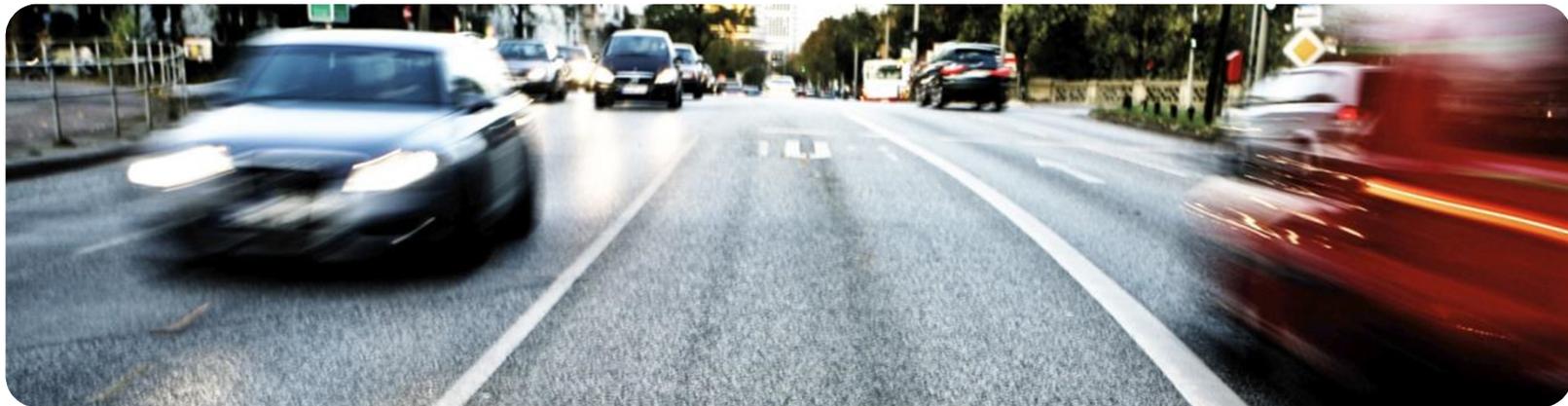


Willigen Kommunen den Weg zur Verkehrswende frei machen - so kann es gehen!



Dr. Jan Werner

Fachkonferenz „Verkehrswende und Straßenverkehrsrecht“

Berlin, 1. Juni 2017

Zielstellungen

Modal shift vom MIV zum Umweltverbund

Prämisse „williger Kommunen“:

Durch modal shift zum Umweltverbund können höhere Verkehrsmengen bei geringerem Energieeinsatz und Flächenverbrauch sowie einem besserem Schutz der körperlichen Unversehrtheit bewältigt werden

Ein modal shift zum Umweltverbund erfordert eine

- Steigerung der Leistungsfähigkeit des Umweltverbundes
 - Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Rad- und Fußverkehrs; „Vision Zero“ als planerische Leitlinie für die Ausgestaltung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
 - ÖPNV-Geschwindigkeit und -Fahrplantreue auf attraktivem Niveau
- Stabilisierung – nicht: Maximierung – der Leistungsfähigkeit des MIV auf dem verkehrlich, stadtplanerisch und umweltseitig als erforderlich angesehenen Niveau



Eine grundlegende Reform des Straßenverkehrsrechts an „Haupt und Gliedern“ würde republikweit eine Verkehrswende ermöglichen. Im hiesigen Vortrag werden aber wesentlich kleinere Brötchen gebacken...



Kernfragen:

1. Welche rechtlichen Handlungsoptionen haben „willige Kommunen“ gegenwärtig, um die Verkehrswende vor Ort zu fördern?
2. Welche punktuellen Änderungen am Rechtsrahmen würden den Handlungsraum zur Förderung des Umweltverbundes merklich erweitern?



Jetzt aber erst einmal „rechtliches Schwarzbrot...“

Ausgangsgedanken

Dem kommunalem Handlungsrahmen sind durch das Straßenverkehrsrecht enge Grenzen gesetzt

- **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)** soll Gefahren, Behinderungen und Belästigungen von Verkehrsteilnehmern und Dritten durch den Verkehr entgegenwirken und optimalen Verkehrsablauf gewährleisten.
Straßenverkehrsbehörden sind bei ihren Anordnungen an straßenverkehrsrechtliche Vorgaben (wesentliche Vorschriften: StVO, VwV-StVO) gebunden
 - Ursprüngliche StVO-Fassungen aus 1934/1937
 - Neufassung im Jahr 1970:
 - Überwiegende Ausrichtung am Konzept der autogerechten Stadt
 - Leitgedanken insb.: Reduzierung unfallträchtiger Verstöße
 - Novellierungen der letzten 40 Jahre
 - StVO-Novelle 1997: Einfügung von § 45 Abs. 9 und § 39 Abs. 1 StVO zur Eindämmung der Verkehrszeichenflut (Vz. als begründungspflichtige Ausnahme)
 - StVO-Novelle 2016: Punktueller Rücknahme von § 45 Abs. 9 insbesondere durch Freigabe E-Bikes auf Radwegen, Tempo 30 vor Schulen und Kindergärten
- **Verfassungsrechtliches Spannungsverhältnis:**



Der „Schilderwaldsterbens-Paragraph“: § 45 Abs. 9 StVO Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur bei besonderer örtlicher Gefahrenlage ...

Beispiele für besondere Umstände:

- Signifikant erhöhte Unfallrate, die auf Ursache zurückzuführen ist, die mit Verkehrszeichen bekämpft werden soll
- Gefahrenträchtige Streckenführung
- Straßenschäden

Kein besonderer Umstand:

- Allgemeine Sicherheitsüberlegungen (ggf. sogar ohne Ortsbezug)

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(9)

¹Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.

[...]

³Insbesondere 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.

Gefährdete Rechtsgüter:

Insbesondere:

- Sicherheit des Verkehrs
- Ordnung des Verkehrs (hohe Priorität: Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs)

Nicht abgedeckt:

Insbesondere:

- Schutz der Bausubstanz von Gebäuden
- Reduzierung des MIV
- Förderung/Ausbau Umweltverbund

Einzelfallprüfung und Angabe streckenbezogen-konkreter Gründe erforderlich!

Der „Schilderwaldsterbens-Paragraph“: § 45 Abs. 9 StVO ... **Kollisionen sind vorprogrammiert** ...

- **Kontext integrierte gesamtstädtische Verkehrsplanung (VEP):**
Örtlichkeitsprinzip der StVO verhindert gesicherte Umsetzung der Ergebnisse integrierter gesamtstädtischer Planung des Verkehrs unter adäquater Berücksichtigung aller Modi sowie zum Schutz der körperlichen Unversehrtheit („Vision Zero“ + fachgesetzliche Vorgaben zur Emissionsminderung insbesondere von Lärm, Staub und Abgasen).
- **Kontext Entwicklung der Netzauslastung bei Digitalisierung:**
Flächendeckende Verbreitung von Navigationsgeräten/Smartphones führt zur Verteilung von Verkehrsflüssen auf das gesamte städtische Straßennetz. Es gibt keine „geheimen Schleichwege“ mehr. Es kann nicht mehr auf „besondere örtliche Verhältnisse“ abgestellt werden, um Regelungen zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes legitimieren zu müssen.

Handlungsoptionen für willige Kommunen ...aber in § 45 wieder einige Ausnahmen vom Erfordernis „besonderer örtlicher Gefahrenlage“

1) „Radwege“

Schutzstreifen, Fahrradstraßen und Sonderwege/
Radfahrstreifen (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 1, 2 und 3)



2) „Tempolimits“: Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte
Geschäftsbereiche und innerörtlich streckenbezogene
Geschwindigkeitsbegrenzungen (§ 45 Abs. 9 Nr. 4, 5 und 6)



3) Beschränkungen und Verbote für
Mautausweichverkehr (§ 45 Abs. 9 Satz 5)



4) Umweltzonen (§ 45 Abs. 9 Satz 6)



5) Förderung der Elektromobilität (§ 45 Abs. 10)



Handlungsoptionen für willige Kommunen

Zu 1) „Radwege“



Beschreibung:

Ausbau Radverkehrsanlagen auf den aktuellen Stand der Technik zur

- Erhöhung der objektiven und subjektiv-empfundene Sicherheit im Fahrrad- und Fußgängerverkehr
- Steigerung von Attraktivität und Nutzungsakzeptanz des Fahrradverkehrs

Besondere Voraussetzungen (Auswahl):

- Für benutzungspflichtige Radwege :
Ausreichende Flächenverfügbarkeit (für Rad- und Fußgängerverkehr),
Erfordernis aus Verkehrssicherheit und -ablauf (VwV-StVO zu § 2, Abs. 4,
Satz 2 StVO)
- Für Fahrradstraßen:
„kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende
Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“ (VwV-StVO zu § 41, Zeichen
244.1 und 244.2 StVO)

Handlungsoptionen für willige Kommunen

Zu 2) „Tempolimits“



Beschreibung:

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (oder weniger) zur

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Vereinfachung von Fahrbahnquerungen
- Verringerung von Kraftstoffverbrauch, Lärm- und Schadstoffemissionen
- (Verstetigung des Verkehrsflusses)

Besondere Voraussetzungen (Auswahl):

- Reduzierung Höchstgeschwindigkeit dort, wo häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle auftreten (Ergebnis aus Unfalluntersuchungen), Fahrzeugführer ihre Geschwindigkeit nicht den Straßenverhältnissen anpassen, Fußgänger oder Radfahrer in besonderer Weise gefährdet sind oder aus Gründen des Lärmschutzes (VwV-StVO zu § 41, Zeichen 274)
- Tempo-30-Zone: insbesondere in Wohngebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte; keine Anordnung auf Straßen des überörtlichen Verkehrs und auf weiteren Vorfahrtstraßen, keine Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen (§ 45, Abs. 1c StVO)

Handlungsoptionen für willige Kommunen

Weitere mögliche Handlungsoptionen im Rahmen des derzeitigen Straßenverkehrsrechts

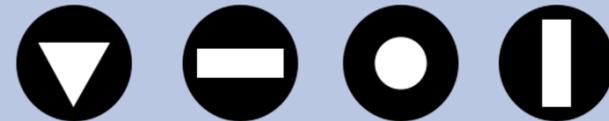
6) Busfahrstreifen

Bussonderfahrstreifen und Regelung der Mitbenutzungsregelungen



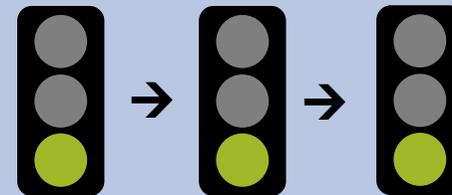
7) LSA-Vorrangschaltungen für ÖPNV

Keine unzulässige Privilegierung!



8) „Grüne Wellen“

für MIV und/oder Fahrradverkehr



Handlungsoptionen für willige Kommunen

Was fehlt: Ausnahme zu § 45 Abs. 9 StVO für Beschränkungen aus gesamtstädtischer Optimierung

- **Benötigt wird: Rechtliche Verankerung der Verkehrsentwicklungsplanung**
 - mit gesamtstädtisch und planerisch integrierter Betrachtung von Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit und Verkehrsumweltfolgen
 - zur Rechtfertigung der zur Umsetzung des planerischen Optimums erforderlichen Maßnahmen für den fließenden und ruhenden Verkehr
 - auch ohne die Einschränkungen aus § 45 Abs. 9 StVO sowie
 - ohne weitere Rechtfertigungen bzw. Erforderlichkeitsprüfungen nach VwV-StVO
- **Auf dieser Grundlage planerische Rechtfertigung u.a. von:**
 - Tempolimits auch auf Hauptverkehrsstraßen
 - Radverkehrsanlagen und Busspuren
(auch wenn sich Verkehrsnachfrage erst mittel- bzw. langfristig entwickelt)
 - Vorrangschaltung für den ÖPNV bei Optimierung im Gesamtsystem
(kein Primat des maximalen Verkehrsflusses für den MIV)
- **Ergebnis: Schaffung zusätzlichen Freiraums für „willige Städte“**
 - Grenze: Bindung an „Standardprogramm StVO“ – keine neuen Regelvorgaben!

Schlussgedanken

Verbotnormen müssen mit den Mitteln des Ordnungsrechts durchgesetzt werden



... und noch erfreulicher wäre ein „Kulturwandel“ im verkehrlichen Miteinander (Respekt, wechselseitige Rücksicht ...)!

Problem: Kulturell laxer Umgang mit Verkehrsnormen („Kavaliersdelikte“)

- Beispiele: Radwege und Busspuren werden bereits durch einen einzigen haltenden PKW entwertet; Sichtachsen für Rad- und Fußverkehr werden durch Nichteinhaltung des Halteverbots in Kreuzungsbereichen unterbrochen; Fahrbahnquerungen werden durch Nichteinhaltung von Höchstgeschwindigkeiten („60 statt 50 km/h“) erschwert
- Folgen: Örtliche Gefahrenquellen → Reduzierung der Sicherheit; Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Rad-, Fuß- und ÖPN-Verkehrs

Lösungen:

- Bauliche Sicherung ist – falls möglich – langfristig anzustreben
- Bis dahin: Konsequente Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (z.B. Nichteinhaltung Halteverbot auf Radverkehrsanlagen) und zugleich kulturelle Förderung der Regelakzeptanz: Stigmatisierung von Ordnungswidrigkeiten (kein Kavaliersdelikt, Beispiel: Schweiz) und Entstigmatisierung der Arbeit von Polizei und Ordnungsämtern

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!
Fragen?**



Kontakt

Dr. Jan Werner
Geschäftsführer

KCW GmbH
Berlin
Bernburger Str. 27
10963 Berlin

Fon: 030 4081768-60
Fax: 030 4081768-61
Mail: werner@kcw-online.de
Web: www.kcw-online.de