

Hintergrund-Pressemitteilung

Hemmschuh für die Verkehrswende

Warum die schnelle StVG-Reform so wichtig ist

Berlin, 28. Juli 2022

Hi020/22

Im **Koalitionsvertrag** von SPD, Grünen und FDP steht unmissverständlich: „Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die **Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung** berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.“ Auf die zügige Umsetzung dieser für den klimafreundlichen Verkehr essenziellen Reform drängt jetzt das Verbändebündnis mit der Fahrradindustrie. Im Folgenden erklärt der ADFC die **Hemmnisse für die Verkehrswende im aktuellen Straßenverkehrsrecht** anhand konkreter Beispiele.

StVG im Geist des Kraftfahrzeuggesetzes der Kaiserzeit

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) von heute entspricht in Aufbau und Stoßrichtung noch dem Kraftfahrzeuggesetz von 1909. Die wichtigsten Kapitel regeln **ausschließlich Kfz-Belange**: Paragraph eins die Zulassung von Kraftfahrzeugen, Paragraph zwei die Fahrerlaubnis und so weiter. Das Gesetz ist als Ordnungsrecht zur Gefahrenabwehr ausgestaltet. Sein Gesetzeszweck ist die „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ – und meint damit in erster Linie den Kfz-Verkehr. Auch die **Straßenverkehrsordnung (StVO)**, die auf **Ermächtigungen des StVG** beruht, lässt **nur den Zweck der Gefahrenabwehr** für Veränderungen im Straßenraum zu.

Förderung von Fuß, Rad und Nahverkehr unzulässig

Neben dem Zweck der „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ ist der Zweck, den klimafreundlichen Fuß- und Radverkehr zu fördern aktuell unzulässig. Deshalb ist beispielsweise die Umwandlung von Kfz-Parkplätzen in **Fahrradparkplätze**, die Anordnung von fahrradfreundlichem **Tempo 30** oder die Einrichtung von **Radfahrstreifen** nicht möglich, wenn sie nicht durch auffällige Unfallzahlen begründet werden können.

Die relevanten Passagen finden sich in § 45 Absatz 9, Satz 1 und 3 der StVO:

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

- „*Inbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht (...).*“

Beispiele von verhinderten Verkehrswende-Maßnahmen

Pop-up-Radwege in Berlin

Radfahrstreifen auf der Fahrbahn gelten als „Beschränkung des fließenden Verkehrs“, weil Kraftfahrzeuge auf ihnen nicht fahren dürfen. In Berlin wurden bis Mai 2020 acht temporäre Radfahrstreifen mit rot-weißen Baken und Markierungen eingerichtet, um während der Corona-Pandemie schnell mehr Platz für den Radverkehr zu schaffen. Das Verwaltungsgericht Berlin gab dem Eilantrag eines Verkehrsteilnehmers statt, diese Pop-up-Radfahrstreifen sofort entfernen zu lassen. Nur die nachträgliche Begründung durch **Verkehrszählungen und Unfallstatistiken** konnten die Radfahrstreifen später retten. Die Einrichtung nur zum Zweck der Fahrradförderung – ohne den Nachweis bereits geschehender Unfälle – wäre nicht möglich gewesen. Dies ist umso absurder, als dass Fahrradunfälle dort, wo es keine Radwege gibt, nur selten passieren – weil solche Abschnitte von Radfahrenden eher gemieden werden. Die **Unfallstatistik** ist in solchen Fällen **blind für die Notwendigkeit einer Radinfrastruktur**.

Geschützter Radfahrstreifen in Düsseldorf

Die Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens in einem Düsseldorfer Industriegebiet ist 2021 vor dem Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen gescheitert. Das Anliegen, Radfahrende vor parkenden Lkw am Fahrbahnrand zu schützen und die Situation für Rad fahrende Kinder zu verbessern, reichte nicht aus. Auch hier galt: Die Einrichtung von Radfahrstreifen mit alleinigem Ziel, eine **Lücke im Radverkehrsnetz zu schließen** oder den Radverkehr zu fördern, ist **unzulässig**.

Fahrradstraße in Hannover

In Hannover scheiterte 2021 die Einrichtung einer Fahrradstraße, auf der Tempo 30 gilt und Radfahrende Vorrang haben, an den Klagen eines Anwohners. Die Fahrradstraße sei aus Verkehrssicherheitsgründen **nicht „zwingend erforderlich“**, so das Verwaltungsgericht.

Umwandlung von Kfz-Parkplätzen in Fahrrad-Parkplätze in Bremen

Das Oberverwaltungsgericht Bremen verhinderte 1998 die Umwandlung von Kfz-Parkplätzen in Fahrrad- und Lastenrad-Parkplätze, weil diese Maßnahme **nur der Fahrradförderung und nicht der Gefahrenabwehr** diene.

Modaler Filter auf Fahrradstraße in Frankfurt / Main

Die Stadt Frankfurt hatte 2020 eine Fahrradstraße durch Poller für den durchgehenden Kfz-Verkehr gesperrt. Dieser sogenannte „Modale Filter“ sollte den Verkehr beruhigen und das Radfahren fördern. Das Verwaltungsgericht ordnete die Beseitigung der Poller an. Es vermisste Zahlen über bereits geschehener Unfälle und Anzeigen wegen Nötigung oder Gefährdung. Der **Zugang zu zwei Schulen** über diese Straße reichte als Begründung nicht aus.

Tempo 30 an Hauptstraßen

Auch die Einrichtung von großflächigem Tempo 30 scheitert bisher an der StVO und dem zu Grunde liegenden StVG. „Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtsstraßen erstrecken.“ Ausnahmen gibt es nur im unmittelbaren Bereich von Kitas,

Schulen oder Altenheimen. Diese Einschränkung ermöglicht bestenfalls einen **Flickenteppich**, aber kein umfassendes Konzept für eine kommunale Verkehrsberuhigung.

ADFC-Bundesgeschäftsführerin Ann-Kathrin Schneider sagt: „Eine weitere StVO-Novelle allein würde an den massiven Problemen bei der klimafreundlichen Gestaltung des Straßenraumes nichts ändern, weil das StVG ihr den überholten Zweck „Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs“ vorgibt. Die Bundesregierung will laut Koalitionsvertrag sowohl das ermächtigende Straßenverkehrsgesetz, also auch die umsetzungsorientierte Straßenverkehrs-Ordnung verkehrswendetauglich umgestalten. Damit das noch in dieser Legislatur klappt, muss das reformierte StVG schon Ende 2022 fertig sein. Alle Fakten und Vorarbeiten liegen auf dem Tisch. Jetzt muss Minister Wissing handeln.“

Hinweis an Redaktionen: Alle Pressematerialien zur heutigen Bundespressekonferenz finden Sie auf www.adfc.de/presse/pressemitteilungen.

Über den ADFC

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) ist mit über 200.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland und weltweit. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs.

Der ADFC auf

[Twitter](#)

[Facebook](#)

[Instagram](#)

[Youtube](#)

Kontakt

Stephanie Krone

ADFC-Bundespressesprecherin

Mohrenstraße 69, 10117 Berlin

Telefon: 030-209 14 98-65

E-Mail: presse@adfc.de

Internet: www.adfc.de