

Sozial-ökologischer Neustart des Verkehrsrechts

Für gerechte Verhältnisse auf den Straßen

Kurzfassung

Unser derzeitiges Verkehrsrecht ist veraltet. Es privilegiert gegenüber »schwächeren« Verkehrsteilnehmer*innen einseitig den Autoverkehr und bremst so die notwendige soziale und ökologische Verkehrswende aus. Mit diesem Positionspapier plädiert die Fraktion DIE LINKE für eine umfassende Reform des Verkehrsrechts und schlägt zweierlei vor:

(1) Einen grundlegenden Neustart des Straßenverkehrsrechtes, der die bestehende Straßenverkehrs-Ordnung durch eine Straßennutzungs-Ordnung ersetzt. Das Ziel ist ein zukunftsweisender und gerechter Ausgleich der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden anhand sozialer und ökologischer Kriterien statt einseitiger Privilegien für Autos. Dieser Neustart muss demokratisch gestaltet werden unter Einbeziehung der relevanten Akteure aus Wissenschaft und Zivilgesellschaft.

(2) Schnelle Verbesserungen im bestehenden Verkehrsrecht. Wir weisen den Weg zu einer umfassenden Neuordnung, indem wir konkrete Schritte vorschlagen. Dazu gehören unter anderem:

- Sichere Wege für Fuß und Rad. Niemand sollte mehr im Straßenverkehr sterben müssen oder schwer verletzt werden. Dies gelingt zum Beispiel durch Einführung und Senkung von Tempolimits oder den Abbau der Hürden für den Bau von Zebra- und geschützten Radstreifen.
- Beschleunigung des ÖPNV sowie Verbesserung der Barrierefreiheit, zum Beispiel durch Vorfahrt für Straßenbahnen oder stärkere Sanktionierung von Falschparken.
- Mehr Lebensqualität für Alle in der Stadt durch menschenfreundlichere Nutzung des öffentlichen Raums, zum Beispiel durch Erleichterungen Parkraum umzuwidmen.
- Mehr Handlungsspielraum für Kommunen die Verkehrswende selbst zu gestalten, etwa durch großzügige Öffnungsklauseln für Verkehrsversuche.

In Deutschland benötigen wir dringend eine Verkehrswende zugunsten von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr – dem Umweltverbund. Die Verkehrspolitik und -planung der letzten Jahrzehnte haben uns vor allem »autogerechte Städte« hinterlassen, sowie einen ländlichen Raum, der vom öffentlichen Verkehr kaum abgedeckt wird. Für die urbane Mobilität gilt: Ihre Zukunft liegt größtenteils jenseits von motorisiertem Individualverkehr. Ein wesentlicher Grund für die Fehlentwicklungen der letzten Jahrzehnte ist Deutschlands überkommenes Verkehrsrecht.

Straßenverkehrsrecht privilegiert einseitig den Autoverkehr

Unser heutiges Straßenbild ist das Abbild eines Verkehrsrechts, das einseitig den Autoverkehr bevorteilt. Die massive Benachteiligung zumeist schwächerer Verkehrsteilnehmer*innen nahm man billigend in Kauf. Kinder spielen nicht mehr auf der Straße, sondern wegen der vielen und zu schnellen Autos auf eingezäunten Spielplätzen. Für Fußgänger*innen sind Wartezeiten an Ampelkreuzungen oft sehr lang. Fußverkehrsfreundliche Zebrastreifen dürfen wegen rechtlicher Hürden oft nicht gebaut werden – vor allem ein Problem für ältere Menschen. Wer sich in Deutschland aufs Rad schwingt, begibt sich auf zumeist unsichere Fahrradwege – sofern diese überhaupt vorhanden sind. Auch Rollstuhlfahrer*innen und Eltern mit Kinderwagen leiden unter der Automobilität, wenn sie zum Beispiel zugeparkte oder verengte Gehwege beim Straße queren überwinden müssen. Menschen mit Behinderungen werden erst seit 1980 überhaupt im Verkehrsrecht erwähnt. Mit der Radfahnovelle von 1997 wurden immerhin einige Einschränkungen für Fahrräder reduziert. Soziale und ökologische Belange finden im Verkehrsrecht jedoch bis heute kaum Berücksichtigung.

Automobilität in der Krise – eine Frage sozialer Gerechtigkeit

Dabei ist längst klar: Die massenhafte individuelle Automobilität ist nicht gerecht. Sie verursacht große Folgeschäden für Klima, Umwelt und Gesundheit, vor allem durch CO₂-Ausstoß, Luftverschmut-

zung und Lärmbelastung sowie Flächenverbrauch und -versiegelung. Die entstehenden Kosten werden größtenteils auf die Gesamtgesellschaft abgewälzt. Zu leiden haben häufig diejenigen, die gar kein Auto besitzen (in den Metropolen immerhin 4 von 10 Haushalten). Die ökologische Debatte um die Zukunft des Autos ist untrennbar mit der Frage nach sozialer Gerechtigkeit verknüpft.

Lokale und globale Dimension

An den großen Straßen wohnen zumeist die Menschen, die sich nur noch dort die geringeren Mieten leisten können. Die unteren Einkommensschichten sind von Lärm und Abgasen häufig viel stärker betroffen als die oberen. Auf dem Land werden Menschen ohne Führerschein – vor allem Alte, Arme, Kranke, Kinder – mangels Alternativen von selbstbestimmter Mobilität nahezu ausgeschlossen.

Neben dieser lokalen Dimension gibt es die globale: Im Hinblick auf die Klimakrise trägt vor allem der Verkehrssektor des globalen Nordens wenig bis nichts zur notwendigen CO₂-Reduktion bei. Als einziger Sektor kann in Deutschland der Verkehrssektor bisher keine CO₂-Einsparungen vorweisen. Die Lasten des Klimawandels trägt hingegen vor allem der globale Süden. Solange dies weiterhin der Fall ist, lebt der Norden auf Kosten des Südens. Dieser Zustand ist durch nichts zu rechtfertigen und muss so schnell wie möglich beendet werden.

Je weniger Autos, desto besser funktionieren die Städte

Im Moment bestimmen weitgehend die Interessen großer Player wie Autoindustrie oder US-amerikanische Tech-Konzerne die Entwicklungen in der Verkehrspolitik. Wir brauchen stattdessen eine sozial-ökologische Verkehrswende, die Mobilität für alle ermöglicht, jedoch mit insgesamt weniger Verkehr. Dafür muss der öffentliche Nah- und Fernverkehr ausgebaut und für alle erschwinglich werden – bis hin zum Nulltarif. Aktive Mobilitätsformen (z.B. Fuß- und Radverkehr) müssen gefördert und die individuelle Automobilität in den Städten erheblich reduziert werden mit dem Ziel weitgehend autofreier Innenstädte. Wenn sehr viele Menschen täglich ähnliche Wege zurücklegen, wird es auch zukünftig am sinnvollsten sein, sie tun dies gemeinsam mit kollektiven Verkehrsmitteln, statt individuell unterwegs zu sein und sich im Stau gegenseitig zu blockieren. Deshalb helfen auch Elektroautos nur sehr bedingt. Ein neuer Antrieb führt nicht zu mehr Flächengerechtigkeit. Der begrenzte öffentliche Raum, den die Städte dringend für andere Nutzungsmöglichkeiten benötigen, kann nur durch eine deutliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs freigegeben werden.

ÖPNV-Ausbau im ländlichen Raum

Im ländlichen Raum gilt dies nur sehr eingeschränkt. Hier wird die individuelle Automobilität weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Sie muss zu leistbaren Bedingungen möglich bleiben. Trotzdem gilt es auch

hier die Alternativen zu stärken; für alle, die nicht Auto fahren können oder wollen. Dafür muss der ÖPNV auch in der Fläche verdichtet und auch hier mittelfristig zum Nulltarif angeboten werden.

Bei der Verkehrswende müssen die großen Unterschiede zwischen städtischer und ländlicher Mobilität stets berücksichtigt werden. Es ist nicht sinnvoll, Konzepte, die in den Großstädten funktionieren, direkt auf den ländlichen Raum zu übertragen. Stattdessen müssen hier eigene Lösungsansätze entwickelt werden.

Umfassende sozial-ökologische Reform des Verkehrsrechts

Das veraltete Verkehrsrecht ist einer der großen Hemmschuhe der notwendigen sozial-ökologischen Verkehrswende auf unseren Straßen. Die Bundestagsfraktion DIE LINKE schlägt deshalb zweierlei vor:

- Einen grundlegenden Neustart des Straßenverkehrsrechts: Die bestehende Straßenverkehrs-Ordnung soll durch eine Straßennutzungs-Ordnung ersetzt werden. Auch das Straßenverkehrsgesetz muss grundlegend erneuert werden. Das Ziel ist ein zukunftsweisender und gerechter Ausgleich der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden nach einer sozial-ökologischen Richtschnur, statt einseitiger Privilegien für Autos. Dieser Neustart muss demokratisch gestaltet werden. Wir fordern deshalb die Einbeziehung aller relevanten Akteur*innen aus Wissenschaft und Zivilgesellschaft (siehe Kapitel 2).
- Erhebliche Verbesserungen im derzeitigen Verkehrsrecht. Wir weisen den Weg zu einer umfassenden Neuordnung, indem wir konkrete Schritte vorschlagen. In einer umfangreichen Sammlung machen wir Detailvorschläge, wie die rechtliche Situation des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) gestärkt werden kann (siehe Kapitel 3). Die Länge dieser Sammlung macht deutlich, wie dringend notwendig ein grundlegender Neustart ist.

Mobilität für Alle

Die Fraktion DIE LINKE streitet für Mobilität für alle. Wir wollen, dass alle Menschen die Straßen nutzen können – unbedachte Kinder genauso wie sehingeschränkte Senior*innen und Menschen mit Behinderungen. Niemand sollte auf ein individuelles Auto angewiesen sein, auch nicht im ländlichen Raum.

Die Alternativen, der Umweltverbund aus Fuß-, Rad-, und öffentlichem Verkehr, müssen dementsprechend umfassend gestärkt und ausgebaut sowie kostengünstiger werden – bis hin zum Nulltarif im ÖPNV. In urbanen Zentren muss der Autoverkehr drastisch reduziert und der besetzte öffentliche Raum für die Menschen zurückgewonnen werden. Dies sollte Hand in Hand mit zeitgemäßen städtebaulichen Zielen erfolgen: Die Wohnraumkrise muss adressiert werden, die Entsiegelung von Flächen gleichzeitig eine wichtige Rolle für die Klimafolgenanpassung spielen.

Vision Zero:

Verkehr ohne Tote oder Schwerverletzte

Ein weiteres Kernanliegen der Verkehrswende ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Niemand sollte im Straßenverkehr schwer verletzt werden oder sterben. Dies kann gelingen! Jedoch nicht, indem gefährdete Fußgänger*innen und Radfahrer*innen eingeschränkt werden, sondern indem sie nicht weiter durch LKWs und PKWs gefährdet werden. Nur wenn sowohl die objektiven Sicherheitsbedingungen als auch das Sicherheitsgefühl für die aktiven Mobilitätsformen verbessert werden, steigen immer mehr Menschen auf Fuß und Fahrrad um.

Klima- und Umweltschutz, Lebensqualität und Gesundheit

Verzichten die Menschen vermehrt auf individuelle Automobilität, kann der Verkehrssektor künftig auch seinen im Pariser Klimaabkommen vereinbarten Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Zusätzlich ist die Verkehrswende gesundheitsfördernd: Die Luftqualität nimmt zu, Verletzungen werden weniger und Menschen bleiben in Bewegung. Insgesamt schaffen wir so mehr Freiheit und Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden, ermöglichen Mobilität für alle und fördern Gesundheit, Lebensqualität und Umweltschutz.

Das heutige Verkehrsrecht ist nicht geeignet, die notwendige sozial-ökologische Verkehrswende voranzutreiben. Die vorgeschlagene umfassende Reformierung kann ihr jedoch einen entscheidenden Schub versetzen. Trotzdem ist klar, dass eine Änderung der rechtlichen Grundlage allein für eine Verkehrswende im Sinne der Menschen nicht ausreicht. Hier gilt es außerdem Investitionsmittel im großen Stile umzuverteilen, um den Umweltverbund zu stärken und vieles mehr. Dieses Positionspapier behandelt die rechtlichen Belange der Verkehrswende, andere Aspekte werden in weiteren Anträgen und Publikationen der Bundestagsfraktion DIE LINKE ausführlich dargestellt.

Neustart: ein sozial-ökologisches Straßennutzungsrecht

Entstehung des Verkehrsrechts

Durch die zunehmende individuelle Automobilisierung erschien es mehr und mehr notwendig, den Verkehr in Deutschland detailliert rechtlich zu regeln. Um den Verkehrsfluss zumindest einigermaßen zu gewährleisten, mussten verbindliche Regelungen her. Anfang des letzten Jahrhunderts wurde mit einem »Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen« die Grundlage für die heutigen Straßenverkehrsgesetze geschaffen. Insbesondere die Nationalsozialisten bauten diese Gesetze im Zuge der Massenmotorisierung in den 1930er Jahren aus. Sie erließen die »Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung«. Diese StVO blieb in der DDR bis in die 1950er Jahre und in der BRD sogar bis in die 1970er Jahre weitestgehend gültig.

Komplexe Rechtslage

Das heutige Bundesverkehrsrecht besteht aus Gesetzen, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften, Gerichtsurteilen sowie zusätzlichen Richtlinien und Empfehlungen:

- Am bekanntesten ist die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), in der z.B. Geschwindigkeitsvorschriften oder die Bedeutung von Zebrastreifen festgelegt werden. Der StVO-Paragraph Nummer 45 mit dem Titel »Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen« wurde im Laufe der Zeit mehr und mehr erweitert. Er hat bereits die Dimension einer eigenen Verordnung angenommen.
- Lokale Behörden müssen sich an die Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) halten, beispielsweise um Fußgängerüberwege einzurichten. Zebrastreifen dürfen nach dieser Vorschrift nur errichtet werden, wenn im Vorhinein festgestellt wird, dass genügend Fußverkehr die Straße überqueren möchte.
- Beide – sowohl die StVO als auch die VwV-StVO – werden als Verordnungen vom Bundesverkehrsministerium nach Zustimmung des Bundesrates erlassen. Die Rechtsgrundlage dafür ist das übergeordnete Straßenverkehrsgesetz (StVG), welches vor allem den Autoverkehr betrifft und als Gesetz vom Bundestag beschlossen wird.
- 1968 unterzeichnete Deutschland das internationale »Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr«, welches oft als Hindernis für sozial-ökologische Änderungen angeführt wird – obwohl es bereits mehrfach angepasst wurde.
- Von hoher Relevanz ist außerdem die Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV), in der Tatbestände für und Höhe von Bußgeldern festgelegt sind.
- Zusätzlich gibt es viele weitere Richtlinien und Empfehlungen der »Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen« (FGSV e.V.). Sie sind öffentlich nicht einsehbar, sondern müssen käuflich erworben werden.
- Letztlich entscheiden häufig Gerichtsurteile über die Auslegung des Verkehrsrechts. So steht beispielsweise erst seit einem Urteil des Bundesgerichtshofs im Jahr 2002 fest, dass Menschen auf Inlineskates auf Gehwegen fahren müssen. Einige heute gültige Straßenverkehrsregeln sind weder in Gesetzen noch in Verordnungen erfasst, sie sind lediglich durch geltende Rechtsprechung gesichert.

Neustart als demokratischer Prozess

Das Verkehrsrecht wurde also immer unübersichtlicher und komplexer. Eine neue Struktur, neue Ziele und auch ein neuer Name sind notwendig, um aktuellen Verkehrsanforderungen und gesellschaftlichen Entwicklungen gerecht zu werden. Die Fraktion DIE LINKE im Bundestag schlägt einen grundsätzlichen Neustart des Straßenverkehrsrechtes vor. Dieser Neustart muss in einem demokratischen Prozess

erfolgen, der alle relevanten Akteure aus Wissenschaft und Zivilgesellschaft mit einbezieht. Anhand sozial-ökologischer Kriterien muss ein verständlicher und transparenter Vorschlag entwickelt werden für eine gerechte und zukunftsweisende Reform des Verkehrsrechts.

Umbenennung: Aus der Verkehrsordnung wird eine Nutzungsordnung

Soll der Umweltverbund gestärkt, sowie in den Städten und Dörfern dem Autoverkehr seine dominante Rolle genommen werden, fängt man am besten bei den Bezeichnungen an. Denn schon der Name der wichtigsten Verordnung und des Gesetzes – Straßenverkehrs-Ordnung bzw. -Gesetz – zeigt: Bei »Straßen« sind Geh- und Fußwege nur mitgemeint. Ferner ist nirgendwo explizit geregelt, dass »Verkehr« auch Rad- und Fußverkehr umfasst. Um der Gleichwertigkeit aller Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden, sollte die StVO im Rahmen einer Reform umbenannt werden. Die Fraktion DIE LINKE. plädiert für Straßennutzungs-Ordnung (StNO). Diese Bezeichnung macht bereits im Namen deutlich, dass es sich bei Straßen um den Lebensraum von Menschen handelt und nicht allein der Verkehrsfluss im Vordergrund steht. Bundesländer können zum neuen Verkehrsrecht auf Bundesebene wie bisher zusätzlich Mobilitätsgesetze erlassen – wie es Berlin beispielsweise schon getan hat.

Die Umbenennung hat eher symbolischen Charakter, das Verkehrsrecht wird allein dadurch nicht per se gerechter. Sie könnte aber beispielsweise für eine breite Öffentlichkeitskampagne genutzt werden, um eine bessere Akzeptanz der neuen Regeln in der Bevölkerung zu erreichen.

Ausgangslage: Fragwürdige Ausrichtung des Verkehrsrechts

Warum sowohl Reform als auch Umbenennung so dringend nötig sind, zeigt die Ausrichtung des aktuellen Verkehrsrechts. Dessen heutige Ziele beschränken sich im Wesentlichen auf Folgendes:

- die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs
- Sicherheit und Ordnung des Verkehrs
- Gefahrenabwehr

Dies geht sowohl aus dem übergeordneten Straßenverkehrsgesetz (StVG) als auch aus Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) hervor.

In §6 Abs. 1 StVG heißt es:

»(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen über [...]

3. die sonstigen zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Straßen, für Zwecke der Verteidigung, zur Verhütung einer über das verkehrsübliche Maß hinausgehenden Abnutzung

der Straßen oder zur Verhütung von Belästigungen erforderlichen Maßnahmen über den Straßenverkehr, und zwar hierzu unter anderem [...]

g) über das Verbot von Werbung und Propaganda durch Bildwerk, Schrift, Beleuchtung oder Ton, soweit sie geeignet sind, außerhalb geschlossener Ortschaften die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer in einer die Sicherheit des Verkehrs gefährdenden Weise abzulenken oder die Leichtigkeit des Verkehrs zu beeinträchtigen [...]

Auch die StVO benachteiligt andere Verkehrsteilnehmer*innen erheblich. Hier heißt es in §45 Abs. 9 StVO:

»Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.« [Anm.: Es folgen sechs Sonderfälle]

In der zugehörigen Verwaltungsvorschrift steht ergänzend:

»Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten« (VwV-StVO: Zu §§39 bis 43 I. 2.).

Diese Ausschnitte zeigen, wie Privilegien und die Dominanz von motorisiertem Individualverkehr (MIV) sowie Straßengüterverkehr im Verkehrsrecht verankert sind. Ihre »Flüssigkeit« und »Leichtigkeit« dürfen nicht beeinträchtigt werden.

Die Fraktion DIE LINKE empfiehlt, derlei Formulierungen in eine neu zu formulierende Straßennutzungs-Ordnung nicht zu übernehmen. Die »Flüssigkeit des Verkehrs« mag erstrebenswert sein, sie darf jedoch nicht alleiniges Ziel neben der Sicherheit und Ordnung sein. Auch zukunftsweisende Ziele wie Barrierefreiheit oder Umwelt- und Klimaschutz (s.u.) lediglich als Sonderfälle zu erlauben, reicht bei weitem nicht aus.

Zukunftsweisende Ziele festlegen

Im Rahmen des Reformprozesses sollten die Ziele des Verkehrsrechts erweitert werden. Die Fraktion DIE LINKE setzt sich grundsätzlich dafür ein, dass übergeordnete gesellschaftliche sowie sozial-ökologische Ziele ins Straßenverkehrsrecht aufgenommen werden. Sie könnten in einem neuen Straßennutzungsrecht etwa als Präambel vorangestellt werden. Die Einzelnen Paragraphen können dann daran orientiert werden.

Folgende Ziele schlagen wir für ein neues Straßennutzungsrecht vor:

- Mobilität für alle
- Barrierefreiheit
- Umwelt- und Klimaschutz
- Gesundheit aller Betroffenen vom Verkehr und körperliche Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmenden; Ausrichtung an »Vision Zero«
- Vorrang für den Umweltverbund: prioritär ÖPNV, dann Fuß- und Radverkehr vor LKW & MIV (In der Kapazitätsplanung sollte statt dem Verkehrsfluss (Anzahl der Fahrzeuge), der Durchsatz von Personen und Gütern entscheidend sein. Verändert man hier die Prioritäten, erhalten kollektiver Verkehr und aktive Mobilitätsformen von ganz allein Vorrang.)

• Freiraum für lokale verkehrspolitische oder siedlungsstrukturelle Aspekte (z.B. Aufenthalt, Spiel, Kommunikation, Attraktivität & Lebensqualität, Grünflächen, Schutz der Bausubstanz von Gebäuden u.a.).

Zielkonflikte sind dabei natürlich nicht völlig ausgeschlossen. Hier gilt es, im Einzelfall genau abzuwägen.

Transparenz als Voraussetzung

Der Verein »Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen« (FGSV e.V.) erarbeitet sehr präzise und tiefgehende Richtlinien und Empfehlungen. Er hält seine Veröffentlichungen jedoch für bezahlende Kunden unter Verschluss. Die Arbeitsweise und Strukturen werden von Fachleuten kritisiert: Der FGSV e.V. basiere auf einem altertümlichen, männlich dominierten Netzwerk. Er beteilige Betroffene nicht an der Aufstellung von Regeln und sei nicht in der Lage zu einer längst überfälligen Strukturreform. Aus diesen Gründen sind verschiedene namhafte Mitglieder ausgetreten.

Die Fraktion DIE LINKE kritisiert, dass wichtige Richtlinien und Empfehlungen nicht öffentlich zugänglich sind. Sie sollten anstatt von Vereinen von öffentlich-rechtlichen Strukturen erarbeitet werden. Es braucht Transparenz und die Beteiligung aller Betroffenen. Bestehende externe Richtlinien und Empfehlungen sollten nicht mehr nur exklusiv zugänglich sein, sie könnten in die neuen Gesetze und Verordnungen eingearbeitet werden – ebenso wie die geltenden Gerichtsurteile.

Mehr Handlungsspielraum für Kommunen

Viele Kommunen wollen bereits heute auf lokaler Ebene die sozial-ökologische Transformation vorantreiben. Leider werden sie dabei häufig vom jeweiligen Landes- oder Bundesrecht ausgebremst. Pilotprojekte, die sich dafür oft besonders gut eignen, sind vor allem dann schwer umzusetzen, wenn sie den Autoverkehr einschränken. Die Kriterien dafür sind sehr eng gefasst:

(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 [...]

6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen. (StVO §45).

Alternativen aufzuzeigen ist für eine sozial-ökologische Verkehrswende jedoch von enormer Bedeutung: Wir werden nur herausfinden, wie unsere zukünftige Mobilität gelingen kann, wenn wir dies ausprobieren können und damit experimentieren dürfen. Bereits bestehende Öffnungsklauseln sind dafür leider nicht ausreichend und müssen so erweitert werden, dass Pilotprojekte möglich sind. Maßnahmen sind derzeit nur dann erlaubt, wenn sie auch als Dauerlösung rechtmäßig wären. So genannte Verkehrsversuche setzen eine örtliche Gefahrenlage voraus. Eine gesamte Innenstadt in eine Tempo-30-Zone zu verwandeln oder Zebrastreifen vermehrt einzusetzen, ist auf bestehender Rechtsgrundlage (noch) nicht möglich.

Die Fraktion DIE LINKE setzt sich dafür ein, dass Kommunen – unter sozial-ökologischen Rahmenbedingungen – mehr Handlungsspielraum erhalten. Ein neugestaltetes Verkehrsrecht sollte erweiterte Experimentierklauseln enthalten, wie sie beispielsweise auch der Deutsche Städtetag unterstützt.

Ein neues Verkehrsrecht kommt erst zur vollen Entfaltung, wenn es in der Breite der Bevölkerung bekannt ist und akzeptiert wird. Im Zusammenhang mit einem grundlegenden Neustart muss deshalb auch der Verkehrspädagogik ein größerer Stellenwert eingeräumt werden. Vielen Autofahrer*innen ist zum Beispiel bereits heute unklar, dass ein falsch parkendes Auto nicht nur stört, sondern zur echten Gefahr werden kann, etwa wenn es Wege schwächerer Verkehrsteilnehmer*innen einschränkt oder notwendige Sichtbeziehungen unterbricht. Auch Fahrradfahrer*innen kennen die Verkehrsregeln häufig nicht ausreichend und müssen weiter qualifiziert werden. Für Polizist*innen kann es sinnvoll sein, während der Ausbildung auch einmal mit Kinderwagen oder im Rollstuhl oder auf dem Rad unterwegs zu sein – um selbst die Erfahrung eines schwächeren Verkehrsteilnehmenden zu machen. Die Fahrradstaffel der Berliner Polizei zum Beispiel geht hier mit gutem Beispiel voran.

Unser Katalog konkreter Forderungen

Das bestehende Verkehrsrecht ist nicht mehr zeitgemäß. Die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag fordert deshalb einen grundlegenden Neustart des Straßenverkehrsrechtes, organisiert in einem demokratischen Prozess und orientiert an sozial-ökologischen Kriterien (siehe Kapitel 2).

Die Fraktion DIE LINKE benennt trotzdem auch die konkreten Missstände des derzeitigen Verkehrsrechts und macht konkrete Verbesserungsvorschläge, wie die rechtliche Situation des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) im Einzelnen gestärkt werden kann. Die folgende umfangreiche Sammlung macht deutlich, wie dringend notwendig der grundlegende Neustart ist.

Autoverkehr: Abbau ungerechter Privilegien

Um zu gerechten Verkehrsverhältnissen zu gelangen, reicht es nicht mehr aus, »nur« den Umweltverbund zu stärken. Vorteile und Privilegien für den motorisierten Straßenverkehr, die aus sozialen und ökologischen Gründen heute nicht mehr zu rechtfertigen sind, müssen gleichzeitig abgebaut werden, um die notwendige Verkehrswende tatsächlich schaffen zu können.

Öffentlichen Raum besser nutzen

Parken innerorts als Sondernutzung einstufen

Über 23 Stunden täglich blockiert ein PKW im Durchschnitt einen Parkplatz (infas 2018). Dadurch werden pro Person ca. 4,5 m² Fläche belegt (UBA 2018), die sinnvoller genutzt werden könnten. Wohnquartiere werden durch mehr Grün- und Freizeitflächen deutlich attraktiver. Mit breiteren Geh- und Radwegen oder zusätzlichen Spuren für den öffentlichen Nahverkehr kann die Fläche gerechter und im Sinne der Verkehrswende genutzt werden. Dies ist gerade in Städten relevant, da dort Parkraum größtenteils der begrenzte öffentliche Raum ist. An Wochenenden sind über 75% dieser Stellplätze dauerhaft belegt und nicht für andere Zwecke nutzbar.

Die StVO erlaubt Parken im öffentlichen Raum als Gemeingebrauch und untersagt es nur in Ausnahmen. Wir benötigen eine Umkehr der Rechtslage: Parken sollte innerorts grundsätzlich nicht möglich sein, es sei denn eine Kennzeichnung erlaubt dies. Diese Umkehr der Rechtslage wird vor allem in den urbanen Zentren den öffentlichen Raum erheblich aufwerten – zugunsten aller Menschen, die ihn nutzen. Ein neues Verkehrsrecht führt jedoch nicht automatisch dazu, dass die Menschen nicht mehr

auf ihr Auto angewiesen sind. Die Kommunen sollten deshalb bei der Endwidmung des Parkraums behutsam vorgehen und den Parkraum nur schrittweise reduzieren. Im gleichen Zeitraum müssen die Alternativen (Umweltverbund) massiv gestärkt und ausgebaut werden.

Die für die Kommunen entstehenden Zusatzkosten müssen durch ein Förderprogramm des Bundes getragen werden. Städte und Gemeinden, in denen keinerlei Flächenkonkurrenz besteht, sollten die Regelung durch einen zusätzlichen Hinweis an den Orteingangsschildern für sich außer Kraft setzen können.

Öffentlicher Raum ist kostbar: Bepreisung von Parkflächen

Ein Großteil der Verkehrsfläche deutscher Städte ist für das Parken reserviert und damit unbrauchbar für andere Nutzungsformen. In München sind es beispielsweise 12 Prozent der Verkehrsflächen. Um diese Flächen mittelfristig anders nutzen zu können und den Umweltverbund zu fördern, müssen sich die Preise für die Nutzung der Stellplätze ändern. Öffentlicher Raum hat einen großen Wert, der sich an weit mehr als der Parkplatz-Nachfrage bemisst. Diese ist jedoch Grundlage, um überhaupt Parkraum bewirtschaften zu können, also Preise festzulegen.

Kommunen müssen freier über die Preisgestaltung für Parkflächen entscheiden können.

Eine Parkraumbewirtschaftung muss unabhängig von einer konkreten verkehrlichen Begründung (insbesondere Verkehrssicherheit) möglich sein. Dadurch können sie die Parkraumbewirtschaftung als Steuerinstrument benutzen, beispielsweise für höhere Wohn- und Luftqualität, stadtentwicklungspolitische Ziele und eine gerechte Flächenverteilung unter allen Verkehrsteilnehmenden.

Auch die Bewohnerparkausweise sind mit 10,20€ – 30,70€ jährlich (dem gesetzlich festgelegten Höchstbetrag) so günstig, dass Kommunen sie nicht als Steuerinstrument nutzen können. Agora Verkehrswende erklärt dazu:

»[Bewohnerparkausweise spiegeln] weder die von der Gesellschaft zu tragenden Kosten für Bau und Unterhalt der Verkehrsflächen wider, noch stellen sie eine angemessene Gegenleistung für die genutzte öffentliche Leistung dar. Derweil sind die Gebühren für das Bewohnerparken in Städten des europäischen Auslands bereits deutlich höher« (2018, S.27).

Kommunen müssen die Gebühren für Bewohnerparkausweise frei festlegen können. Dadurch können

die Gebühren als Steuerungsinstrument genutzt werden und werden dem Wert des öffentlichen Raums gerecht. Die Fraktion DIE LINKE empfiehlt, Anwohnerparken genauso viel kosten zu lassen, wie eine Jahreskarte im ÖPNV maximal kosten sollte, höchstens 365€, also 1€ am Tag. Kommunen sollten Menschen in besonderen Lebensumständen sowie mit geringem Einkommen dabei Sonderkonditionen gewähren. Es muss ausgeschlossen werden, dass Kommunen in finanzieller Notlage das neue Instrument nutzen müssen, um ihre Finanzen zu sanieren – die Einführung darf nur der Steuerung des Verkehrsraumes dienen.

Fuß & Fahrrad vor Parkplatz:

Anlage und Umwidmung von Nutzflächen

Momentan ist die Umwidmung von Parkplatzflächen in andere Nutzungsformen für Kommunen mit viel bürokratischem Aufwand verbunden. Eine solche Umwidmung muss leichter werden. Dadurch werden die aktiven Mobilitätsformen gefördert: Zu schmale Geh- oder Radwege neben Parkplätzen können auf diese ausgeweitet werden. Oder es werden Bänke aufgestellt, Begrünung gepflanzt und freier Raum für Veranstaltungen genutzt.

In der VwV-StVO muss Fuß- und Radverkehrsanlagen Vorrang gegenüber Kfz-Stellplätzen geschaffen werden. Die Sicherheit und Attraktivität des Umweltverbundes ist wichtiger als Parkplätze.

Vision Zero:

Sichtdreiecke an Kreuzungen und Einmündungen

Gefährlich sind Kreuzungen und Einmündungen, die durch parkende Autos verdeckt werden. Dadurch wird für den Autoverkehr die Sicht behindert auf Rad- und Gehwege hinter den parkenden Autos. Auch wenn die StVO dazu bereits anfängliche Regelungen vorsieht, sind diese deutlich zu erweitern, um die »Vision Zero« tatsächlich Realität werden zu lassen (keine Verkehrstoten und Schwerverletzte).

Sichtbeziehungen müssen von parkenden Autos freigehalten werden. Die sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs soll Vorrang vor dem Parken des MIV haben. Damit diese Änderung tatsächlich Wirkung entfaltet, sollte außerdem das Abschleppen der falsch parkenden Fahrzeuge an Knotenpunkten deutlich erleichtert werden.

Fahrrad-Parken auf PKW-Stellplätzen erlauben

Parkplätze, die im öffentlichen Raum ausgewiesen werden, sollten allen Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt zur Verfügung stehen. Deswegen muss es auch erlaubt sein, Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge auf PKW-Stellplätzen zu parken, um häufig ohnehin zu schmale Gehwege von »wild« geparkten Rädern und E-Rollern zu entlasten.

Parkraumbedarf verringern

Wohnquartiere sind deutlich attraktiver mit weniger Parkraum. In §45 StVO Absatz 1 wird festgelegt, welche Einschränkungen Behörden dem Straßenverkehr

machen können. Hier sollte die Verringerung von Parkraumbedarf ergänzt werden. Der Bundesverband Carsharing geht davon aus, dass jedes Carsharing-Auto 15 parkende Autos ersetzen könnte.

Zukünftige Optionen:

Zulassungsbeschränkungen und Quoten

Eine erfolgreiche Verkehrswende begrenzt nicht nur den Parkraum, auch die absolute Zahl an Fahrzeugen muss (vor allem in den Innenstädten) deutlich abnehmen. Verschiedene Städte über den Globus verteilt zeigen neue Steuerinstrumente auf. Je nach Entwicklung in Deutschland sollte auch hier über solche Optionen nachgedacht werden.

Eine »Congestion Charge« (innerstädtische Maut) reduziert in London, Oslo, Mailand und weiteren Städten die Fahrzeuganzahl. In Algier und in vielen US-amerikanischen Städten sitzen im Berufsverkehr auf der linken Spur mindestens zwei Personen im Auto, damit Staus reduziert werden. In Tokio beispielsweise benötigt man einen der seltenen Parkplätze für die Autozulassung. In Singapur gibt es eine Fahrzeugquote: Maximal 100 PKW pro 1000 Einwohner sind erlaubt, zusätzlich gelten die Zulassungen nur für zehn Jahre.

Solche Steuerungsinstrumente kommen für die Fraktion DIE LINKE nur infrage, wenn für die Menschen bereits im Vorhinein der Umweltverbund als Alternative zum Auto massiv gestärkt wird. Außerdem müssen sie sozial ausgestaltet werden: Nicht der Preis sollte ausschlaggebend sein, wem ein privates Auto zur Verfügung steht. Stattdessen sollten gute Gründe darüber entscheiden. Auch Losverfahren wären in Erwägung zu ziehen. Es muss das Ziel sein, eine stadtverträgliche und menschengerechte Anzahl von Fahrzeugen zu erreichen.

Immer häufiger verkaufte »Stadtgeländewagen« (SUV) sind etwa 40 cm breiter als durchschnittliche PKW. Nicht nur für viele Parkplätze, sondern auch für innerstädtische Straßen sind sie zu breit und damit lebensgefährlich für Radfahrer*innen, Rollerfahrer*innen, motorisierte Zweiräder und andere. Wir dürfen jedoch nicht die Städte für die neuen Fahrzeuge umbauen, sondern die Fahrzeuge müssen sich den Gegebenheiten anpassen. Kommunen müssen deshalb die Möglichkeit erhalten, (Ein-)Fahrverbote für bestimmte Straßen oder größere Bereiche für SUV zu erlassen (Kriterium ist eine Fahrzeugbreite größer als zwei Meter, Ausnahmen für Lieferfahrzeuge und Camper zum Be- u. Entladen).

Höchstgeschwindigkeiten senken

Innerorts Tempo 30

Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit innerorts steigert die Sicherheit und somit auch die Attraktivität der aktiven Mobilitätsformen. Bei einem Zusammenprall von einem Erwachsenen mit einem PKW steigt die Wahrscheinlichkeit für tödliche Verletzungen sprunghaft von nur ca. 10% bei 30 km/h auf 80% bei 50 km/h (GdP NRW 2011). Die Bremswege der Autos verkürzen sich im Vergleich zu Tempo 50 erheblich. Trotzdem bleibt Vorsicht geboten bei Mischverkehr, beispielsweise von LKW mit Fahrrad.

Gegenüber Tempo 50 bedeutet Tempo 30 außerdem weniger Lärm- und Abgasemissionen. Dies steigert die Wohnqualität und sorgt für ein besseres Miteinander in Städten und Dörfern. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von MIV und LKWs in Stadtstraßen liegt heute zumeist ohnehin deutlich unter 30km/h. Man wird also – entgegen vieler Vorurteile – kaum länger unterwegs sein als heute. Der Verkehrsfluss verbessert sich. Langsamere und gleichmäßigere Autoverkehr lässt sich zudem auf deutlich weniger Verkehrsfläche abwickeln. Dadurch können Fahrspuren reduziert werden, und der neu gewonnene öffentliche Raum kann die Lebensqualität aller steigern.

Aus diesen Gründen erfassen Tempo-30-Zonen heute schon bis zu 80 Prozent der Stadtgebiete (z.B. München). Die Reform würde also zusätzlich in erheblichem Maße Beschilderungen einsparen.

Um dabei nicht den ÖPNV (vor allem Busse) auszubremsen, müssen im Einzelfall Sonderlösungen gefunden werden. Wenn keine schwächeren Verkehrsteilnehmenden gefährdet sind, können Durchgangsstraßen in Ausnahmefällen höhere Geschwindigkeitsgrenzen bekommen.

Autobahnen: Tempo 120

Schon jetzt können Autos nur auf 62% der Autobahnen unbegrenzt schnell fahren: Baustellen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen machen dies auf einem großen Teil des Netzes unmöglich. Ein Tempo-limit von 120 kommt sowohl der Verkehrssicherheit als auch dem Klima zugute.

Landstraßen: Tempo 80

Auf Landstraßen geschehen die meisten Verkehrsunfälle mit gravierenden Folgen: Ein Aufprall mit 100 km/h auf einen Baum endet meist tödlich. Deswegen gilt in vielen europäischen Nachbarländern eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80-90 km/h (GdP NRW 2011). Auch in Deutschland sollte das Tempo-limit auf Außerortsstraßen auf 80 km/h reduziert werden.

LKW: Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen

Abbiegeunfälle sind eine häufige Ursache für schwere bis tödliche Verletzungen von Radfahrenden. Dabei sind insbesondere LKW gefährlich. Bei gleicher

Geschwindigkeit (z.B. 15 km/h) besteht laut ADFC eine besonders hohe Gefahr. LKWs müssen dringend technisch nachgerüstet werden (siehe 3.1.4), dies reicht aber nicht aus: LKWs müssen Schrittgeschwindigkeit (4-7 km/h) beim Abbiegen fahren.

Grünen Pfeil sicher machen

Bei einem Grünpfeil dürfen Autos auch an roter Ampel rechts abbiegen. Allerdings ist dies gleichbedeutend mit einem Stoppschild. 77% der Autofahrenden missachten das Gebot zum Anhalten, obwohl dies mit einem »Punkt« in Flensburg und 70-150 € sanktioniert wird. Es entstehen Unfallschwerpunkte mit deutlich erhöhtem Anteil nichtmotorisierter Unfallbeteiligter. Der Fuß- und Radverkehr wird unnötig gefährdet. Deswegen muss das Zeichen 720 (Grünpfeil) der StVO eingeschränkt werden.

Der Grüne Pfeil sollte nur an Kreuzungen angebracht werden, wenn eine Gefährdung von Fuß- und Radverkehr ausgeschlossen ist, das heißt kein Rad- und Fußverkehr die Straße quert. Dies ist in der VwV-StVO (oder einer Nachfolgeverordnung) festzulegen.

Fahrassistenzsysteme verpflichtend einbauen

Assistenzsysteme wie ABS oder Tempomat gehören seit langem zur Standardausstattung moderner Autos. Es gibt viele weitere Systeme, die ein großes Potential haben, um Unfälle zu vermeiden und somit die Sicherheit insbesondere für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen. Das Deutsche Institut für Urbanistik (DifU 2018) erarbeitete Forderungen, um der Vision Zero näher zu kommen:

- Geschwindigkeitsassistent zur Einhaltung des angeordneten Tempolimits
- Dooring-Assistent für eine kurzfristige Blockade des Türöffnens zum Schutz vor vorbeifahrenden Radfahrer*innen
- Abbiege-Assistent zur Warnung vor Rechtsabbiegeunfällen mit Radfahrern im toten Winkel
- Überholassistent zur Verhinderung eines Überholvorgangs, wenn der erforderliche Seitenabstand zum Radverkehr fehlt
- Notbremsassistent/Auffahrassistent

Die genannten Fahrassistenzsysteme müssen schnellstmöglich in die StVZO (oder eine Nachfolgeverordnung) eingearbeitet werden. Die Bundesregierung sollte außerdem auf die EU einzuwirken, um europaweite KFZ-Zulassungsregeln in dieser Hinsicht zu verbessern.

Autonomes Fahren darf Umweltverbund nicht einschränken

Die neue Technik hat jedoch auch eine Kehrseite. Nach derzeitigen Stand kommen autonome Fahr-

zeuge (noch) nicht mit allen Verkehrsteilnehmenden zurecht, insbesondere nicht mit Rad- und Fußverkehr sowie menschengesteuerten Autos. Solange sie nicht ausgereift (beziehungsweise »schlau« genug) sind, könnte die Einschränkung nicht-digitalisierter Mobilität ins Spiel gebracht werden – dies muss um jeden Preis verhindert werden.

Autonome Fahrzeuge dürfen erst in den Straßenverkehr eingeführt werden, wenn sie funktionieren, ohne dass andere Verkehrsteilnehmende mitwirken müssen oder in irgendeiner Form eingeschränkt werden. Der Fehler, den Lebensraum von Menschen für neue Mobilitätsformen massiv einzuschränken, darf für autonome Fahrzeuge (analog zur Massenmotorisierung) nicht wiederholt werden. Der Rückbau autogerechter Städte zu menschengerechten Städten wird noch Jahrzehnte dauern und große wirtschaftliche Ressourcen beanspruchen.

Bußgelder anpassen

Wer kennt das nicht? Der Gehweg ist zugeparkt, was (nicht nur) für Menschen im Rollstuhl zu einem ernststen Hindernis werden kann. Auf dem Fahrrad ist schnelle Reaktion gefragt, wenn sich plötzlich eine Autotür öffnet. Und der Fahrrad-Schutzstreifen verliert seinen Sinn, wenn er durch Zustelldienste versperrt ist und ein Ausweichen auf andere Spuren nötig macht. Ein Problem, das sich durch den wachsenden Online-Handel und die häufig miserablen Arbeitsbedingungen der Paketzusteller*innen unter Zeitdruck noch verschärft.

Die Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) regelt für Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr die Erteilung von Verwarnungen, Regelsätze für Geldbußen sowie die Anordnung von Fahrverboten. Allerdings lohnt es sich oft kaum für Kommunen, Fehlverhalten zu ahnden: Die Bußgelder sind so niedrig, dass der Verwaltungsaufwand zu hoch und Kontrollieren somit nicht rentabel ist. Auch im europäischen Vergleich sind Verkehrsdelikte in Deutschland mit niedrigen Bußgeldern belegt. Dabei können Bußgelder ein Steuerungsinstrument sein, um die Verkehrssicherheit zu fördern und die schwachen Verkehrsteilnehmenden zu schützen.

Die Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) muss ans europäische Niveau angepasst werden. Künftige Bußgeldhöhen sollten sich vor allem daran bemessen, in welchem Maß andere Verkehrsteilnehmende gefährdet werden. Außerdem sollten die jeweiligen Einkommens- und Vermögensverhältnisse mit eingepreist werden. Damit Bußgelder tatsächlich Steuerungswirkung entfalten, müssen die Kommunen sie konsequenter erheben, dafür muss mehr Personal eingestellt und entsprechend geschult werden.

Wenn Fußgänger*innen im Straßenverkehr Ordnungswidrigkeiten begehen, gefährden sie in erster Linie sich selbst. Autofahrer*innen gefährden vor allem andere zumeist schwächere Verkehrsteilneh-

mende. Letzteres sind die Fälle, die stärker sanktioniert werden müssen. Die rechtliche Schiefelage wird besonders deutlich im Vergleich mit dem Fahren ohne Fahrschein in öffentlichen Verkehrsmitteln (»Schwarzfahren«). Obwohl hier niemand gefährdet wird, zählt dies im Wiederholungsfall als Straftat und kann mit Gefängnisstrafen geahndet werden – anders als Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr, die oft mit erheblicher Gesundheitsgefährdung anderer Verkehrsteilnehmender einhergehen.

Eine gleichmäßige Erhöhung der Bußgelder würde Verkehrsteilnehmer*innen mit kleinen und mittleren Einkommen deutlich härter treffen als Menschen mit hohem Einkommen und Vermögende – bei gleichem Vergehen. Die Möglichkeit, einen Bußgeldkatalog einzuführen, der Einkommens- und Vermögensverhältnisse berücksichtigt, sollte deshalb geprüft werden.

Auch »Punkte in Flensburg« stellen ein wichtiges Instrument dar. Sie haben nachgewiesenermaßen einen größeren Einfluss auf das Verhalten von Autofahrenden als Geldstrafen. Um die »Punkte« auf weitere Tatbestände zu erweitern, müssen die fälligen Bußgelder über die Mindestschwelle 60 € erhöht und somit als gefährlich bewertet werden.

Die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag schlägt zudem vor, die Möglichkeit zu schaffen, auch für kürzere Zeiträume (z.B. 1-2 Wochen) die Fahrerlaubnis zu entziehen. Dies trifft alle gleichermaßen. Außerdem empfehlen wir, Fahrzeuge vermehrt abzuschleppen, wenn sie deutliche Verkehrsbehinderungen darstellen.

Die Erarbeitung eines neuen Bußgeld-Katalogs, der auch die genaue Höhe künftiger Bußgelder regelt, sollte im Zusammenhang mit der grundlegenden Neuregelung des Straßenverkehrsrechtes erfolgen. Verbände, die besonders gefährdete Personengruppen vertreten, müssen in den Prozess einbezogen werden.

Diskriminierungs- und barrierefreie Mobilität

Die privilegierte Stellung des Autos im Verkehrsrecht benachteiligt auch Menschen mit Behinderungen. Ihre Bedarfe für eine sichere, barrierefreie und selbstbestimmte Mobilität unterscheiden sich je nach Beeinträchtigung: Sehbehinderte oder sehbeeinträchtigte Menschen sind auf blinden- und gehstocktaugliche Wege und akustische Signale angewiesen. Beispielsweise können schlecht sichtbare Poller zu einer ernstesten Gefahr werden. Dem gegenüber reichen akustische Signale für taube Menschen nicht aus, der Verkehr muss auch ohne Hupen sicher sein. Für Menschen im Rollstuhl sind breite Wege wichtig, damit sie sich begegnen können. Und für Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen ist auf leichte Sprache und verständliche Verkehrsschilder zu achten.

Falschparken behindert und gefährdet

Wenn Parkplätze für Menschen mit Behinderungen durch Falschparker*innen belegt sind, stellt dies eine Verkehrsbehinderung und teilweise sogar Gefährdung dar. Deswegen müssen die Bußgelder angepasst und das Abschleppen erleichtert werden (vgl. 3.1.6). Dies wird insbesondere wichtig, wenn Parkplätze reduziert werden und sich der Parkdruck erhöht.

Poller sichtbar machen, E-Autos mit akustischem Signal ausstatten

Durchfahrtsbeschränkungen und andere bauliche Maßnahmen müssen insbesondere auf Wegen für den Fußverkehr gut erkennbar sein. Heben sich graue Poller von grauem Untergrund nur leicht ab, stellt dies eine Gefahr für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen dar. Gleiches gilt für geräuscharme Hybrid- und Elektroautos: Sie sollten bereits jetzt serienmäßig mit einem Warngeräusch (Acoustic Vehicle Alerting System, kurz AVAS) ohne Pausenschalter ausgestattet werden. Die Fahrzeuge, die ohne ein AVAS zugelassen wurden, müssen auf Kosten der Hersteller nachgerüstet werden.

Befreiung von Fahrverboten für ausgebauter Autos

Damit Menschen mit kürzeren Armen oder gelähmten Beinen eigenständig Auto fahren können, haben diese teuer und aufwendig umgebaute Autos – teilweise mit sechsstelligen Kosten. Diese Autos müssen auch als Diesel von Fahrverboten verschont bleiben. Gleiches gilt für die Fahrzeuge pflegender Angehöriger. Müssen Bestandsautos umgerüstet werden, muss dies auf Kosten der Hersteller geschehen.

Geschwindigkeiten von elektrischen Kleinstfahrzeugen

Auf Gehwegen und in Fußverkehrszonen sind elektrische Rollstühle erlaubt, welche eine zugelassene Höchstgeschwindigkeit von maximal 6 km/h haben. Diese Geschwindigkeitsgrenze muss verändert werden: Auf Gehwegen soll nicht über 6 km/h gefahren werden, aber auch elektrische Rollstühle mit größerer Höchstgeschwindigkeit müssen dort langsam fahren dürfen. Sie sollen nicht auf Radwege oder die Straße verbannt werden.

Keine Bußgelder für Dreiräder

Leider kommt es immer wieder vor, dass Bußgelder für gehbehinderte Menschen verhängt werden, beispielsweise mit Hüftproblemen. Auf einem Dreirad in der Fußverkehrszone dürfen diese nur fahren, wenn in ihrem Behindertenausweis steht »außergewöhnlich Gehbehindert« (aG) – nicht »nur« Gehbehindert (G). Es ist unzumutbar und unwürdig, dass Menschen mit Gehbehinderung bestraft werden, wenn sie in

der Fußverkehrszone ihr Dreirad fahren: Sie können es nicht auf Dauer schieben. Deswegen muss diese Regelung ausgeweitet werden auch auf Menschen nur mit »G« im Behindertenausweis.

Geschlechtergerechte Verkehrszeichen

Viele Darstellungen auf Verkehrszeichen bilden die Bevölkerung nicht angemessen ab. Sie entstammen einer Zeit, in der Frauen von Erwerbsarbeit noch weitgehend ausgeschlossen waren. Frauen trugen Kleider und Männer Hosen, alles andere widersprach der Norm. Dementsprechend sehen Darstellungen aus, die im Straßenverkehr noch immer dominieren.

Beispielsweise stellen die Ampelmännchen oder Zeichen 259 (Verbot für Fußverkehr) keine Frauen* dar. Gehwege und Fußgänger*innenzonen (Zeichen 239 bis 242) hingegen vermitteln das Bild, dass allein die Frau für die Kinderbetreuung zuständig sei: Eine Frau hält ein Kind an der Hand. Männern wird in solchen Darstellungen die Fürsorglichkeit aberkannt.

Im Zuge einer neuen Straßennutzungs-Ordnung sollten die Verkehrszeichen geschlechtergerecht aktualisiert werden (z.B. Zeichen 123, 133, 136, 239-242, 259, 325, 350, 356). Das Ampelmännchen für Fuß- und Radverkehr etwa, wäre durch zusätzliche Ampelfrauen oder Ampelpaare (vgl. Wien) beziehungsweise durch eine geschlechtsneutrale Darstellung zu ergänzen. Auch die Wortwahl sollte entsprechend angepasst werden (zum Beispiel »Fußverkehrszone« statt »Fußgängerzone«).

Weitere übergreifende Forderungen zur Barrierefreiheit

Hervorheben möchten wir außerdem folgende übergreifende Forderungen zur Barrierefreiheit:

- Qualität von Rad und Gehwegen. Eine gute Oberflächenbeschaffenheit erleichtert die Fortbewegung für Menschen im Rollstuhl. Zusätzlich müssen sich Rollstuhlfahrende begegnen können, indem Gehwege breit genug sind.
- Wartezeiten an Ampeln sind ausreichend lang auch für geheingeschränkte Menschen zu gestalten. Darüber hinaus müssen alle Ampeln mit akustischen Signalen ausgestattet sein.
- Gehwegparken verbieten. Autos verengen Gehwege beispielsweise für Menschen im Rollstuhl oder stehen seheingeschränkten Menschen im Weg.
- Keine Motorfahrzeuge auf Gehwegen. Diese können eine Gefahr für seheingeschränkte Menschen sein.

Fuß- und Radverkehr übergreifende Verbesserungen

Bessere Geh- und Radwege

Die bestehenden, aber unverbindlichen Empfehlungen für Rad- und Fußverkehrsanlagen (EFA & ERA) des FGSV e.V. reichen nicht aus. Regelungsbedarf besteht vor allem in folgenden Bereichen:

- Gehwegbreite: mindestens 2,5m (bei Straßenneubau; in Bestandsstraßen können begründete Ausnahmen genehmigt werden, beispielsweise für enge Altstadtstraßen).

- Freihalten von Sichtbeziehungen: aus Sicherheitsgründen keine Radwege vor Kreuzungen zwischen Gehweg und parkenden Autos.

- Verbesserte Oberflächenbeschaffenheit

- o Gehwege: eben und rutschfest. Geeignet für Menschen im Rollstuhl oder am Rollator sowie für Blinde.

- o Radwege: müssen auch für kleine oder schmale Räder geeignet sein, wie beispielsweise an Skateboards, Inlinern oder Rennrädern.

Geh- und Radwege müssen baulichen Mindeststandards genügen. Behinderungen und Gefährdungen für den Rad- und Fußverkehr müssen zurück gebaut werden. Beides sollte in der VwV-StVO (oder einer Nachfolgeverordnung) verbindlich geregelt werden.

Autoarme Zonen für mehr Lebensqualität

Begegnungszone (Neueinführung)

In Berlin wird sie bereits getestet, in der Schweiz ist sie schon landesweit eingeführt: Die Begegnungszone (auch: Shared Space). Ein Bereich, in dem alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt sind, dementsprechend ist die Geschwindigkeit auf 20 km/h begrenzt. Sie ist leichter einzurichten als ein verkehrsberuhigter Bereich sowie gleichberechtigter und sicherer als eine Tempo-30-Zone. Kommunen sollen selbst über die Einführung entscheiden können.

Das Straßenverkehrsrecht muss um ein Verkehrszeichen für Begegnungszonen erweitert werden. Die Hürden zu deren Einführung sollten so niedrig wie möglich sein. Das neue Zeichen kann an den bestehenden Zeichen 325.1 und 325.2 angelehnt sein (Verkehrsberuhigter Bereich). Es sollte ergänzt werden um eine kleine Abbildung von Zeichen 274 mit 20 km/h als definierter Geschwindigkeitsbegrenzung.

Bei der Anlage von Begegnungszonen müssen die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden. Insbesondere schwächere und (seh)behinderte Verkehrsteilnehmende müssen von vornherein

eingebunden werden, damit Begegnungszonen keine Gefahrenebenen, sondern ein Mehrwert für alle sind.

Verkehrsberuhigter Bereich

Die Hürden zur Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs sind zu hoch. In der VwV-StVO heißt es zu den Zeichen 325.1 und 325.2 (verkehrsberuhigter Bereich):

I. Ein verkehrsberuhigter Bereich kann für einzelne Straßen oder Bereiche in Betracht kommen. Die Straßen oder Bereiche dürfen nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und sie müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Solche Straßen oder Bereiche können auch in Tempo 30-Zonen integriert werden.

Die Hürden zur Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs müssen entfernt werden. Kommunen sollen frei entscheiden können, ob sie eine solche Zone einrichten wollen.

Temporäre Spielstraßen

Temporäre Spielstraßen sind ein geeignetes Mittel, Straßen als Lebensraum zurückzuerobern. Ihre Einrichtung sollte unbürokratisch möglich werden. Es bietet sich zum Beispiel an, Nebenstraßen in der Nähe von Schulen zwischen Schulschluss und dem Beginn des Feierabendverkehrs voll zu sperren (z.B. von 15 bis 17 Uhr). Die Kinder können die Straßen dann für Spaß und Spiel nutzen – in einer Zeit, in der sie für den Verkehr ohnehin kaum benötigt werden.

Fuß- und Radverkehrsfreundliche Ampeln

Als der motorisierte Verkehr in den Städten derartig zunahm, dass sich Autos hoffnungslos ineinander verkeilten, wurden Ampeln eingeführt. Wegen der geschlossenen Fahrzeuge ist eine direkte Kommunikation zwischen den Fahrenden nur sehr erschwert möglich. Zudem nahm die Geschwindigkeit der Fahrzeuge so zu, dass es immer öfter zu schweren Unfällen kam. Bei hohem Verkehrsaufkommen können Ampeln auch im reinen Fuß- und Fahrradverkehr sinnvoll sein, in den allermeisten Fällen stellen Ampeln jedoch eine Behinderung des nicht-motorisierten Verkehrs dar. Meist sind die Ampelschaltungen allein auf den Autoverkehr ausgelegt – dieser soll möglichst ungestört fließen. Deswegen müssen Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende oft sehr lange an roten Ampeln oder sogar auf kleinen Verkehrsinseln inmitten von Abgasen warten. Und dies auch, wenn die Kreuzung/Straße eigentlich ungehindert überquert werden könnte, weil sich keine kreuzenden Fahrzeuge nähern. Ampeln könnten deshalb für Rad- und Fußverkehr entschärft werden. Die Ampelschaltungen sollten so geändert werden, dass sie den zu Fuß gehenden und dem Radverkehr Vorrang gewähren, indem die Grün-Phasen verlängert werden.

Ein weiterer Schritt ist die Einführung eines Verkehrszeichens, das Radfahrenden freies Rechtsabbiegen an roten Ampeln und das Durchfahren geradeaus an T-förmigen Einmündungen mit Ampel erlaubt. Dabei ist auf querenden Fußverkehr zu achten, welcher Vorrang hat.

Mit dem »freien Rechtsabbiegen« für Radfahrende haben Frankreich und die Schweiz bereits gute Erfahrungen gemacht. Der ADFC argumentiert:

»Freies Rechtsabbiegen bei Rot fördert den Radverkehr, die Befolgung von Verkehrsregeln und damit die Verkehrssicherheit. Es hat sich in Nachbarstaaten Deutschlands bereits bewährt. Die Niederlande, Frankreich und Belgien haben Verkehrszeichen für Radverkehr eingeführt, in Basel (Schweiz) wird ein erfolgreicher Verkehrsversuch ausgeweitet. Dieser Pilotversuch brachte folgende Erkenntnisse:

- Die Radfahrer haben die neue Möglichkeit rege genutzt.
- Während des Versuchs kam es zu keinen Unfällen.
- Es gab weniger Konflikte zwischen Fahrradfahrern und Kraftfahrzeugen. Die Regelung fand auch bei Fußgängern gute Akzeptanz.
- Das durchlässige Rot erhöht den Verkehrsfluss für Rad- und Autofahrer.« (ADFC 2015)

Die letzten beiden Punkte sind insbesondere dadurch zu erklären, dass Radfahrende nicht erst dann rechts abbiegen dürfen, wenn gleichzeitig die Fußgänger geradeaus gehen. Der Verkehrsfluss beim Umschalten der Ampel auf Grün erhöht sich damit auch für andere Rad- aber auch Autofahrende, wenn die rechtsabbiegenden Räder schon mal »aus dem Weg« sind.

Wartezeiten: Schaltung für Bewegungsfreiheit

Wie lange eine Ampel rot oder grün ist, nennt sich in der Fachsprache »Schaltung von Lichtsignalanlagen«. Diese wird in der RiLSA geregelt: Der Richtlinie für Lichtsignalanlagen, verfasst von dem FGSV e.V. und nur gegen Bezahlung erhältlich. Die Richtlinien für Ampeln müssen im (öffentlich einsehbaren) Verkehrsrecht verankert werden. Sie sollten im Sinne des Umweltverbundes verbessert werden. Dazu gehört:

- Fußverkehrsfreundlich: Zu Fuß muss man sich frei und sicher fortbewegen können. Auch gehingeschränkte und ältere Menschen müssen in einem Zug über mehrspurige Straßen gehen können. Die Räumzeiten (Mindestfreigaben) sind dementsprechend anzupassen. Eine Querung von Straßen mit Mittelstreifen muss in einem Zug möglich sein. Die Wartezeiten zum diagonalen überqueren einer Kreuzung sind kurz zu halten. Dabei ist auch ein »Rundumgrün« zu prüfen, also dass alle Fußgänger*innen in allen Richtungen gleichzeitig grün haben. Die Wartezeiten zwischen diesen Grünzeiten dürfen nicht (wie beispielsweise am Checkpoint Charlie in Berlin) zu lang sein.

- Sicherheit: Für eine größere Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sind getrennte Grünphasen ein wichtiges Instrument. Beispielsweise können Abbiegeunfälle vermieden werden, wenn MIV und LKW nicht gleichzeitig mit Rad- und Fußverkehr grün erhalten. Insbesondere rechtsabbiegende Autos sollten stets ein getrenntes Signal vom Rad- und Fußverkehr erhalten. Dabei sind angepasste Räumzeiten für den Rad- und Fußverkehr zu beachten.

- Akustische Signale sollen verpflichtend für alle Ampeln eingeführt werden, damit auch blinde oder sehingeschränkte Menschen Ampeln eigenständig nutzen können.

Fußverkehr: gehen statt stehen

Zebrastreifen fördern

Zebrastreifen sind fußverkehrsfreundlich. Sie geben den schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen uneingeschränkten Vorrang, wodurch vor allem unangenehme Wartezeiten entfallen. Für Kommunen sind das Anlegen und der Unterhalt vergleichsweise kostengünstig – allerdings mit sehr hohen rechtlichen Hürden verbunden (vgl. VwV-StVO §26), weshalb sie nicht sehr verbreitet sind. Auch hier spiegelt sich die Gestaltung des Verkehrsrechtes wieder: Auto vor Fuß.

Die hohen Hürden zur Einrichtung von Fußgänger*innenüberwegen müssen abgebaut werden.

Das heißt:

- Sie sollten auch in der gleichen Straße dicht aufeinander folgen können.
- Sie sollten an Kreuzungen auch über die Vorfahrtsstraße führen dürfen.
- Sie sollten von Kommunen nicht nur eingerichtet werden dürfen, wenn Fußgänger*innen keine andere Möglichkeit haben, sicher die Straße zu queren.
- Die Einrichtung muss unabhängig von bestehender Fahrzeugstärke und Fußgängeraufkommen möglich sein.
- Sie sollten die Fahrbahn nicht zwingend auf kürzestem Wege überqueren müssen.
- Sie sollten auch an Kreuzungen mit abknickender Vorfahrt eingerichtet werden dürfen. Dort muss die Geschwindigkeit für Fahrzeuge auf der bevorrechtigten Straße reduziert werden, wenn sie einen Überweg kreuzt.
- Vorgaben und Empfehlungen für Absperrungen und Geländer sollten abgeschafft werden.
- Eine »Grüne Welle« für Autos, die Überwege ausschließt, sollte nur eingerichtet werden dürfen, wenn dort wenig Fußverkehr kreuzt.

Überqueren der Fahrbahn erleichtern

Die Straßenverkehrs-Ordnung gibt eine klare Hierarchie vor: Autos haben Vorrang und alle anderen sollen sich aus Sicherheitsgründen von der Straße zurück zu halten. Dies möchten wir umdrehen: Autos als gefährliche Verkehrsteilnehmende müssen so fahren, dass andere nicht gefährdet werden. Fußgänger*innen wird beispielsweise vorgeschrieben:

»(3) Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten. Wenn die Verkehrsdichte, Fahrgeschwindigkeit, Sichtverhältnisse oder der Verkehrsablauf es erfordern, ist eine Fahrbahn nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen innerhalb von Markierungen, an Fußgängerquerungshilfen oder auf Fußgängerüberwegen (Zeichen 293) zu überschreiten. Wird die Fahrbahn an Kreuzungen oder Einmündungen überschritten, sind dort vorhandene Fußgängerüberwege oder Markierungen an Lichtzeichenanlagen stets zu benutzen« (StVO §25).

Die Straße ist für alle da. Deswegen soll es dem Fußverkehr ausdrücklich ermöglicht werden, die Fahrbahn auch diagonal oder längs zu queren, wenn die Verkehrssituation dies zulässt.

Gehwegparken ausschließen

Damit sich der Fußverkehr frei und sicher bewegen kann, gibt es Gehwege. Wenn diese breit und gut gebaut sind, lädt dies zum Schlendern ein und fördert die Attraktivität eines Viertels. Durch parkende Autos werden Gehwege jedoch unsicher und nutzen sich schneller ab, da sie häufig nicht für das Gewicht von Autos ausgelegt sind. Gehwege sollten nicht länger als Parkplätze genutzt werden dürfen. Der Bußgeldkatalog muss Gehwegparken höher sanktionieren (momentan nur: 10-35 €).

Keine E-Scooter auf Gehwegen

Gehwege sind weiterhin freizuhalten von Motorfahrzeugen, mit der einzigen schon heute bestehenden Ausnahme von Elektrorollstühlen und ähnlichen Fahrzeugen bis zu einer Geschwindigkeit von 6 km/h. Seit ihrer Zulassung im Juni 2019 gefährden Elektrotretroller in zunehmendem Maße die Mobilität und Sicherheit behinderter Menschen und damit die Teilhabe am öffentlichen Verkehrsraum. Vor allem um Senior*innen und sehbeeinträchtigte Menschen zu schützen, muss das Verbot von E-Scootern auf Gehwegen konsequent durchgesetzt werden. Menschen im Rollstuhl können sich auf zugeparkten Gehwegen nicht ungehindert fortbewegen. Die gesetzliche Option, auf kommunaler Ebene Gehwege für E-Scooter freizugeben, sollte gestrichen werden. Auch als Parkraum für Elektrokleinstfahrzeuge sind Gehwege nicht geeignet. Das unzulässige Abstellen von E-Scootern auf Gehwegen kann durch eine entsprechende Rückgabesperre technisch verhindert werden.

Sichere Wege zu Schule und Kindergarten statt Elterntaxi

Kinder sind besonders gefährdete und schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende. Auf dem Weg zur Schule oder zum Kindergarten treffen sie auf Freund*innen und sind dadurch schnell abgelenkt. Wenn sie nun die Straße zwischen parkenden oder haltenden Autos queren müssen, stellt dies ein deutlich erhöhtes Risiko für sie dar.

Im Umkreis von Schulen, Kitas, Kindergärten etc. sollen Halteverbote eingerichtet werden – zumindest während der Öffnungszeiten der Einrichtungen. Um dies zu verdeutlichen, sollte das Zeichen 283 (absolutes Halteverbot) 200m vor und nach entsprechenden Orten vermehrt aufgestellt werden.

Für den ländlichen Raum, etwa bei schlechter Nahverkehrsanbindung, sollten Ausnahmen geprüft werden, beispielsweise ein nur einseitiges Halteverbot. Auch Schulbusse, ÖPNV (und gegebenenfalls Lieferdienste) können vom Halteverbot ausgenommen werden.

Radverkehr: bequem und sicher

Benutzungspflicht von Radwegen abschaffen

Die Zeichen 237, 240 und 241 (blau mit weißem Fahrradsymbol) regeln in der StVO die Benutzungspflicht für Radwege. Häufig verpflichten sie zur Nutzung von Radwegen, die sich abseits der Fahrbahn auf erhöhtem Bordstein in unmittelbarer Nähe zu Gehwegen befinden. Neben der größeren Gefahr mit Fußgänger*innen zu kollidieren, gefährden diese Radwege vor allem die Radler*innen selbst. Für rechts abbiegende motorisierte Fahrzeuge sind solche Radwege oft nur schlecht einsehbar und durch parkende Autos verdeckt. Die Folge sind schwere Unfälle. Rechtsabbiegende LKW stellen noch immer die größte Gefahr für Radfahrer*innen dar (vgl. 3.1.2).

Solche unsicheren »Hochbordradwege« dürfen nicht benutzungspflichtig sein und müssen durch sichere Radverkehrsanlagen ersetzt werden (bevorzugt durch Protected Bike Lanes). In jedem Fall ist allerhöchstes Augenmerk auf die überlebenswichtigen Sichtbeziehungen in Kreuzungsbereichen zu legen. Im Zweifel müssen betroffene Parkplatzflächen großzügig entwidmet werden.

Die Benutzungspflicht für Radwege muss aufgehoben werden. Gute, sinnvoll designte Radverkehrsinfrastruktur benötigt keine Benutzungspflicht, die Radfahrer*innen nutzen sie von sich aus. In der Praxis bedeutet die Forderung, dass Kommunen jeweils vor Ort über die Kennzeichnung der Radwege entscheiden können. Beispielsweise können sie vermehrt durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet werden, so dass ein Großteil der Schilder überflüssig wird.

Um die veränderte Bedeutung des Schildes zu kommunizieren, ist auch dessen Änderung zu prüfen: Radwege könnten durch eckige, blaue Schilder markiert werden wie Kraftfahrstraßen und Autobahnen (Zeichen 331 und 330) oder in rund aber grün. Ein solches Schild wünschen sich laut Deutschem Institut für Urbanistik (2018) viele Kommunen.

Rechtsfahrgebot entschärfen

Die Straßenverkehrs-Ordnung schreibt vor, dass »möglichst weit rechts« zu fahren sei (StVO §2, Abs. 2). Diese Regelung gefährdet Fahrradfahrer*innen in zweierlei Hinsicht: Erstens, wenn sich rechts der Fahrbahn parkende Fahrzeuge befinden, deren Türen plötzlich geöffnet werden (»Dooring«). Und zweitens, weil sich Autofahrer*innen in der Praxis häufig zum Überholen eingeladen fühlen – ohne Spurwechsel und ohne den erforderlichen Sicherheitsabstand einzuhalten. Hält man sich nicht strikt an das Rechtsfahrgebot, sondern fährt mit dem Rad eher mittig auf der zur Verfügung stehenden Fahrspur, kommen die beiden beschriebenen potenziellen Gefahren kaum noch zum Tragen. Sich öffnende Autotüren sind weit genug entfernt, für viel zu enge Überholmanöver reicht der Platz nicht mehr aus.

Es reicht nicht aus, Sicherheitsabstände zwischen Fahrrädern und parkenden Autos nur über Gerichtsurteile abzusichern. Außerdem müssen vor allem Autofahrende in dieser Hinsicht geschult werden: Viele wissen nicht, dass Radler*innen bereits heute eine Türbreite (Dooring-Zone: 0,8 bis 1,5 m) Abstand von parkenden Autos halten müssen. Entsprechend häufig drängeln sie Radler*innen (auch durch Einsatz der Hupe) an den rechten Fahrbahnrad und gefährden so deren Gesundheit.

Als besonders gefährliche Situation möchten wir außerdem Kreisverkehre hervorheben. Gefährliche Überholmanöver können vermieden werden, indem ein Benutzungsrecht für die gesamte Fahrbahn besteht. Das mittige Fahren sollte innerorts für Fahrräder explizit in erlaubt werden, wie beispielsweise in Luxemburg. Dadurch ist auch das Hintereinanderfahren überflüssig.

Sichere Radwege

Protected Bike Lanes

Geschützte Radstreifen (auch Protected Bike Lanes genannt) sind die Zukunft des urbanen Radverkehrs. Sie erhöhen nicht nur die reale Sicherheit der Radler*innen, sie steigern auch das Sicherheitsgefühl enorm und tragen damit erheblich dazu bei, Menschen zu bewegen, aufs Fahrrad umzusteigen.

Protected Bike Lanes schützen den Radverkehr effektiv und günstig durch bauliche Maßnahmen. MIV und LKWs werden nicht mehr nur durch Markierungen auf Distanz gehalten, sondern auch durch Poller oder andere Einbauten auf der Fahrbahn. Diese trennen die Verkehrsführung für MIV/LKWs und Fahrrad.

Bestehende Unklarheiten in den Kommunen, ob geschützte Radstreifen rechtlich zulässig sind, müssen schnellstens ausgeräumt werden. Geschützte Radfahrstreifen und selektive Durchfahrtsbeschränkungen müssen explizit zulässig werden, indem sie ins Straßenverkehrsrecht aufgenommen werden.

Schutzstreifen

Fahrrad-Schutzstreifen haben den Vorteil, dass sie die notwendigen Sichtbeziehungen zum Autoverkehr sehr gut herstellen. Dadurch werden schwere Unfälle vermieden. Die unmittelbare Nähe zum Autoverkehr hat aber auch einige Nachteile: Zum Beispiel vermitteln Schutzstreifen keinerlei Sicherheitsgefühl. Sie laden ungeübte Radfahrer*innen nicht dazu ein, auf das Rad umzusteigen – dies ist aber im Sinne der Verkehrswende dringend notwendig. Protected Bike Lanes sind deshalb – wo baulich möglich – dem Schutzstreifen vorzuziehen.

Schutzstreifen selbst müssen trotzdem im Sinne des Radverkehrs weiter optimiert werden: Sie müssen ausreichend breit sein (mindestens 2 m), nach Möglichkeit sollten sie farblich markiert werden.

Ein weiteres Problem der Schutzstreifen: Sie werden häufig von Autos zugeparkt. Ein Problem, das sich durch den zunehmenden Lieferverkehr noch verstärkt. Der Radverkehr muss sich dann in den fließenden Verkehr einfädeln, was die Radler*innen unnötig gefährdet. Auf Schutzstreifen sollte deshalb ein striktes Halteverbot gelten.

Überholen: Sicherheitsabstand verankern und Gleichberechtigung fördern

Die heutige Straßenverkehrs-Ordnung regelt, dass beim Überholen von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen ein »ausreichender Seitenabstand« eingehalten werden muss (StVO §5, Abs. 4). Diese Regelung hat sich in der Praxis jedoch als unzureichend erwiesen. Viel zu oft werden Radler*innen zu dicht überholt: Bei Gegenverkehr sogar häufig ohne Spurwechsel. Diese Gefährdung muss zukünftig unterbunden werden.

Innerorts sollen Autos grundsätzlich mit einem Seitenabstand von mindestens 1,5 m überholen. Außerorts müssen 2 m Abstand vorgeschrieben werden. Die vorgegebenen Überholabstände müssen ausdrücklich auch zu Radfahrer*innen auf Radfahrstreifen, Radwegen und Seitenstreifen gelten (auf Schutzstreifen als Teil der Fahrbahn sowieso). Auf normalen zweispurigen Bundes- oder Landesstraßen bedeutet dies für überholende Autos zwingend einen Spurwechsel, was einen Überholvorgang bei Gegenverkehr ausschließt. Eine Regelung, die nicht nur real, sondern auch subjektiv das Sicherheitsgefühl der Radler*innen erhöhen wird, wodurch sich wiederum die Attraktivität des Radverkehrs erheblich steigert. In schmalen einspurigen Straßen wäre ein Überholvorgang ganz ausgeschlossen. Wirk-

same Regeln sind in Italien bereits verankert, in Frankreich sogar schon seit 1958. Die Fraktion DIE LINKE empfiehlt zusätzlich – nach spanischem Vorbild – auch den Spurwechsel ausdrücklich vorzuschreiben. Dort gilt, wer ein Kraftfahrzeug führt und vorhat, ein Fahrrad oder Moped zu überholen, muss ganz oder teilweise den benachbarten Fahrstreifen benutzen, gegebenenfalls die Gegenfahrbahn, und den Sicherheitsabstand einhalten. Es ist außerdem ausdrücklich verboten, beim Überholen Radfahrende zu gefährden oder zu behindern, die in die entgegengesetzte Richtung fahren, auch wenn sie auf dem Seitenstreifen fahren.

Ein weiteres Problem: Die Benachteiligung des Radverkehrs als »langsamerer Verkehr«. Radfahrer*innen werden durch das heutige Verkehrsrecht gezwungen, für drei oder mehr Autos hinter ihnen zu bremsen, zu warten und sie passieren zu lassen. Für breite und sehr langsame Trecker ergibt diese Regel Sinn, da sie schwer überholbar sind und die Straße durch ihre Größe häufig wenig einsichtig, für Fahrräder gilt dies jedoch nicht. Im Sinne der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen sollte die Regelung aufgehoben werden. Fahrräder dürfen nicht zum Warten genötigt werden um sich vom MIV und LKWs überholen zu lassen.

Fahrradstraßen

Seit 1997 bietet die StVO die Möglichkeit, Fahrradstraßen auszuweisen (Zeichen 244.1). Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden und das Nebeneinanderfahren ist explizit erlaubt. Nur durch ein Zusatzzeichen ist KFZ-Verkehr zulässig, was häufig für Anlieger*innen gilt. Insbesondere in städtischen Nebenstraßen mit hohem Fahrradverkehrsanteil stellt die Deklaration einer Fahrradstraße ein sinnvolles Instrument dar, um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern.

Leider gibt es diverse Hürden bei der Einrichtung von Fahrradstraßen. Und in der Praxis erfüllen heutige Fahrradstraßen oft nur begrenzt ihren Zweck. Häufiger Durchgangsverkehr oder beidseitig parkende Autos entleeren Fahrradstraßen ihres Sinnes. Da der unerlaubte Durchgangsverkehr kaum sanktioniert wird, sollten Fahrradstraßen ohne Erlaubnis für MIV und LKWs angelegt und durch bauliche Maßnahmen wie Poller oder Pflanzenkübel gesichert werden. Damit zum Beispiel die Müllabfuhr trotzdem zum Haus kommt, aber der Durchgangsverkehr unterbunden wird, könnten diese baulichen Durchfahrtsperren auch nur an einem Ende der Fahrradstraße angebracht werden. Darüber hinaus sollten sie möglichst als Vorfahrtsstraßen angelegt werden.

In Berlin beispielsweise enden Fahrradstraßen häufig vor jeder Kreuzung, um danach erneut zu beginnen. Statt den Radverkehr unnötig auszubremsen, sollte er Vorrang bekommen und stattdessen der MIV durch Stoppschilder gebremst werden.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist zu erleichtern. Darüber hinaus muss die Attraktivität der Fahrradstraßen für den Radverkehr zusätzlich gesteigert werden – durch sinnvollere Gestaltung und weniger Parkplätze.

Fahrradzonen

In einer Fahrradzone sind verschiedene Fahrradstraßen zusammengeschlossen. Dies kann insbesondere für Wohngebiete, Innenstädte oder Sportgebiete sinnvoll sein. In Stadtzentren können Fahrradzonen um verkehrsberuhigte Bereiche ergänzt werden.

Fahrradzonen sind als neues Zeichen ins Verkehrsrecht aufzunehmen. Dabei sind die Hürden zur Anlage von Fahrradzonen gering zu halten (in der VwV-StVO). Die Bedürfnisse des MIV dürfen kein Ausschlusskriterium sein, wie derzeit für Fahrradstraßen.

Freigabe von Einbahnstraßen

Einbahnstraßen sollen grundsätzlich für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben werden. Statt eines Sonderzeichens, welches im Einzelfall die Einbahnstraßennutzung in Gegenrichtung erlaubt (Zeichen 1022-10), sollte ein Sonderzeichen die Einfahrt in Gegenrichtung im Einzelfall verbieten können. Radfahrer*innen wären somit rechtssicherer unterwegs, gleichzeitig könnte der (allseits kritisierte) Schilderwald reduziert werden. Bisher zahlen Radler*innen für das Fahren entgegen einer nicht geöffneten Einbahnstraße zwischen 20 und 35 Euro Bußgeld (siehe BKatV).

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist seit 1997 möglich. Vorreiterin war die Stadt Frankfurt am Main, die im Rahmen von Pilot-Projekten bereits zuvor damit überaus positive Erfahrungen sammeln konnte. Getestet wurde in den von schmalen Einbahnstraßen-netzen geprägten Gründerzeitvierteln. Die zusätzliche, intuitiv gestaltete Bodenmarkierung in Frankfurter Einbahnstraßen gilt auch heute als besonders vorbildhaft.

Lichtvorschriften vereinfachen

Die Paragraphen 67 und 67a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) regeln die Vorschriften zur Fahrrad- und Anhängerbeleuchtung. Mit zusammen 14 Absätzen, wovon einige wiederum in diverse Unterpunkte gegliedert sind, sind sie unnötig komplex und laufen zudem der gelebten Fahrradpraxis zuwider. Geregelt werden etwa die exakte Spannung und Leistung von Lichtmaschinen/Batterien, die Höhe der Scheinwerfer und die Neigung des Lichtkegels, ein Verbot separater Einschaltung von Scheinwerfer und Schlussleuchte und einiges mehr.

Die Lichtvorschriften für Fahrräder müssen deutlich vereinfacht werden. Das Fahrrad ist ein niedrighochwertiges Verkehrsmittel. Die meisten Kinder lernen es bereits in jungen Jahren zu benutzen. Die Anschaffung eines Rades ist auch für Menschen mit niedrigen Einkommen leistbar. Jedoch erfüllen selbst hochpreisige Räder meist nicht die exakten Licht-Vorgaben.

Jedes Fahrrad sollte im Sinne der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden mit Licht ausgestattet sein. Komplexe regeln helfen dabei aber nicht – sie gefährden lediglich die Niedrigschwelligkeit des Verkehrsmittels. In der Schweiz beispielsweise ist nur festgelegt, dass die Lichter (vorne weiß, hinten rot) nachts bei guter Witterung aus 100 Meter Entfernung sichtbar sein müssen. Alles andere wird den Radfahrer*innen überlassen. Dies wäre auch für Deutschland eine sinnvolle Regelung.

ÖPNV beschleunigen

Vorfahrt für Straßenbahnen und Busse

In der StVO der DDR war klar geregelt, dass auch Straßenbahnen mit straßenbündigem Bahnkörper stets Vorfahrt haben. Mit der Wiedervereinigung verschwand diese Vorfahrtsregel. Seitdem besteht ein höheres Unfallrisiko: Auto- und Radfahrende sind unsicher im Umgang mit Straßenbahnen. Straßenbahnen können weder ausweichen noch schnell bremsen. Um den unterschiedlichen Fahr- und Bremseigenschaften gerecht zu werden, müssen Straßenbahnen Vorfahrt bekommen. Sie gilt gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmenden. Auch für Busse auf Bussonderfahrstreifen ist eine solche Regelung zu prüfen.

Bussonderfahrstreifen: Verlassen zum Überholen

Wenn ein Bus auf einem Bussonderfahrstreifen an einer Haltestelle steht, darf dieser nicht von hinterherfahrenden Bussen überholt werden. Denn der Bussonderfahrstreifen ist durch eine durchgezogene Linie gekennzeichnet, welche nicht überfahren werden darf. Bussen und Radverkehr muss das Verlassen des Bussonderfahrstreifens zum Überholen erlaubt werden.

Clevere Ampeln mit freier Fahrt für Busse

Mit sieben Sekunden grüner Ampel kann ein Gelenkbus mit 100 Fahrgästen zu Stauhochzeiten eine Kreuzung passieren. Die Realität sieht anders aus: Busse verlieren viel Zeit durch unnötige Stopps. Deswegen braucht es clevere Ampeln, die dem Bussonderfahrstreifen zur richtigen Zeit wenige Sekunden grün geben.

Ausgebildete Mitarbeitende zum Abschleppen

Stau auf der Schiene wird nicht nur durch »technische Störungen« ausgelöst – sondern für den ÖPNV immer wieder auch durch Autos, welche die Schienen blockieren. Abgeschleppt werden dürfen diese Autos nur durch die Polizei, sodass lange Wartezeiten entstehen. Berlin erlaubt jetzt auch ausgebildeten Mitarbeiter*innen der Verkehrsbetriebe, selbst den Abschleppdienst zu beauftragen. Eine solche Regelung ist sinnvoll und sollte bundesweit übernommen werden.

Zusammenfassung

Der Verkehrssektor ist in Deutschland der einzige Sektor, der seit 1990 kaum CO₂ eingespart hat. Seit 2009 steigen die Emissionen des Verkehrs sogar erneut an. Um diesen Trend umzukehren, stellt das Verkehrsrecht ein wichtiges Steuerungsinstrument dar. Durch bessere Rahmenbedingungen kann der Umweltverbund deutlich attraktiver werden. Der Umstieg wird leichter und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sinkt. Dies führt gleichzeitig zu mehr Verkehrsgerechtigkeit: Einerseits zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden und andererseits zwischen denen, die vom Verkehr profitieren und denen, die von Lärm und Abgasen betroffen sind. Damit nehmen wir unsere lokale und globale Verantwortung wahr, gerecht miteinander und mit Ressourcen umzugehen.

In diesem Positionspapier verdeutlicht die Fraktion DIE LINKE im Bundestag, wie das komplexe Verkehrsrecht konkret geändert werden kann, um unseren Alltag zu verbessern. Straßen werden sicherer und attraktiver für alle, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Weniger Abgase, Lärm und parkende Autos machen Wohnviertel gesünder und attraktiver. Durch mehr Sicherheit, Grün und Raum zum Spielen werden die Straßen wieder zu Orten der Begegnung, die zum Aufenthalt einladen.

Es muss das Ziel sein, dass Städte mindestens die Hälfte ihres Verkehrsraums für aktive Mobilitätsformen reservieren. Dafür ist ein grundlegender Paradigmenwechsel notwendig. Mobilität darf nicht den alteingesessenen Verkehrspolitik*innen überlassen werden, mit ihrer Prägung, die die Dominanz des Autoverkehrs nicht zu hinterfragen.

Wir setzen uns für einen breiten demokratischen Prozess ein, um das Verkehrsrecht grundlegend neu zu verfassen. Das Herumdoktern am Bestehenden wird den autofreundlichen, aber lebensfeindlichen Duktus nicht ändern – was die große Anzahl an notwendigen Verbesserungen in diesem Positionspapier verdeutlicht.

Gleichzeitig wollen wir möglichst schnell konkrete Änderungen des Verkehrsrechts, denn der Klimaschutz duldet keinen Aufschub. Und auch bei Gesundheit, Sicherheit, Gerechtigkeit und Lebensqualität wollen wir nicht warten.

Die sozial-ökologische Verkehrswende braucht beides: einen breiten gesellschaftlichen Diskurs über den grundlegenden Umbau von Verkehrsrecht (und -Infrastruktur) und die schnelle Umsetzung von ganz konkreten Maßnahmen. Und natürlich muss sie eingebettet sein in das größere Ganze. Dazu gehören Stadtentwicklung und Entwicklung des ländlichen Raums, der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs mit bezahlbaren Preisen bis hin zum Nulltarif sowie eine Bahn für alle.

Nicht das Auto, sondern der Mensch und die Zukunft unseres Planeten müssen im Zentrum stehen. Mobilität für alle mit weniger Verkehr – das schafft mehr Lebensqualität für alle.

Literaturhinweise

Die Fraktion DIE LINKE bedankt sich bei allen Verbänden, Initiativen, Forschungseinrichtungen und Einzelpersonen, die durch ihre Positionspapiere, Studien und Gutachten den Umweltverbund fördern. Ihre Arbeiten trugen maßgeblich zum Inhalt dieses Positionspapiers bei. Dazu gehören: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Agora Verkehrswende, Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter, Changing Cities, Deutscher Städtetag, Deutsche Umwelthilfe, Deutsches Institut für Urbanistik, FUSS e.V., Gewerkschaft der Polizei NRW, Interessenvertretung Selbstbestimmt Leben in Deutschland, Umweltbundesamt und der VCD Verkehrsclub Deutschland. Einen Teil dieser Arbeiten finden Sie hier aufgelistet:

- ADFC 2018: ADFC Positionspapier. Ein neues Verkehrsrecht für die Mobilität von heute und morgen! https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/Position_Neues_Verkehrsrecht_22022019.pdf
- ADFC 2019: Gutachten – Fahrradgerechte Änderung des Straßenverkehrsrechts. https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/190516_Gute_Strassen-fuer-Alle-Gesetz_Final.pdf
- Agora Verkehrswende 2018: Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. Anne Klein-Hitpaß et al.

<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oeffentlicher-raum-mehr-wert/>

- DIfU 2018: Grundlegender Änderungsbedarf im Straßen- und Straßenverkehrsrecht. Anforderungen des Radverkehrs und Änderungsvorschläge. Tilman Bracher, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH <https://difu.de/publikationen/2018/grundlegender-aenderungsbeford-im-strassen-und.html>
- GdP NRW 2011: Verkehrspolitisches Programm. Gewerkschaft der Polizei Landesbezirk Nordrhein-Westfalen. Georg Bartel, Stephan Hegger et al. [https://www.gdp.de/gdp/gdprnw.nsf/id/DE_Verkehrspolitisches-Programm/\\$file/GdPVerkehrspolitik.pdf](https://www.gdp.de/gdp/gdprnw.nsf/id/DE_Verkehrspolitisches-Programm/$file/GdPVerkehrspolitik.pdf)
- infas 2018: Mobilität in Deutschland 2017. Ergebnisbericht für/eine Studie des: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2017.html>
- Fraktion DIE LINKE 2017: Positionspapier zum Radverkehr. <https://www.linksfraktion.de/themen/positionspapiere/detail/positionspapier-zum-radverkehr/>
- UBA 2018: Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Umweltbundesamt Texte 75/2018. Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH. Uta Bauer et al. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/geht-doch>
- VCD 2016: Rückeroberung der Straße. VCD Position. https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/2016_Position_Rueckerobderung_der_Stasse.pdf
- WR 2017-10: <https://www.wr.de/politik/was-bringt-uns-ein-tempolimit-id212398647.html>