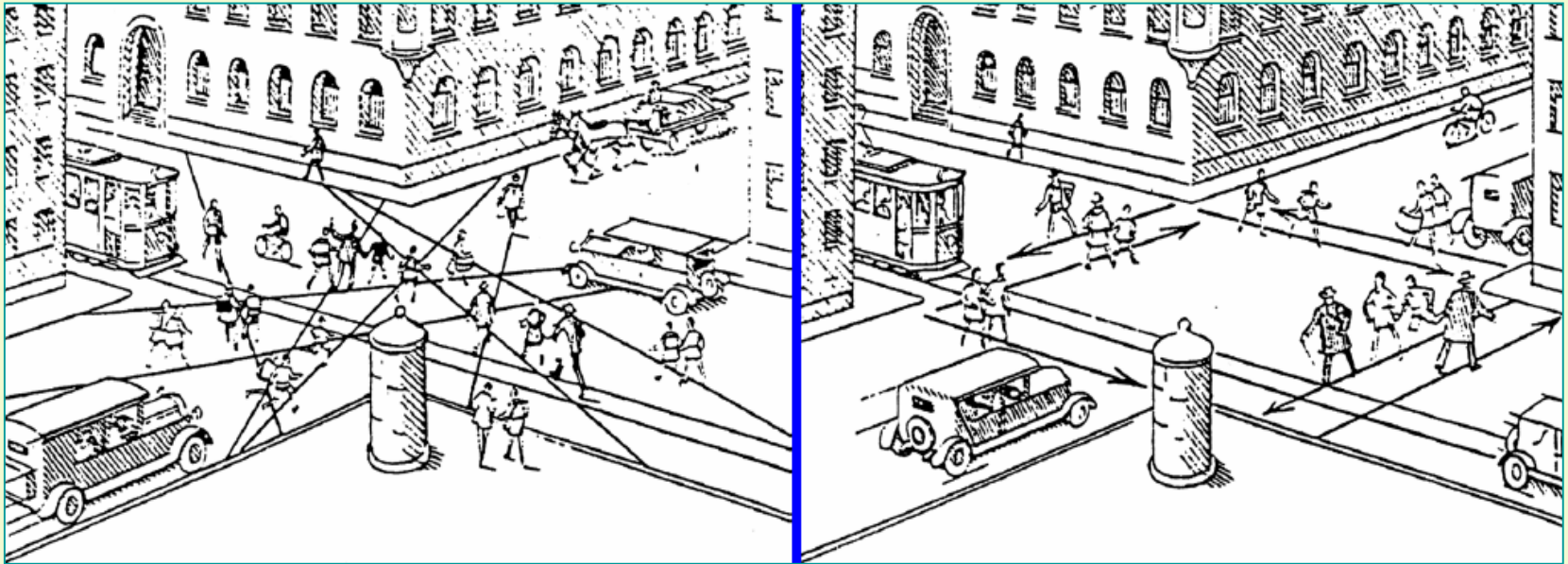
This way — not here — not this way



QUIT JAY WALKING

KIWANIS

Warum nicht auch mal so?



© St. Galler Verkehrsbüchlein 1930 (Haettenschwiler 1990)

Rückblick Eingangsthesen

1. Regelwerk sollte andere Ausrichtung bekommen
2. Bestehende Regeln und Möglichkeiten werden nicht angewendet oder einseitig ausgelegt
3. Einzelne Regeln stehen der Verkehrswende ganz explizit im Weg

Was wir wollen!



© Im Stadtfeld

Was brauchen wir dafür?

- Kurzfristig: Wegfall, Änderung und Klärung bestimmter einzelner Punkte
- Mittelfristig: Mehr kommunalen Handlungsspielraum
- So bald wie möglich: Reform der Gesetzgebung hin zu einer Straßennutzungsordnung (Analogie Charta von Leipzig)

Unsere Vision für die Mobilität der Zukunft

Die Mobilität der Zukunft schont die Umwelt, ist sicher und sozial gerecht. Alle Menschen können selbstbestimmt am gesellschaftlichen Leben teilhaben. Dies schafft eine hohe Lebensqualität für alle.

