

Stellungnahme des Sozialverbands VdK Deutschland e. V.

zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Straßenverkehrsgesetzes

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, 16.06.2023

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. Zu den Zielen des Gesetzentwurfs und den Maßnahmen der Umsetzung

Der Gesetzesentwurf dient der Umsetzung des Koalitionsvertrages im Hinblick auf die Anpassung des Straßenverkehrsrechts. Dort wurde vereinbart, dass neben der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs auch der Klima- und Umweltschutz, die Gesundheit und die städtebauliche Entwicklung als übergeordnete Ziele des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) berücksichtigt werden sollen. Die Erweiterung des Zielkatalogs soll den Ländern und Kommunen größere Entscheidungsspielräume eröffnen.

Außerdem soll es erleichtert werden, Vorgaben zur Beschränkung des Straßenverkehrs einschließlich des ruhenden Verkehrs zu machen.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Im Hinblick auf die Erleichterung, Vorgaben zur Beschränkung des Straßenverkehrs und des ruhenden Verkehrs zu machen, warnt der VdK davor, die Interessen von Menschen mit Behinderungen sowie allen anderen Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu übergehen.

Das Ziel des Gesetzgebungsverfahrens, weitere Aspekte als die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs zu den handlungsleitenden Maximen im Bereich des Straßenverkehrs zu erheben, begrüßt der VdK. Die Ergänzungen um die Bereiche Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung gehen allerdings 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.

Leider können wir aufgrund der Kürze der Frist nur zu den direkt aufgeworfenen Punkten Stellung nehmen. In Vorbereitung oder im Rahmen eines geordneten Gesetzgebungsverfahrens äußern wir uns aber gerne auch zu weiteren Aspekten im Bereich der Verkehrspolitik.

2. Zu den Regelungen im Einzelnen

Im Folgenden nimmt der Sozialverband VdK Deutschland zu ausgewählten Punkten Stellung.

2.1. Erweiterung der Verordnungsermächtigungen mit Blick auf die Parkraumbewirtschaftung (§ 6 StVG Absatz 1 Nummer 15)

Der Gesetzesvorschlag enthält zwei Änderungsvorschläge in § 6 Absatz 1 Nummer 15 und 16 StVG. Dabei geht es um die Voraussetzungen unter denen Parkraumangel festgestellt werden kann beziehungsweise Sonderfahrspuren eingerichtet werden können.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Der VdK warnt davor, dass erweiterte Möglichkeiten zur Beschränkung des Straßenverkehrs einschließlich des ruhenden Verkehrs zugunsten der Anwohner zulasten von Menschen mit Behinderungen gehen. Die Nutzung privater PKWs ist für diese Gruppe auch deswegen unerlässlich, weil die Nutzung des Öffentlichen Personen Nahverkehrs (ÖPNV) einigen von ihnen beeinträchtigungsbedingt entweder nicht zugemutet werden kann oder aber aufgrund bestehender Barrieren nicht möglich ist. Das nach PBefG angestrebte Ziel eines barrierefreien ÖPNV bis zum 1.1.2022 ist noch immer und auf absehbare Zeit nicht verwirklicht. Solange dies nicht der Fall ist, besteht für viele Menschen mit Behinderungen keine Alternative zur Nutzung des eigenen PKW. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNVs würde auch einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz und zu mehr Gestaltungsmöglichkeiten in der städtebaulichen Entwicklung leisten. Denn erst wenn der Nahverkehr von allen Menschen gleichermaßen genutzt werden kann, wird der Bedarf an Individualverkehr in den Städten sinken. Er wird deshalb aber nicht verschwinden, da bestimmten Personengruppen unter keinen Umständen die Nutzung ihres individuellen Verkehrsmittels verwehrt werden kann.

Der Rückbau von Parkflächen darf also nur insoweit vorangetrieben werden, dass für Menschen mit Behinderungen eine Erreichbarkeit aller Ziele weiterhin gegeben ist. Dabei geht es nicht nur um jene Menschen, die einen Sonderparkausweis für schwerbehinderte Menschen nach § 46 StVO besitzen. Für diese Gruppe ist es wichtig, dass weiterhin ausreichend Parkplätze speziell für Menschen mit Behinderungen zur Verfügung gestellt werden. Es geht aber darüber hinaus um viele andere Menschen mit Behinderungen, die kein Anrecht auf einen Parkausweis haben. Bekanntermaßen sind die Anforderungen, um einen blauen Parkausweis zu erhalten hoch gesetzt. Lediglich Menschen mit Behinderungen, die die Merkzeichen aG (außergewöhnlich gehbehindert) oder Bl (blind) besitzen oder aber contergangeschädigt oder mit vergleichbarer Beeinträchtigung sind, können einen blauen Parkausweis beantragen. Für alle anderen Menschen mit und ohne Behinderung gilt also, dass sie sich im Rahmen der regulären Parkraumbewirtschaftung zurechtfinden müssen. Menschen mit einem orangenen Ausweis haben zwar einige Erleichterungen beim Parken, wie zum Beispiel längere Standzeiten im eingeschränkten Halteverbot oder Zonenhalteverbot oder ein Entfallen von Parkgebühren an Parkuhren, sind aber im Alltag dennoch auf das Ausweisen von Parkflächen angewiesen.

Aus diesem Grund sollten die Erweiterungen in § 6 Absatz 1 Nummer 15 flankiert werden von einer Reform der Parkregelungen für Menschen mit Behinderungen. Wir schlagen folgende Regelungen vor:

Bund, Länder und Kommunen müssen mehr Parkflächen für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen ab Merkzeichen G bereitstellen. Die Zahl der Parkflächen für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen sollte sich an der Zahl der Personen orientieren, die darauf angewiesen sind, und sich nicht nach der Knappheit oder Verknappung des Parkraums richten. Dazu müssten Länder und Kommunen zunächst einmal die Zahl der Berechtigten statistisch erfassen und regelmäßig ausweisen, das gilt ebenso für die Zahl der ausgestellten Parkausweise und der vorhandenen Behindertenparkplätze im öffentlichen Verkehrsraum. Das wird bisher überwiegend nicht getan.

Darüber hinaus fordert der VdK eine moderate Ausweitung des berechtigten Personenkreises für den blauen Parkausweis beziehungsweise das Merkzeichen aG. Schwerbehinderte Menschen mit einem GdB von 100 und den Merkzeichen G oder B sollten unabhängig von ihrem Grundleiden die Voraussetzungen für das Merkzeichen aG erhalten.

2.2. Erweiterung der Verordnungsermächtigungen zur Förderung von Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheit und städtebaulicher Entwicklung (§ 6 Absatz 4a StVG)

Nach Absatz 4 soll ein neuer Absatz 4a eingeführt werden, der die Voraussetzungen vor denen den Verkehr regelnde Rechtsverordnungen erlassen werden können, erweitert. Dies soll in Zukunft auch zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt und des Klimas, der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung möglich sein. Die Rechtsverordnungen sollen insbesondere den Gemeinden die Möglichkeit geben, entsprechende Anordnungen zur Verbesserung der oben genannten Aspekte zu erlassen. Die Rechtsverordnungen müssen aber auch weiterhin, neben den neu hinzugefügten Aspekten, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Aus unserer Sicht sollte die Schaffung einer barrierefreien Umwelt zu den prioritären Zielen einer Reform des Straßenverkehrsrechts gehören. Aus diesem Grund fordern wir eine mindestens gleichrangige Berücksichtigung der Barrierefreiheit in § 6 Absatz 4a im Verhältnis zu den angestrebten vorrangigen Zielen des Umwelt- und Klimaschutzes, der Gesundheit und der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung sowie der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs.

Begründen möchten wir dies damit, dass etwa 20 Prozent der Menschen in Deutschland auf die Barrierefreiheit des Straßenraums angewiesen sind. Ein barrierefreier Straßenraum ist für sie die Grundlage selbstbestimmter Mobilität. Der Anteil dieser Menschen wird angesichts des demografischen Wandels weiter steigen.

Zur Verbesserung der Barrierefreiheit böte es sich an, die DIN-Norm 18040-3 bei der (Um-) Gestaltung von Verkehrswegen obligatorisch heranzuziehen. Die dort zusammengefassten

Mindestanforderungen zur Barrierefreiheit sind im Rahmen des Normenausschusses bereits 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. Aus diesem Grund fordern wir eine Verkehrspolitik, die sich an den Schwächsten im Verkehrsraum orientiert. Die Attraktivität und Sicherheit eines barrierefreien Fußverkehrs sollte Priorität haben. Zielmarke soll dabei die „Vision Zero“ sein, wie es in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung festgeschrieben ist. Die damit verbundenen Maßnahmen dienen dem Ziel, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf ein Minimum zu reduzieren.

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 und barrierefreien 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 und sollte verhindert werden. In vielen Städten ist dieser Wohnraum zudem besonders günstig, sodass die Anwohner aufgrund ihrer finanziellen Situation keine Alternative dazu haben, dort zu wohnen. Hier sollte im Zuge des Gesundheitsschutzes der ärmeren Bevölkerung ein besonderer Schwerpunkt auf die Verbesserung der Situation dieser Menschen gelegt werden.