

Stellungnahme des Sozialverbands VdK Deutschland e. V.

zur Reform des Straßenverkehrsgesetz (StVG) und der
Straßenverkehrsordnung (StVO)

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

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

Berlin, 17.08.2022

Der Sozialverband VdK Deutschland e. V. (VdK) ist als Dachverband von 13 Landesverbänden mit über zwei Millionen Mitgliedern der größte Sozialverband in Deutschland. Die Sozialrechtsberatung und das Ehrenamt zeichnen den seit über 70 Jahren bestehenden Verband aus.

Zudem vertritt der VdK die sozialpolitischen Interessen seiner Mitglieder, insbesondere der Rentnerinnen und Rentner, Menschen mit Behinderung und chronischen Erkrankungen sowie Pflegebedürftigen und deren Angehörigen.

Der gemeinnützige Verein finanziert sich allein durch Mitgliedsbeiträge und ist parteipolitisch und konfessionell neutral.

1. Allgemeine Anmerkungen

Die geplante Reform von Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO) ist auch aus Sicht des Sozialverbands VdK überfällig. Insofern begrüßen wir die Initiative der Koalition zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP. Im Koalitionsvertrag wird das Vorhaben einer Anpassung von StVG und StVO so umschrieben, „dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden“.¹ Dies geht aus unserer Sicht nicht weit genug. Die Verkehrspolitik sollte sich in Zukunft an den Bedürfnissen der Schwächsten ausrichten. Dementsprechend bleibt der wesentliche Aspekt der Barrierefreiheit des Verkehrsraumes unterbelichtet. Aus unserer Sicht sollte die Schaffung einer barrierefreien Umwelt zu den prioritären Zielen einer Reform des Straßenverkehrsrechts gehören. Aus diesem Grund fordern wir eine verpflichtende Berücksichtigung der DIN-Norm 18040-3 bei der (Um-) Gestaltung von Verkehrswegen.² Die dort zusammengefassten Mindestanforderungen zur Barrierefreiheit sind im Rahmen des Normenausschusses zwischen allen relevanten Akteuren abgestimmt. Die Norm, die bestehende Standards zur Gestaltung des Straßenverkehrsraums aufgreift, bietet pragmatische Hinweise zur Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für Menschen mit motorischen und sensorischen Einschränkungen.

Die Mitglieder des Sozialverbands VdK, vielfach Rentnerinnen und Rentner und ärmere Menschen, benutzen den öffentlichen Raum überproportional häufig als Fußgänger.³ Aus diesem Grund liegt ein weiterer Schwerpunkt unserer Stellungnahme auf dem Fußverkehr. Wir fordern eine Verkehrspolitik, die sich an den Schwächsten im Verkehrsraum orientiert. Die Attraktivität und Sicherheit des Fußverkehrs sollte Priorität haben. Zielmarke soll dabei die „Vision Zero“ sein, wie es in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-

¹ SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP: Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit, Berlin 2021 S. 41.

² Vgl.: Markus Rebstock, Volker Sieger: Barrierefreies Bauen. Band 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Kommentar zu DIN 18040-3, Berlin 2015.

³ Vgl.: Claudia Nobis: Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin, 2019 S. 68, online abrufbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf

Ordnung festgeschrieben ist.⁴ Die damit verbundenen Maßnahmen dienen dem Ziel, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf ein Minimum zu reduzieren.⁵

Im Zuge der Verkehrswende stellen wir fest, dass ein Verteilungskampf zwischen den Verkehrsmitteln ausgebrochen ist. Zunehmender Radverkehr, aus ökologischen Gründen absolut zu unterstützen, beschneidet den Raum für Fußgänger oder macht ihn unsicherer. Dies ist aus unserer Sicht nicht tragbar. Die Verteilung des zur Verfügung stehenden Raumes sollte deshalb „von außen nach innen“ erfolgen: Zunächst muss der Platzbedarf für einen sicheren Fußverkehr sichergestellt sein. Räumlich abgetrennt davon sollte in einem zweiten Schritt der Radverkehr berücksichtigt werden. Erst danach sollte die noch zur Verfügung stehende Fläche unter dem ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehr und dem ÖPNV aufgeteilt werden.

Die Interessen der Anwohner von Hauptverkehrsstraßen sind besonders zu berücksichtigen. Diese leiden nicht nur unter dem Sicherheitsrisiko der angrenzenden Straße, sondern auch unter Lärm-, Dreck- und Feinstaubbelastung. Dies macht erwiesenermaßen krank.⁶ In vielen Städten ist dieser Wohnraum zudem besonders günstig, sodass die Anwohner aufgrund ihrer finanziellen Situation gar keine Alternative dazu haben, dort zu wohnen. Hier sollte im Zuge des Gesundheitsschutzes der ärmeren Bevölkerung ein besonderer Schwerpunkt gelegt werden.

Des Weiteren müssen die spezifischen Bedarfe von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bei der Planung der Verkehrsräume berücksichtigt werden. Autofreie Innenstädte können aus ökologischer und städteplanerischer Sicht eine Verheißung sein. Auch für unsere Mitglieder würden sich die Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie die angesprochenen Sicherheitsaspekte verbessern. Gleichzeitig gibt es aber auch viele Menschen, die eine autofreie Innenstadt und die dort angesiedelten Ärzte, Geschäfte und Sozialräume nicht mehr erreichen könnten. Aus diesem Grund müssen (Sonder-) Parkregelungen getroffen werden. Sonst werden diese Menschen von der Teilhabe an der Gesellschaft ausgeschlossen. Deshalb fordern wir eine Ergänzung der bestehenden Parkregelungen zugunsten der Menschen mit Behinderung, die das Markzeichen ‚G‘ in ihrem Schwerbehindertenausweis haben. Bei einem Wegfall von Parkraum dürfen die Parkplätze für Menschen mit Behinderung nicht wegfallen. Zudem muss ihnen unter Umständen die Einfahrt in verkehrsberuhigte Zonen gewährt werden.

Im Folgenden möchten wir gerne auf einzelne Inhalte genauer eingehen:

2. Barrierefreiheit in StVG, StVO und VwV-StVO

Wie bereits im allgemeinen Teil angesprochen, bieten die geplanten Reformen des Straßenverkehrsrechts die Möglichkeit, die Belange von Menschen mit Behinderungen aufzugreifen. Anbieten würde sich hierzu eine Ergänzung des StVG um eine allgemeine

⁴ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu §1 Grundregeln, Abs. 1.

⁵ Vgl.: Verkehrsclub Deutschland (VCD): VCD Masterplan Vision Zero (Kurzfassung) 06/2009, online abrufbar unter https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/VCD_Masterplan_Vision_Zero_Kurzfassung_2009.pdf

⁶ Vgl.: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr#verkehrslarm-kann-krank-machen>

Zweckbestimmung des Gesetzes in diesem Sinne. Zur Umsetzung dieser Anforderungen von Menschen mit Behinderungen böte sich die Übernahme der DIN-Norm 18040-3 in geltendes Recht an. Dadurch würde die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum allgemeinverbindlich festgeschrieben. So würden Mobilität, Teilhabe und Sicherheit von Menschen mit Behinderungen im Straßenverkehr gefördert beziehungsweise sichergestellt. Dies ist insofern nötig, als dass fehlende Barrierefreiheit im Straßenverkehr Menschen mit Behinderungen, aber auch Seniorinnen und Senioren und Kinder, aktuell massiv gefährden und an ihrer gesellschaftlichen Teilhabe hindern.

Bei einer grundlegenden Reform der entsprechenden Regelungen, wie sie durch die Regierung geplant ist, wäre die Berücksichtigung der DIN 18040-3 ein pragmatischer Schritt. Der Bund könnte damit gegenüber Ländern, Kreisen und Kommunen vorausgehen. Hierzu wäre eine entsprechende Ergänzung des StVG vorzunehmen, die sich entsprechend auf die StVO und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) auswirken würde. Die Einführung hätte im Detail Auswirkungen auf eine Vielzahl von gesetzüblichen Bestimmungen. Beispielsweise bezieht sich die DIN 18040-3 auf Gehwege, Überquerungsstellen, Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden und Anlagen des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs. Die entsprechenden Planungsanforderungen berücksichtigen die Grundprinzipien der barrierefreien Gestaltung, des Flächen- und Raumbedarf, der Längs- und Querneigung, der Oberflächengestaltung, des Zwei-Sinne-Prinzips und gibt Hinweise zu den verschiedenen Wahrnehmungsarten. Zur Veranschaulichung beschreiben wir an dieser Stelle die Anforderungen an Lichtsignalanlagen laut DIN 18040-3. Diese umfassen einerseits eine kontrastreiche Gestaltung der Masten bzw. eine Ankündigung durch Bodenindikatoren. Darüber hinaus sollen sie, falls generell vorgesehen, mit einem kontrastreich angebrachten Anforderungsgerät in 85 Zentimeter Höhe ausgestattet sein. Nach Anforderung muss das Freigabesignal visuell, akustisch und taktil wahrnehmbar sein. Die Länge der Grünphase muss dann an die Gehgeschwindigkeit von Verkehrsteilnehmern mit Beeinträchtigungen angepasst sein. Dadurch wäre für eine sichere Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmer gesorgt. Derzeit priorisieren die einschlägigen technischen Regelwerke den motorisierten Verkehr, dies sollte aufgehoben werden.

In dieser Form gibt die DIN-Norm für den gesamten Bereich des öffentlichen Straßenverkehrs wertvolle Gestaltungshinweise. Darauf kann im Einzelnen im Laufe des weiteren Verfahrens noch näher eingegangen werden.⁷

Zentral ist zudem, dass bestehende und zukünftig eingeführte Regeln des Straßenverkehrs konsequent umgesetzt werden. Denn während ein zugeparkter abgesenkter Bordstein vor einer Straßenquerung für viele Menschen lediglich ein Ärgernis darstellt, hat dies für Menschen mit Rollstühlen, aber auch mit Kinderwägen etc., massive Folgen: Sie können an dieser Stelle die Straße nicht überqueren und werden so massiv behindert.

Ganz allgemein möchten wir darauf hinweisen, dass bei den Reformen des StVG unbedingt vermieden werden sollte, dass Regelungen getroffen werden, welche zusätzliche Nachteile für Menschen mit Behinderungen präjudizieren.

⁷ Erste Anregungen finden Sie in den Vorschlägen zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs. Diese Zusammenstellung wurde vorgelegt von der Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz, Bremen, den 3. März 2021.

3. Sicherheit im Straßenverkehr ausgerichtet an den Schwächsten

Sollte sich der Gesetzgeber tatsächlich dazu entscheiden, die Vorgaben der DIN 18040-3 in das Gesetz aufzunehmen und bei der (Um-) Gestaltung des Verkehrsraumes konsequent zu berücksichtigen, würde sich dies positiv auf die Sicherheit im Straßenverkehr auswirken. Ein öffentlicher Verkehrsraum nach DIN 18040-3 ist geeignet, aufgrund von klaren Trennungen der Verkehrsmittel, ausreichenden Platz- und Abstandsbemessungen sowie Oberflächengestaltungen, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Ganz unabhängig von der Umsetzung der DIN 18040-3 fordern wir aber eine Verkehrspolitik, die sich an den Schwächsten orientiert. Dies bedeutet eine Abkehr vom dominierenden Leitbild einer autogerechten Stadt. In der Praxis wurde aber häufig so entschieden, dass der motorisierte Individualverkehr bevorzugt wurde.

In Zukunft sollte aus Sicht der Sozialverbands VdK eine Verkehrspolitik vorherrschen, die Kinder, Menschen mit Rollatoren und Rollstühlen, sonstige zu Fuß Gehende sowie, in einem zweiten Schritt, Radfahrer in den Fokus rückt. Hierzu gehören Regelungen was die Verkehrsgeschwindigkeit, aber auch die Möglichkeiten zur Fahrbahnquerung und den ruhenden KfZ-Verkehr angeht. Viele wertvolle Anregungen für eine Novellierung der StVO finden sich dazu in der Zusammenstellung des Vereins Agora Verkehrswende.⁸ Sobald sich der Gesetzgeber konkret mit der StVO-Reform beschäftigt, sind wir als Sozialverband VdK gerne dazu bereit, noch einmal detailliert Stellung zu beziehen.

Ganz allgemein sei darauf hingewiesen, dass wir es begrüßten, wenn Bund, Länder und Kommunen zusätzliche Möglichkeiten zur Erprobung von Verkehrsregelungen bekämen. Bei solchen Verkehrsversuchen sollten die Interessen von Menschen mit Behinderungen als besonders schützenswerter Gruppe von Verkehrsteilnehmern Berücksichtigung erfahren. Insofern würden wir es begrüßen, wenn eine Beteiligung der entsprechenden Beiräte und Interessensvertretern von Menschen mit Behinderungen vorgeschrieben würde.

⁸ Vgl.: Agora Verkehrswende: StVO-Reform im Überblick. Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung für mehr Sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für bessere städtebauliche Entwicklung, Berlin 2022, online abrufbar unter https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/StVO/80_StVO-Synopse.pdf