

## Stellungnahme des Sozialverbands VdK Deutschland e. V.

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz zur

[X.] Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

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

Telefon: 030 9210580-300  
Telefax: 030 9210580-310  
E-Mail: [sozialpolitik@vdk.de](mailto:sozialpolitik@vdk.de)

Berlin, 06.10.2023

*Der Sozialverband VdK Deutschland e. V. (VdK) ist als Dachverband von 13 Landesverbänden mit über zwei Millionen Mitgliedern der größte Sozialverband in Deutschland. Die Sozialrechts-beratung 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 vorliegende Referentenentwurf für eine Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist eingebettet in weitere straßenverkehrsrechtliche Reformvorhaben. Am 21.06.2023 hat das Kabinett den vom Bundesminister für Digitales und Verkehr vorgelegten Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) beschlossen. Wie von der Ampel-Koalition bereits im Koalitionsvertrag festgehalten, sollen StVG und StVO so angepasst werden, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs weitere Ziele im Straßenverkehrsrecht Berücksichtigung finden. Die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung sollen in Zukunft gleichrangig mit der Flüssigkeit und Sicherheit im Gesetz genannt werden.

Neben den Anforderungen des Koalitionsvertrages sind auch Handlungsvorschläge der Verkehrsministerkonferenz (VMK) in den Referentenentwurf eingeflossen. In einer länderoffenen Arbeitsgruppe hat die VMK Maßnahmen zur Ausweitung der Flexibilität der Länder und Kommunen unter anderem für die Anordnung von Bewohnerparken oder die Einrichtung von Fahrbahnüberquerungen erarbeitet. Darüber hinaus werden die Anordnungsmöglichkeiten der Straßenverkehrsbehörden vor Ort auch in anderen Bereichen erweitert, wie zum Beispiel der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und die Bereitstellung von Flächen für den Fahrrad- und Fußverkehr, sofern die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs berücksichtigt wird.

In dieser Stellungnahme unberücksichtigt, aber ebenfalls Teil des Referentenentwurfs, sind Klarstellungen in der StVO im Hinblick auf die Sonderrechte der Truppen der Bundeswehr und ihrer Verbündeten.

### **Bewertung des Sozialverbands VdK**

Die StVO prägt die Nutzung und Aufteilung des öffentlichen Verkehrsraumes. Damit nimmt sie wesentlichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten aller Bürgerinnen und Bürger. Die Mitglieder des Sozialverband VdK gehören überproportional häufig zu den älteren, mobilitäts- oder sinnesbeeinträchtigten und zu-Fuß-Gehenden Verkehrsteilnehmern. Aus diesem Grunde bewertet der VdK den vorgelegten Entwurf aus der Perspektive dieser Zielgruppe.

Eine Vielzahl von notwendigen Änderungen in der Straßenverkehrsordnung wird im aktuellen Entwurf nicht berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere Regelungen, die die Sicherheit im Straßenverkehr und die Teilhabe am Straßenverkehr von Menschen mit Behinderung sicherstellen könnten. In Anbetracht der vorgeschlagenen Erweiterungen der Ziele des Straßenverkehrsrechtes um die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, dem Gesundheitsschutz und der städtebaulichen Entwicklung dürfen die Interessen von Menschen mit Beeinträchtigungen auf keinen Fall vernachlässigt werden. In der Folge werden wir aufzeigen, dass es Szenarien gibt, die nach der nun geplanten Verordnungs- und Gesetzgebung Menschen mit Behinderungen in ihrer Teilhabe am Straßenverkehr benachteiligen würden.

Wie der Sozialverband VdK bereits bei der Verbändebeteiligung zum Straßenverkehrsgesetz ausgeführt hat, ließe sich eine strukturelle Benachteiligung verhindern, wenn, das Ziel der „Barrierefreiheit“ ebenfalls als gleichrangiges Ziel aufgenommen wird. So würde sichergestellt, dass die Barrierefreiheit von Verkehrsflächen als notwendige Bedingung zur Teilhabe von Menschen mit Behinderungen, aber auch von Seniorinnen und Senioren oder Kindern nicht durch die nun vorgeschlagenen Ziele ausgestochen wird.

Aus Sicht des Sozialverband VdK ist dies nicht nur sachlich geboten, sondern abgeleitet aus dem Artikel 3 des Grundgesetzes (GG) auch grundrechtlich vorgeschrieben. Artikel 3 GG sichert Menschen mit Behinderungen zu, dass sie nicht aufgrund ihrer Behinderung benachteiligt werden dürfen. Im Besonderen gilt dies für öffentliche Träger, wie im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) beziehungsweise in den jeweiligen Landesgesetzen zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung festgehalten. Da der Verkehrsraum im Wesentlichen von Trägern öffentlicher Gewalt bestimmt wird, haben diese ihre Aufgaben so zu erfüllen, dass die Ziele dieser Gesetze, „die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen“<sup>1</sup> erfüllt werden.

Neben der Aufnahme der Barrierefreiheit in die vorrangigen Ziele der Straßenverkehrsordnung gibt es weitere Änderungen, die dem Ziel der Gewährung einer gleichberechtigten Teilhabe am Straßenverkehr zur Durchsetzung verhelfen könnten. Diese sind in Kapitel 3 zu den noch fehlenden Regelungen aufgeführt.

---

<sup>1</sup> § 1 (1) Behindertengleichstellungsgesetz

## 2. Zu den Regelungen im Einzelnen

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

### 2.1. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (§ 45 StVO (1) Nummer 7)

Der Gesetzesentwurf dient der Umsetzung des Koalitionsvertrages im Hinblick auf die Anpassung des Straßenverkehrsrechts. Dort wurde vereinbart, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auch der Klima- und Umweltschutz, die Gesundheit und die städtebauliche Entwicklung als übergeordnete Ziele des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) berücksichtigt werden sollen. Im Rahmen der vorgeschlagenen StVO-Novelle sollen diese Kriterien nun in den Katalog der Gründe aufgenommen werden, der Straßenverkehrsbehörden vor Ort erlaubt, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zu beschränken, zu verbieten oder umzuleiten. Hierzu sollen in § 45 (1) Nummer 7 zur Erreichung der genannten Ziele Sonderfahrstreifen und bevorrechtigte Lichtzeichenregelungen für Linienbusse eingerichtet werden können sowie Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie den Fußverkehr bereitgestellt werden können. Die Kriterien sollen also zukünftig wesentlichen Einfluss auf die Gestaltung des Straßenverkehrs haben indem sie die Aufteilung der begrenzten Ressource „Fläche“ zwischen den verschiedenen Verkehrsformen mitbestimmen.

#### **Bewertung des Sozialverbands VdK**

Grundsätzlich begrüßen wir als Sozialverband VdK, dass die Erweiterung des Kriterienkatalogs den Straßenverkehrsbehörden vor Ort größere Entscheidungsspielräume eröffnen soll. Auch halten wir die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, des Gesundheitsschutzes und der städtebaulichen Entwicklung für geeignete Kriterien zur Fortentwicklung des öffentlichen Verkehrsraumes und der Verteilung der Flächen. Der bisherige Fokus auf die Flüssigkeit und Sicherheit des motorisierten Individualverkehrs hat dazu beigetragen, dass an vielen Orten Verkehrsräume entstanden sind, die für andere Verkehrsteilnehmer nicht oder nur eingeschränkt nutzbar sind.

Aus Sicht des VdK fehlt allerdings die Aufnahme der Barrierefreiheit als handlungsleitendes Kriterium zur Straßenraumgestaltung. Barrierefreiheit ist eine zentrale Voraussetzung für die selbstbestimmte und gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen und anderen Gruppen am Straßenverkehr. Die Teilhabe am Straßenverkehr, sei es als Autofahrer, Nutzer des Öffentlichen Personenverkehrs, Fahrradfahrer, Nutzer eines Hilfsmittels oder zu-Fuß-Gehender ist wesentlich für die selbstbestimmte Lebensführung. Ist der Verkehrsraum also mit Barrieren versehen, verhindert dies die Mobilität vulnerabler Gruppen und führt zu einem Ausschluss aus der Gemeinschaft.

Ein öffentlicher Verkehrsraum ist dann barrierefrei, wenn es stufenlose Wegeverbindungen gibt, die eine Nutzung mit einem Rollstuhl, Rollator oder einer Mobilitätseinschränkung möglich machen. Ferner braucht es sichere, taktil und visuell gut wahrnehmbare Abgrenzungen

zwischen den verschiedenen Verkehrsbereichen, also beispielsweise zwischen Geh- und Fahrradwegen. Darüber hinaus müssen die Verkehrswege, wie zum Beispiel Fußgängerüberwege mit Leitsystemen ausgestattet sein, um für Menschen mit einer Sehbeeinträchtigung wahrnehmbar zu sein. Die Gestaltung eines solchen Verkehrsraumes wird durch den „§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen der StVO“ maßgeblich beeinflusst. Die Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten, Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und weitere Befugnisse, die durch § 45 StVO an die Straßenverkehrsbehörden erteilt werden, bestimmen wesentlich die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Damit Menschen mit Behinderung hier zukünftig von Beginn an mitgedacht werden, sollte das Kriterium der Barrierefreiheit gleichrangig zu den vorgeschlagenen Ergänzungen aufgenommen werden.

Dies ist umso wichtiger, da zu befürchten steht, dass sich mit Verweis auf die nun vorgeschlagenen Kriterien Fälle zunehmen könnten, in denen die Barrierefreiheit nicht nur vorsätzlich nicht hergestellt, sondern sogar eingeschränkt wird. So gibt es Diskussionen, dass aus Gründen des Gesundheitsschutzes und zur Reduktion von Lärmemissionen akustische Signale abgeschaltet werden, die Menschen mit einer Sehbehinderung erst die Teilhabe am Straßenverkehr ermöglichen. Der alleinige Fokus auf den Klima- und Umweltschutz könnte dazu führen, dass Flächen dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden, die dann von Menschen mit einer Mobilitätsbeeinträchtigung oder Sinnesbehinderung nicht mehr sicher überquert werden können. Es ist aus Sicht des Sozialverbands VdK zwingend auszuschließen, dass die Interessen der Menschen mit Behinderungen und anderer vulnerabler Verkehrsteilnehmer durch die Aufnahme der neuen Kriterien ins Hintertreffen geraten. Es muss sichergestellt sein, dass zukünftige Entscheidungen der Straßenverkehrsbehörden Menschen mit Behinderung entsprechend der geltenden Bundes- und Landesgleichstellungsgesetze bei der Gestaltung der Verkehrsräume nicht diskriminieren.

## 2.2. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (§ 45 StVO (1b))

Als weitere Veränderung an § 45 StVO schlägt der Referentenentwurf die Möglichkeit vor, Anwohnerparken in städtischen Quartieren auszuweiten. Während bisher der bestehende erhebliche Parkraumangel ausschlaggebend für die Berechtigung dazu ist, Anwohnerparken einzuführen, soll dies nun bereits bei drohendem erheblichem Parkraumangel oder aber auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung zulässig sein, sofern die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs berücksichtigt sind. Die Spielräume für die Straßenverkehrsbehörden würden also massiv ausgeweitet.

### **Bewertung des Sozialverbands VdK**

Der VdK warnt davor, dass erweiterte Möglichkeiten zur Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere zulasten von Menschen mit Behinderungen gehen könnten. 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.

Der Rückbau von frei verfügbaren 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. Menschen mit einem orangenen Ausweis haben einige Erleichterungen beim Parken, wie zum Beispiel längere Standzeiten im eingeschränkten Halteverbot oder Zonenhaltverbot oder ein Entfallen von Parkgebühren an Parkuhren und die zeitweise Nutzung der hier in Rede stehenden Bewohnerparkplätze. Nichtsdestotrotz befürchtet der Sozialverband VdK bei einer sukzessiven Einschränkung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum ohne gleichzeitige Kompensationsregelungen für Menschen mit Behinderungen eine erhebliche Benachteiligung dieser Personengruppe. Aus diesem Grunde schlägt der Sozialverband VdK folgende Regelungen in Hinblick auf die Parkraumgestaltung vor. Wenngleich einige der aufgestellten Forderungen auch unter Punkt „3. Fehlende Forderungen“ dieser Stellungnahme aufgeführt werden könnten, werden die Anmerkungen zum Parken von Menschen mit Behinderungen hier aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gesammelt vorgebracht.

### **2.2.1. Regelung des „Behindertenparkplatzes“ in der StVO**

Bisher wird der sogenannte Behindertenparkplatz in der in der Straßenverkehrsordnung kaum erwähnt. Lediglich in § 45 und § 46 finden sich Hinweise, dass in bestimmten Fällen eine Ausnahmegenehmigung von Halt- und Parkverboten ausgestellt werden kann. Zudem sind in den Anlagen zur StVO entsprechende Verkehrszeichen aufgeführt. Der sogenannte Behindertenparkplatz, der nicht einzelpersonenbezogen vergeben wird, wird mit Verkehrszeichen 314 (Parken) oder 315 (Parken auf Gehwegen) mit Piktogramm eines Rollstuhlfahrers (Zusatzschild 1044-10) gekennzeichnet.

#### **Bewertung des Sozialverbands VdK:**

Aus Sicht des VdK führt die fehlende Erwähnung in der StVO dazu, dass die Regelungen zu den Parkerleichterungen für schwerbehinderte Menschen schwer überschaubar sind und von vielen anderen Verkehrsteilnehmern schlichtweg ignoriert werden. Diese blockieren dann ohne Parkberechtigung die wenigen verfügbaren Plätze, auf die die schwer mobilitätsbeeinträchtigten Menschen angewiesen sind. Der VdK schlägt daher vor, die



Behindertenparkplätze sowie die Parkerleichterungen für schwerbehinderte Menschen mit allen entsprechenden Regelungen in die StVO aufzunehmen.

### 2.2.2. Anpassungen bei den Parkausweisen

Den bundesweit gültigen orangefarbenen Parkausweis können schwerbehinderte Menschen mit den Merkzeichen G und B und einem Grad der Behinderung (GdB) von wenigstens 70 allein für Funktionsstörungen an den unteren Gliedmaßen (und der Lendenwirbelsäule, soweit sich diese auf das Gehvermögen auswirken) und gleichzeitig einem GdB von wenigstens 50 für Funktionsstörungen des Herzens oder der Atmungsorgane beantragen. Ebenso steht der orangefarbene Parkausweis schwerbehinderten Menschen zu, die an Morbus Crohn oder Colitis ulcerosa erkrankt sind, wenn hierfür ein Grad der Behinderung von wenigstens 60 vorliegt sowie schwerbehinderten Menschen mit künstlichem Darmausgang und zugleich künstlicher Harnableitung, wenn hierfür ein Grad der Behinderung von wenigstens 70 vorliegt. Eine Ausnahmegenehmigung kann auch denjenigen schwerbehinderten Menschen erteilt werden, die nach versorgungsärztlicher Feststellung dem o. g. Personenkreis gleichzustellen sind. Diese Voraussetzungen für den orangefarbenen Parkausweis sind bereits sehr hoch. Gleichzeitig wird der öffentliche Parkraum immer weiter eingeschränkt. Die Erleichterungen, die sich aus dem orangefarbenen Parkausweis ergeben, wie zum Beispiel das maximal dreistündige Parken im Halteverbot, die Überschreitung der zugelassenen Parkdauer im Zonenhalteverbot oder aber das Parken im Bewohnerparkraum und die als Nachteilsausgleich die behinderungsbedingten Einschränkungen der Besitzer ausgleichen sollen, können so seltener in Anspruch genommen werden. Dadurch werden die Teilhabemöglichkeiten dieser Menschen, die auf die Nutzung des privaten PKW als Hilfsmittel angewiesen sind, erheblich eingeschränkt.

#### **Bewertung des Sozialverbands VdK:**

Daher schlägt der VdK vor, neben den mit Rollstuhlfahrersymbol gekennzeichneten breiteren Parkplätzen auch gesonderte Parkplätze für Inhaber des orangefarbenen Parkausweises zu schaffen. Diese dürfen trotz erheblicher Gehbehinderung in fast allen Bundesländern ausdrücklich nicht den Behindertenparkplatz nutzen. Ihnen stehen zwar Parkerleichterungen zu, sie sind aber im Alltag dennoch auf das Ausweisen von Parkflächen angewiesen.

Bund, Länder und Kommunen müssen insgesamt 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 schlägt der VdK vor, bei der erstgenannten Berechtigtengruppe für den orangefarbenen Parkausweis auf das Erfordernis des Merkzeichens B zu verzichten, so wie es bereits in Nordrhein-Westfalen seit 2015 durch einen Erlass des damals zuständigen Ministeriums (III B 3-78-12/6 vom 30.11.2015) praktiziert wird. Das Merkzeichen B steht für

einen Nachteilsausgleich bezüglich der Mitnahme einer Begleitperson insbesondere im ÖPNV. Im Zusammenhang mit der Voraussetzung für den orangefarbenen Parkausweis dient die erforderliche Kombination von Merkzeichen G und B lediglich der Begrenzung der Zahl der berechtigten Personen und sollte daher entfallen.

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.

### 2.2.3. Parkraumbewirtschaftung

Parkraumbewirtschaftung als Mittel der Verkehrsplanung zur Erreichung verschiedener Ziele und die Steuerung von Angebot und Nachfrage von Parkraum im öffentlichen Straßenraum sind grundsätzlich legitime Anliegen.

Schwerbehinderte Inhaber eines blauen oder orangefarbenen Parkausweises stehen verschiedene gesetzlich garantierte Parkerleichterungen zu. So dürfen sie z. B. bis zu drei Stunden im eingeschränkten Halteverbot parken, über die zugelassene Zeit auf Parkplätzen parken, für die eine begrenzte Parkzeit angeordnet ist, Bewohnerparkplätze bis zu drei Stunden nutzen und an Parkuhren und Parkscheinautomaten ohne Gebühr zeitlich unbegrenzt parken. Soweit die Zu- und Ausfahrt bei mit Parkuhr oder Parkscheinautomaten ausgestatteten Parkplätzen frei möglich ist und die Parkplätze z. B. entlang einer Straße ausgerichtet sind, ist das kein Problem.

Zunehmend wird aber öffentlicher Parkraum bewirtschaftet, die Plätze werden mit Schranken versehen oder mit digitalen Lösungen bewirtschaftet. Dann ist den schwerbehinderten Menschen die Zufahrt auf den Parkplatz zwar möglich, aber die Ausfahrt und das Verlassen des Parkplatzes ist meist nicht mehr möglich, ohne vorher am Automaten gezahlt zu haben. Die Möglichkeit, durch Vorzeigen/Einscannen o. ä. des Behindertenparkausweises kostenfrei zu nutzen, obwohl es das Recht der Inhaber der Parkausweise ist, besteht in der Regel nicht.

Ähnliche Probleme werden dem VdK sehr häufig aus der Mitgliedschaft berichtet, wenn es um digitale Lösungen zur Parkraumbewirtschaftung geht, die z. B. über Apps geregelt ist. Parkplatzsuchenden werden freie Plätze in der Nähe auf dem Mobiltelefon angezeigt, sie lösen digital einen Parkschein, können den Parkschein digital verlängern und bezahlen monatlich ihre Parkgebühren. Eine solche Lösung mag für Kommunen eine einfache technische Lösung sein, die u. a. Verwaltungsaufwand einspart.

#### **Bewertung des Sozialverbands VdK:**

Nicht weiter hinnehmbar ist nach Ansicht des VdK, dass schwerbehinderten Menschen, die den europäischen blauen oder den orangefarbenen Parkausweis haben, ein gesetzlich garantierter Nachteilsausgleich schlichtweg versagt wird, weil die Parksonderrechte schwer mobilitätsbeeinträchtigter Menschen bei solchen digitalen Lösungen ignoriert werden. Sich anschließend um die Rückerstattung vorausgelegter Parkgebühren zu kümmern oder gar zu streiten, ist den Menschen nicht zumutbar. Den Nachteilsausgleich bekommen sie, weil sie in ihrer Mobilität schwer eingeschränkt sind und jede Fahrt zum Arzt, zum Amt, zum Einkaufen,



jede Teilhabe am gesellschaftlichen Leben wesentlich aufwendiger und anstrengender ist als für nichtbehinderte Menschen.

Der VdK fordert, dass die Möglichkeit der Parkraumbewirtschaftung in jedweder Form, den Ländern und zuständigen Kommunen oder Gemeinden nur unter der Voraussetzung erlaubt und ermöglicht wird, dass schwerbehinderten Menschen mit erheblicher Mobilitätsbeeinträchtigung nicht ihre gesetzlich garantierten Nachteilsausgleiche und Parksonderrechte vorenthalten bzw. quasi schleichend abgeschafft werden.

Wenn die Parkraumbewirtschaftung über Beschränkungen der Zufahrt oder in jeglicher digitalisierten Form oder die Parkraumüberwachung z. B. mit Kennzeichenerkennung über Kameras läuft, dann müssen entsprechende Lösungen für schwerbehinderte Menschen mit Parksonderrechten durch den blauen oder den orangefarbenen Parkausweis von Anfang an mitgedacht und eingeplant werden.

Lösungen könnten Mitarbeiter/Ansprechpersonen vor Ort sein oder aber die Ausgabe von allgemein gültigen Parkscheinkarten zum Öffnen der Schranken. Dabei sollte eine ortsübergreifende Berechtigung erteilt werden, da den Menschen die Nachteilsausgleiche ebenfalls ortsübergreifend zustehen. Alternativ muss die Möglichkeit bestehen, dass schwerbehinderte Menschen mit Behindertenparkausweisen entsprechende Kfz-Kennzeichen digital oder über eine 24-Stunden erreichbar Hotline freischalten lassen können. Eine alternative technische Lösung könnte sein, dass künftig der blaue und der orangefarbene Parkausweis mit einem QR-Code o.ä. versehen wird, mit dem man bundesweit an allen Parkgebührenautomaten das Fahrzeug kostenlos freischalten kann.

Die Parkplätze selbst, einschließlich der Parkscheinautomaten und Parkgebührenautomaten müssen barrierefrei zugänglich sein. Circa 2/3 der aufgestellten Parkscheinautomaten sind nicht barrierefrei, da sie zu hoch aufgehängt sind und so für Menschen mit Kleinwuchs, im Rollstuhl auf aufgrund motorischer Beeinträchtigungen nicht nutzbar sind. Sollte also eine Interaktion mit den Parkscheinautomaten zur Inanspruchnahme des Nachteilsausgleichs vor Ort notwendig sein, müssten die entsprechenden Automaten in jedem Fall barrierefrei sein.

### **2.3. Streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen (§ 45 (1b) Nummer 6)**

Die Kategorien der Orte an denen es den Straßenverkehrsbehörden künftig erlaubt sein soll, innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen von Tempo 30 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) einzuführen, sollen erweitert werden. Vorgeschlagen wird eine Erweiterung um Fußgängerüberwege, Spielplätze und hochfrequentierte Schulwege.

#### **Bewertung des Sozialverbands VdK:**

Der Sozialverband VdK begrüßt diese Ausweitung der Möglichkeiten ausdrücklich. Vermisst wird allerdings eine Aufnahme von Rehabilitations- und Teilhabeeinrichtungen an dieser Stelle. Aus Sicht des Sozialverbandes VdK sind entsprechende Einrichtungen gleichermaßen schützenswert wie beispielsweise Kindergärten oder allgemeinbildende Schulen. In Verkehrsräumen, in denen sich Menschen mit Behinderungen vermehrt aufhalten, sollte die

Geschwindigkeit gedrosselt werden, da aufgrund von Sinnesbeeinträchtigungen oder Lernschwierigkeiten in Verbindung mit hohen Geschwindigkeiten gefährliche Situationen entstehen können, die die vulnerablen Verkehrsteilnehmer gefährden.

## 2.4. Fußgängerüberwege (§ 45 (9) Nummer 10)

Die Einrichtung von Gefahrzeichen, Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht. Ausnahmen gelten bereits unter anderem für Fahrradstreifen und -straßen, Tempo 30-Zonen oder auch verkehrsberuhigte Bereiche. Ergänzend sollen nun auch Fußgängerüberwege in die Liste der Orte aufgenommen werden, an denen die Straßenverkehrsbehörden Verkehrsberuhigung anordnen können.

### **Bewertung des Sozialverbands VdK:**

Der Sozialverband VdK begrüßt die Aufnahme von Fußgängerüberwegen explizit. Damit wird für zu-Fuß-Gehende ein erhöhtes Maß an Sicherheit hergestellt. Aus Sicht des Sozialverbands VdK sollten die Einrichtungen von Fußgängerüberwegen allerdings nicht nur dort ermöglicht werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Vielmehr ist die Einrichtung von Fußgängerüberwegen allgemein erstrebenswert und sollte nicht an Bedingungen geknüpft sein. Sichere Fußgängerüberwege sind für Menschen mit Behinderungen, Seniorinnen und Senioren aber auch Kinder wichtig, um sich als Fußgänger selbstständig im Verkehrsraum bewegen zu können. So ist es zum Beispiel für Menschen mit einer Sehbehinderung nicht möglich, Blickkontakt mit anderen Verkehrsteilnehmenden aufzunehmen. Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung brauchen häufig länger zur Querung einer Straße, als andere Verkehrsteilnehmer und Kinder sind an das regelhafte Verhalten im Verkehrsraum gebunden, um sich nicht selbst Gefahren auszusetzen. Aus diesem Grund schlagen wir vor, die Einrichtung von Fußgängerüberwegen bedingungsärmer in § 45 (1b) Nummer 3 zu verankern, sodass die Straßenverkehrsbehörden generell zur Anordnung von Fußgängerüberwegen berechtigt werden.

Neben der Anpassung in der StVO bedürfte es hier auch einer Änderung der VwV zu § 26 StVO. So ist die Streichung von VwV II. zu § 26 StVO zu prüfen, die besagt, dass Fußgängerüberwege nur angelegt werden sollten, wenn es erforderlich ist, weil ein Fußgänger sonst nicht sicher über die Straße kommt.

Zusätzlich bräuchte es aus Sicht des Sozialverband VdK zudem eine Überarbeitung der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). So ist der Satz 2.1 (3), dass Fußgängerüberwege in Tempo 30-Zonen in der Regel entbehrlich seien, zu streichen. Wie bereits oben erwähnt, sind Fußgängerüberwege für Menschen mit Behinderungen, Seniorinnen und Senioren besonders wichtig, auch in Tempo 30-Zonen.

Zudem sollten, im Hinblick auf die bereits geschehenen und zu erwartenden Ausbauten von Radfahrwegen, auch Fußgängerüberwege über Radwege angelegt werden können, um Querungen für die schwächsten Verkehrsteilnehmer möglich zu machen.

Wichtig wäre zudem, die Fußgängerüberwege gemäß DIN 18040-3 barrierefrei zu gestalten. Dies heißt, dass sie für Nutzer von Hilfsmitteln wie Rollstühlen und Rollatoren ohne besondere Erschwernis nutzbar und für Menschen mit einer Sehbehinderung gut auffindbar sein müssen.

Hierzu bedarf es entsprechend gestalteter Borde, die einerseits von Menschen, die den Langstock nutzen, taktil erkannt werden können, andererseits aber für Rollstuhlfahrer etc. abgesenkt sind. Dies kann entweder innerhalb eines Bordes oder mittels getrennter Überquerungsstellen erreicht werden. Diese gestalterischen Vorgaben sind gesetzlich zu fixieren.

Zum Schutz der Fußgängerüberwege zählt zudem die Freiheit von Sichtbehinderungen. Hierzu unterbreitet der Sozialverband VdK gesonderte Vorschläge unter Punkt 3.3.

## 2.5. Ladezonen-Zeichen (Anlage 2, lfd. Nummer 15.1)

Der Gesetzesentwurf sieht vor, das Zeichen 230 im Abschnitt 4 Seitenstreifen als Fahrstreifen, Haltestellen und Taxenstände mit dem Hinweis auf Ladezonen einzuführen. Die neu geschaffene Möglichkeit der Ausweisung von Ladezonen soll das Halten und Parken zum Be- und Entladen zulässig machen. Die entsprechenden Ladezonen sollen beschränkt werden. Für die Beschilderung von Liefer- und Ladebereichen sieht die StVO bisher das Zeichen 286 "Eingeschränktes Haltverbot" vor. Durch entsprechende Zusatzzeichen „Ladezone“ wird die Nutzung der Verkehrsfläche eingeschränkt oder zeitlich eingeschränkt. Dazu gab in den Ländern und Kommunen z. T. unterschiedliche Regelungen. In der Praxis werden die so gekennzeichneten Ladezonen, häufig als "Kurzparkplätze" fehlgenutzt. Der Be- und Entladeverkehr hält dann oft in zweiter Reihe und behindert den fließenden Verkehr und erhöht die Unfallgefahr erheblich. Teilweise haben Länder dazu bereits von der StVO abweichende Regelungen getroffen und Ladebereiche mit Zeichen 283 StVO "Haltverbot" mit entsprechenden Zusatzzeichen ausgewiesen und/oder deutliche optische Markierungen vorgenommen.

Mit der Änderung der StVO wird ein neues einheitliches Verkehrszeichen 230 für „Ladezone“ eingeführt. Es ist blau mit weißer Schrift und enthält das Zeichen für absolutes Haltverbot (rund mit rotem Rand und einem x-förmigen roten Kreuz auf blauem Grund). Es soll dem Bedürfnis nach einer rechtssicheren Ausweisung von gesonderten Parkflächen für Be- und Entladevorgänge (gewerblicher und privater Art) Rechnung tragen. Eine Ladezone betrifft nicht ausschließlich gewerbliche Ladetätigkeiten, sondern sie gilt auch privates Laden/Entladen.

Nach derzeitiger Rechtslage können Inhaber des blauen sowie des orangefarbenen Behindertenparkausweises bundesweit, wenn die Ankunftszeiten durch eine Parkscheibe angezeigt werden, u.a. bis zu drei Stunden in Bereichen von einem eingeschränkten Halteverbot (Verkehrszeichen 286) und auch in Lade- und Fußgängerzonen während der Ladezeit parken.

### **Bewertung des Sozialverbands VdK:**

Es ist klarzustellen, dass auch mit der geplanten künftigen Beschilderung von ausgewiesenen Ladezonen gemäß Anlage 2, laufende Nummer 15.1 StVO der Nachteilsausgleich für schwerbehinderte Menschen mit dem blauen oder dem orangefarbenen Parkausweis erhalten bleibt. Auch in den mit absolutem Haltverbot gekennzeichneten Ladezonen muss es diesen Menschen wie bisher möglich sein, bis zu drei Stunden mit Parkscheibe zu parken.

Dementsprechend ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zu ändern, die bisher nur die Bestimmung enthält, dass parksonderberechtigte schwerbehinderten Menschen das Parken bis zu drei Stunden an Stellen gestattet werden kann, an denen das „eingeschränkte“ Halteverbot angeordnet ist, wenn die Ankunftszeit sich aus der Einstellung der Parkscheibe ergibt (vgl. VwVStVO zu § 46 Abs. 1 zu Nummer 11 Randnummer 117/118). Würde die VwVStVO nicht dahingehend angepasst werden, würde ein weiterer Nachteilsausgleich für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen durch die Hintertür abgeschafft werden. Das ist aus Sicht des VdK nicht hinzunehmen.

### 3. Fehlende Regelungen

Der vorliegende Referentenentwurf zur Änderung der StVO berücksichtigt viele Forderungen des Sozialverbands VdK im Bereich des Straßenverkehrsrechts gar nicht. Einige der weitergehenden Forderungen wurden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs bereits unter „2.2. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ dieser Stellungnahme eingebracht. Darüberhinausgehende Forderungen des VdK werden nachfolgend dargestellt.

#### 3.1. Ziele der StVO (§ 1)

Die Straßenverkehrsordnung regelt das Zusammenwirken aller Verkehrsteilnehmer. Es ist gut, dass sich die aktuelle Regierung vorgenommen hat, die Gewichtung der Verkehrsteilnehmer zu Gunsten der schwächsten Verkehrsteilnehmer, also Fußgänger, Radfahrer, Menschen mit Behinderungen und Kindern anzupassen. Konsequenter wäre deshalb aus Sicht des Sozialverbands VdK, die Rücksicht auf diese Verkehrsteilnehmer zur Prämisse der Straßenverkehrsordnung zu machen. Deswegen regt der VdK an, § 3 (2a) StVO als Grundregel der Straßenverkehrsordnung in § 1 StVO zu übertragen. Der Satz „Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist“ würdigt explizit die besondere Schutzbedürftigkeit der schwächsten Verkehrsteilnehmer und ist daher als zentrale Anforderung an den Straßenverkehr zu deklarieren.

#### 3.2. Bußgeldkatalog

Das verbotswidrige Parken auf den sogenannten Behindertenparkplätzen wird nach der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) mit 55 Euro geahndet.

##### **Bewertung des Sozialverbands VdK:**

Die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen, die in ihrer Mobilität sehr stark eingeschränkt sind, hängt u. a. davon ab, dass ihnen die besonderen Parkplätze jederzeit zur Verfügung stehen. Tatsächlich handelt es sich bei Verstößen, die mit einem Verwarnungsgeld bis zu 55 Euro geahndet werden, um eine geringfügige Ordnungswidrigkeit nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG). Nach Ansicht des VdK ist es aber nicht verhältnismäßig, hier nur die Verwarnungsgeldobergrenze auszuschöpfen. Es geht um eine

Grundvoraussetzung der Barrierefreiheit für außergewöhnlich gehbehinderte und blinde Menschen sowie weitere sehr schwerbehinderte Personen, z.B. mit Amelie (angeborenes Fehlen von Gliedmaßen) oder Phokomelie (z.B. Hand oder Fuß sind direkt am Rumpf). Diesen Personengruppen sollen durch die Schwerbehindertenparkplätze möglichst kurze und barrierefreie Wege zu Zielen offenstehen, die sie erreichen müssen oder wollen. Die langjährige Erfahrung des VdK und vieler seiner Mitglieder zeigen, dass die Lenkungswirkung bei einem Bußgeld von 55 Euro nicht erreicht wird. Der VdK fordert daher die Einführung eines Bußgelds von mindestens 100 Euro für das ordnungswidrige Parken auf Schwerbehinderten-Parkplätzen, ein Betrag, der in dieser Höhe mit einem Punkteintrag im Fahrignungsregister verbunden ist.

Auch für das Falschparken auf Geh- und Radwegen, auf Schutzstreifen und in zweiter Reihe sollten nach Ansicht des VdK höhere Bußgelder erhoben werden, die grundsätzlich über der Verwarnungsgeldobergrenze liegen. Widerrechtlich zugeparkte Verkehrsflächen bedeuten für den Fußverkehr und insbesondere für Menschen mit Mobilitäts- und sensorischen Einschränkungen eine Zunahme von Hindernissen, beengten Platzverhältnissen und ein höheres Gefahrenpotenzial. Gegen diese Missstände muss konsequenter vorgegangen werden.

### **3.3. Parken als Sichthindernis an Kreuzungen, Einmündungen und Querungshilfen (§ 12 (3) Nummer1)**

Im Zusammenhang mit der unter Punkt 2.4. dieser Stellungnahme kommentierten Ausweitung der Befugnisse zur Anordnung von Fußgängerüberwegen möchten wir als Sozialverband VdK auf weitere Aspekte zur barrierefreien Gestaltung dieser hinweisen. Die barrierefreie Nutzung von Querungshilfen aller Art ist daran gebunden, dass diese einsehbar sind. Aus diesem Grunde schlagen wir vor, das Parken vor und hinter Kreuzungen, Einmündungen und Querungshilfen des Fußverkehrs auszuweiten. Vorschläge seitens der VMK, die ein Parken vor und hinter diesen Stellen bis zu je 20 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten bei Tempo 50 und mehr und 10 m bis zu Tempo 50 kann sich der Sozialverband VdK anschließen. Hierzu müsste auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift in Hinblick auf die Markierungsarbeiten angepasst werden. Damit dies auch tatsächlich umgesetzt wird, empfiehlt der Sozialverband VdK eine Erhöhung der Bußgelder bei Missachtung.

### **3.4. Rechtssicherheit für Menschen mit Behinderungen schaffen**

Menschen mit Behinderungen können den Verkehrsraum teilweise nicht so nutzen, wie andere Verkehrsteilnehmer. So ist ein generell nicht barrierefreier oder in Ausnahmefällen verengter, vereister oder versperrter Gehweg für Menschen mit Hilfsmitteln unbenutzbar. In der StVO fehlt aber bisher eine Regelung dazu, wie mit unbenutzbaren Gehwegen umzugehen ist. Bereits heute nutzen Menschen im Rollstuhl oder mit anderen Hilfsmitteln in diesem Fall (notgedrungen) die Fahrbahn. Damit ihnen dies aber zukünftig explizit gestattet wird, bedarf es einer Änderung des § 25 Abs. 1 Satz 1 in dem Sinne, dass die tatsächliche Benutzbarkeit



der Gehwege beziehungsweise Seitenstreifen zur Bedingung gemacht wird, um eine Nutzung vorzuschreiben.

Ähnlich verhält es sich mit der Benutzungspflicht von Fußgängerüberquerungshilfen, Lichtzeichenanlagen und Fußgängerüberwegen. Diese können aufgrund der fehlenden barrierefreien Gestaltung, also der Ausstattung mit Bodenleitelementen, Kontrastierungen und Bodenindikatoren von Menschen mit Seheinschränkungen teilweise nicht erkannt werden. Dementsprechend ist es auch Sicht des VdK auch nicht möglich, von diesen Menschen eine Nutzung dieser zu erwarten. Aus diesem Grunde empfiehlt der VdK, diese Gruppe von der Regelung explizit auszunehmen. Gleichzeitig fordert der VdK die konsequente Installation von Bodenindikatoren und Leitsystemen und eine Verankerung derer in der StVO (vgl. 2.4).

### 3.5. Gehwege barrierefrei nutzbar machen

Ein wesentliches Merkmal der Barrierefreiheit im Verkehrsbereich ist die Trennung zwischen den jeweils zugewiesenen Flächen für die unterschiedlichen Verkehrsarten. Insbesondere die Gehwege sind dabei schützenswert, da sich dort die vulnerabelsten Verkehrsteilnehmer bewegen. Gleichzeitig ist bekannt, dass dieser Raum am meisten von allen Flächen zweckentfremdet wird. Sei es durch das Befahren, Halten oder Parken von Autos, das Befahren oder Abstellen von Fahrrädern und anderen Zweirädern, die Nutzung als Werbe- oder Abstellfläche oder kommerzielle Nutzung durch gastronomische Betriebe oder ähnliche Anrainer. Dies führt dazu, dass die Gehwege einerseits temporär oder dauerhaft blockiert oder aber auch beschädigt werden. Eine barrierefreie Nutzung ist so für Menschen mit Behinderungen und aber auch andere Verkehrsteilnehmer nicht mehr möglich. Aus diesem Grunde fordert der Sozialverband VdK eine Positivbestimmung zum Schutze der Gehwege.

§ 25 der StVO, der die Rechte und Pflichten der Fußgänger regelt, sollte mit einer Formulierung beginnen, die die Gehwege als originären und schützenswerten Raum für die Fußgänger bestimmt. Alle anderen Nutzungen sollten grundsätzlich untersagt und nur unter der Bedingung toleriert werden, wenn die Sicherheit und Flüssigkeit des Fußverkehrs nicht beeinträchtigt wird und die Barrierefreiheit des Gehweges gewahrt bleibt. In seiner Umsetzung hätte dies zur Folge, dass das Befahren, Halten und Parken auf den Gehwegen explizit verboten wird und nach § 12 (4a) nur dann erlaubt wird, wenn die barrierefreie Nutzung des Gehwegs erhalten bleibt. Dies bedeutet nach der DIN 18040-3 eine Mindestbreite von 1,80 m zum Beispiel zur Begegnung zweier Rollstuhlnutzer. Ferner sollte das Abstellen von Fahrrädern und sonstigen Zweirädern explizit geregelt werden. Das Ausweisen von Abstellzonen und Abstellverboten durch die Kommunen sollte mittels einer ergänzenden Regelung in § 12 (7) ermöglicht werden.

Gleichzeitig bedarf es einer Klarstellung, dass Therapieräder und sonstige ausgewiesene Hilfsmittel analog zu Krankenfahrstühlen nach § 24 (2) die Gehwege nutzen dürfen.