

Stellungnahme des Sozialverbands VdK Deutschland e. V.  
zur Änderung der Straßenverkehrsordnung

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, 15.07.2024

*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**

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) möchte § 46 der Straßenverkehrsordnung (STVO) in zwei Punkten ändern. Bei der Ausgabe von Parkausweisen für Bewohnerinnen und Bewohner von städtischen Quartieren bei erheblichen Parkraummangel kann zukünftig die zuständige Behörde erlauben, den Parkausweis nicht mehr am PKW anbringen zu müssen. Die Daten der Fahrzeughalter könnten nach einer Einverständniserklärung in einer Datenbank gesammelt werden und bei Bedarf zugeordnet werden. Dies würde laut dem zuständigen Ministerium die Möglichkeit eines voll digitalisierten Parkausweises schaffen. Menschen, die diesem Vorgehen nicht zustimmen, könnte weiterhin ein Parkausweis ausgehändigt werden.

Ebenfalls möchte das Ministerium die Möglichkeit schaffen, die Parkausweise vollständig durch automatische Einrichtungen bereitzustellen, wenn kein Bedarf besteht, den Einzelfall durch die zuständige Behörde zu bearbeiten.

Bei der Ausstellung von Bewohnerparkausweisen handelt es sich nach Angaben des Ministeriums oft um schematisch ablaufende Massenverfahren. Die Daten der Menschen lägen oft schon in anderen Registern wie Meldedaten oder Halterdaten vor. Sie könnten deshalb automatisiert abgerufen und bearbeitet werden.

### **Bewertung des Sozialverbands VdK**

Eine digitale Parkausweisgestaltung ist zeitgemäß und ergibt für die zuständigen Behörden weniger Bearbeitungsaufwand und damit Kosteneinsparungen. Online-Antragsverfahren können aber nicht alle Menschen durchführen. Beispielsweise Menschen ohne Internetzugang und digitale Kompetenz werden davon ausgeschlossen. Dies betrifft vorrangig einkommensschwache und ältere Menschen. Für den Personenkreis, der keine solche digitale Lösung wünscht und weiterhin ein analoges Antragsverfahren und einen physischen Parkausweis vorzieht, muss dieses Recht langfristig abgesichert werden.

Der Aufbau und die Struktur des Verordnungsentwurfes des BMDV wirft einige Fragen auf. Zu Beginn sind die Änderungen in § 46 zur Erteilung von automatisierten Parkausweisen genannt. Beim Abschnitt zum Erfüllungsaufwand der Länder werden wie in der Begründung Antragsverfahren erwähnt, die aber oben unter den gesetzlichen Änderungen nicht aufgeführt und definiert werden. Dies ist noch zu korrigieren und dabei neben online-Antragsverfahren auch analoge Antragsstellungen zu garantieren.

## 2. Zu den Regelungen im Einzelnen

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

Das BMDV möchte die Ausgabe und Kontrolle von Parkausweisen für Bewohnerinnen und Bewohnern von städtischen Quartieren vereinfachen. Auf Grundlage vorhandener Datensätze wie beispielsweise in Registern von Meldedaten und Halterdaten können die benötigten Informationen abgerufen werden. Damit wäre eine vollständige automatisierte Erteilung der Parkausweise möglich. Ebenfalls soll der Parkausweis bei Wunsch weiter in physikalischer Form ausgehändigt werden können.

### **Bewertung des Sozialverbands VdK**

Eine digitale Parkausweisgestaltung ist sinnvoll und ergibt für die zuständigen Behörden weniger Bearbeitungsaufwand und damit Kosteneinsparungen. Problematisch sind online-Antragsverfahren für Menschen, die keine digitale Kompetenz aufweisen und keinen Internetzugang besitzen. Dies betrifft oft ältere und einkommensschwache Menschen oder Menschen mit Behinderungen.

Für den Personenkreis, der keine solche digitale Lösung wünscht und weiterhin einen physikalischen Parkausweis vorzieht, muss dieses Recht langfristig abgesichert werden und auch ein analoges Antragsverfahren gewährleistet werden.

## 3. Fehlende Regelungen

Der Sozialverband VdK Deutschland möchte die Gelegenheit nutzen, um auf einige allgemeine Missstände und Leerstellen in der Straßenverkehrsordnung hinzuweisen.

Für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen fehlen die Erweiterung des berechtigten Personenkreises für die Behindertenparkausweise und die Ausweisung von deutlich mehr Behindertenparkplätzen. Der Mangel an Parkraum ist für Ältere und Menschen mit Behinderungen äußerst problematisch, da dies ihre gesellschaftliche Teilhabe erheblich einschränkt. Der Rückbau von frei verfügbaren Parkflächen darf nur insoweit vorangetrieben werden, dass für Menschen mit Behinderungen eine Erreichbarkeit aller ihrer Ziele weiterhin gewährleistet ist.

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.

### 3.1. Parkausweise für Menschen mit Behinderungen

Der Rückbau von Parkflächen darf nur insoweit vorangetrieben werden, dass für Menschen mit Behinderungen ihre Mobilität nicht weiter eingeschränkt wird. 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. Darüber hinaus gibt es sehr viele Menschen mit Behinderungen, die keinen Anspruch 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 BI (blind) besitzen oder aber contergangeschädigt sind oder eine ähnliche Beeinträchtigung haben, 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 orangefarbenen Ausweis haben zwar einige Erleichterungen beim Parken, wie zum Beispiel längere Standzeiten im eingeschränkten Halteverbot oder Zonenhaltverbot und ein Entfallen von Parkgebühren an Parkuhren und das Parken im Bewohnerparkraum. Gleichzeitig wird aber der öffentliche Parkraum abgebaut. Daher können diese Nachteilsausgleiche, die behinderungsbedingte Einschränkungen der Besitzer ausgleichen sollen, seltener in Anspruch genommen werden. Dies schränkt die Teilhabemöglichkeiten dieser Menschen erheblich ein.

### **Bewertung des Sozialverbands VdK**

Der VdK schlägt folgende Regelungen vor: Neben den mit Rollstuhlfahrersymbol gekennzeichneten breiteren Parkplätzen sind auch gesonderte Parkplätze für Inhaber des orangefarbenen Parkausweises zu schaffen. Diese dürfen trotz erheblicher Gehbehinderung in fast allen Bundesländern ausdrücklich nicht den Behindertenparkplatz nutzen. 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.

Bei der berechtigten Personengruppe für den orangefarbenen Parkausweis ist auf das Erfordernis des Merkzeichens B zu verzichten, so wie es bereits in Nordrhein-Westfalen seit 2015 durch einen Erlass des 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. Im Zusammenhang mit der Voraussetzung für den orangefarbenen Parkausweis dient die Kombination von Merkzeichen G und B nur einer nicht nachvollziehbaren Begrenzung des berechtigten Personenkreises und sollte entfallen.

Eine moderate Ausweitung des berechtigten Personenkreises für den blauen Parkausweis ist vorzunehmen. 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.

### 3.2. Aufnahme des Behindertenparkplatzes in die Straßenverkehrsordnung

Bisher wird der sogenannte Behindertenparkplatz in der Straßenverkehrsordnung (StVO) 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**

Die fehlende Erwähnung in der StVO führt dazu, dass die Regelungen zu den Parkerleichterungen für schwerbehinderte Menschen unüberschaubar sind und von vielen anderen Verkehrsteilnehmern schlichtweg ignoriert werden. Diese blockieren dann ohne Parkberechtigung die wenigen verfügbaren Plätze, auf die schwer mobilitätsbeeinträchtigte Menschen angewiesen sind. Der VdK schlägt daher vor, die Behindertenparkplätze sowie die Parkerleichterungen für schwerbehinderte Menschen mit allen entsprechenden Regelungen in die StVO aufzunehmen.

### 3.3. Parkraumbewirtschaftung

Mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf ist die Modernisierung und Digitalisierung der Parkraumbewirtschaftung geplant. Menschen mit Behinderungen werden aber im jetzigen System ihre zustehenden Nachteilsausgleiche verwehrt. Daher werden für diese Menschen mehr ausgewiesene Parkplätze und eine barrierefreie Parkraumgestaltung benötigt.

Inhabern 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 Parkplätze nutzen, 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 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 des Behindertenparkausweises kostenfrei zu nutzen, obwohl es das Recht der Inhaber der Parkausweise ist, besteht in der Regel nicht.

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

Nicht weiter hinnehmbar ist nach dem 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 erhalten 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 Menschen ohne Behinderungen.

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 beziehungsweise quasi schleichend abgeschafft werden.

Wenn die Parkraumbewirtschaftung über Beschränkungen der Zufahrt oder in jeglicher digitalisierten Form oder die Parkraumüberwachung zum Beispiel 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 erreichbare Hotline freischalten lassen können. Eine alternative technische Lösung könnte sein, dass künftig der blaue und der orangefarbene Parkausweis mit einem R-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 und 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.

### **3.4. Die Gestaltung des Straßenraumes**

Der bisherige Schwerpunkt auf den gut fließenden, motorisierten Individualverkehr hat dazu beigetragen, dass an vielen Orten Verkehrsräume entstanden sind, die für andere Verkehrsteilnehmer nicht oder nur eingeschränkt nutzbar sind.

Es fehlt im vorliegenden Entwurf 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 Fußgängerinnen und Fußgänger 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.

## **Bewertung des Sozialverbands VdK**

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 § 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. Menschen mit Behinderungen sind hier zukünftig von Beginn an mitzudenken und das Kriterium der Barrierefreiheit gleichrangig zu berücksichtigen.

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.

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.

Etwa 20 Prozent der Menschen in Deutschland sind auf die Barrierefreiheit des Straßenraums angewiesen. Ein barrierefreier Straßenraum ist für sie die Grundlage selbstbestimmter Mobilität. Der Anteil dieser Menschen wird angesichts des demografischen Wandels weiter steigen. 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.