

## Geplante StVO-Änderung wieder eine Mogelpackung?

### Weniger Verkehrszeichen – zweiter Versuch

Vor sieben Jahren versuchte das Bundesverkehrsministerium mit einer Novellierung der StVO unter dem Motto „Weniger Verkehrszeichen – bessere Beschilderung“ durch die Hintertür im Stadtverkehr höhere Geschwindigkeiten zu ermöglichen, die besondere Förderung des ÖPNV und die Bewegungsmöglichkeiten von Fußgängern einzuschränken, das Spielen auf Straßen gänzlich zu untersagen und die Einführung straßenabschnittsübergreifender Verkehrsberuhigung zu erschweren. Der heftigste Widerstand kam 2001 vom FUSS e.V. mit dem Motto „Mehr Verkehrssicherheit – weniger Verkehrszeichen“. Es gelang, dass der damalige Entwurf „versandete“, aber offensichtlich nicht in Vergessenheit geriet. Ende März wurde den Verbänden nun ein erneuter Novellierung-Entwurf vorgelegt, diesmal ohne Hervorhebung des Mottos, aber gleichermaßen umfangreich und verkehrspolitisch höchst brisant.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung BMVBS gab wiederum ausgesuchten Verbänden die „Gelegenheit“ zu den Texten auf immerhin zweihundertsiebzehn Seiten ohne direkte Vergleichsmöglichkeit zu den geltenden Vorschriften „bis zum 14. April 2008 Stellung zu nehmen.“ Diese Bedingungen für eine Bürgerbeteiligung kann man getrost als Zumutung bezeichnen und sie lassen zumindest den Verdacht aufkommen, dass man sich einen zweiten Aufschrei kritischer Verbände wie 2001 ersparen und das Programm vor den nächsten Wahlen durchziehen möchte. Der Text ist bereits weitestgehend abgestimmt und es wurden „engagierte Organisationen beteiligt“, die einschlägigen, versteht sich. Die geplanten Änderungen beziehen sich weitestgehend auf die Verkehrszeichen-Regelungen in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und auf die entsprechenden Abschnitte in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO).

#### Offizielle Ziele

„Die Entwürfe... dienen“ nach dem Schreiben des BMVBS vom 17.03.2008

1. „der Reduzierung von Verkehrszeichen,
2. der Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs,
3. der Lebensqualität in Innenstädten und

4. sind eine anwenderfreundliche Überarbeitung der Verkehrszeichenregelungen.“

Zumindest diese vier Kernaussagen können auch als wichtige Ziele der Verkehrsverbände bezeichnet werden.

Das BMVBS kann sich offensichtlich nicht von der Priorität trennen, die „Reduzierung von Verkehrszeichen“ als Leitthema voranzustellen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit auch bei diesem zweiten Anlauf nicht als eines der wesentlichen Ziele hervorzuheben. Das ist ernüchternd. Doch immerhin darf sich der FUSS e.V. darüber freuen, dass seine Eingabe aus dem Jahr 2001 berücksichtigt wurde und in der Verwaltungsvorschrift zu den §§39 bis 43 unter Ziffer I., Punkt 2 (also unter „Ferner liefern“) nach dem Satz: „Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.“ als zweiter Satz eingefügt werden soll: „Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“

#### 1. Reduzierung von Verkehrszeichen

Auf den ersten Blick soll eine beachtliche Anzahl von Verkehrszeichen entfallen: Schnee und Eisglätte (Zeichen 113), Steinschlag (115), Splitt und Schotter (116), bewegliche Brücke (128), Ufer (129), Gefahrzeichen Fußgängerübergang (134), Flugbetrieb (144), Bahnübergang mit Schranken

oder Halbschranken und mit Bake (150, 153), Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit und Ende (275, 279), Einbahnstraße (353), Unbefestigter Seitenstreifen (388), Wegweisung (435, 436), fahrbare Absperrtafel mit Baustellensymbol (615) und die Park-Warntafel (630). Darüber hinaus sollen folgende Zeichen zukünftig nicht mehr Zeichen nach der Straßenverkehrs-Ordnung, aber weiterhin zugelassen sein: Wanderparkplatz (317), Fußgängerunter- oder -überführung (355), Autobahnhotel (375), -gasthaus (376) und -kiosk (377). Diese 22 Zeichen sind nach Auffassung des BMVBS entbehrlich, können durch andere Zeichen ohne oder mit einem Zusatzzeichen ersetzt werden oder sollen einfach nur in den Verkehrszeichenkatalog (VzKat) verlagert werden. Das sind immerhin 12 % der derzeit verwendbaren 184 Verkehrszeichen (ohne Zusatzzeichen).



Alte StVO Zeichen 129 „Ufer“: Warum da niemand etwas vorbaut. Jetzt hat das unsere Regierung auch erkannt.

Das von uns heftig kritisierte Zeichen „Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit“ (275) ist in der StVO derzeit mit einem Tempo 30-Symbol versehen und kommt interessanterweise laut BMVBS überwiegend auf Autobahnen zum Einsatz, oder eben auch nicht: „Auf Nachfrage bei vier Schilderherstellern über die Jahresverkaufszahlen für 2006 konnte eine äußerst geringe Nachfrage festgestellt werden.“ Also nicht einmal Wirtschaftsförderung, wir stimmen dem zu:

weg damit! Erfreulich ist ebenso, dass man für Bahnübergänge nur noch ein einziges Symbol (Bahn) einführen möchte, und an dieses Zeichen ein Überholverbot koppelt. Mit der Bezeichnung „Einbahnstraße“ gibt es zur Zeit noch zwei unterschiedliche Zeichen. Der nach oben gerichtete weiße Pfeil auf blauen Grund soll in weiten Teilen Deutschlands „überhaupt nicht bekannt“ sein. Einsparungsergebnisse wird man allerdings damit kaum erreichen.

Dagegen dürfte die geplante Regelung, dass das Zeichen (306) „Vorfahrtstraße“ nicht mehr „an jeder Kreuzung und an jeder Einmündung von rechts wiederholt“ wird, sondern nur einmal aufgestellt werden soll, die Schilderzahl merklich reduzieren. Wenn Autofahrer sich das nicht merken und denken, es gelte „rechts vor links“, ist das ja günstig; wenn alle denken, sie befinden sich stets auf einer Vorfahrtsstraße, wäre das schon ungünstiger.

#### Richtgeschwindigkeit ade:

Verkehrspolitisch herausragend ist allerdings die geplante Streichung der Richtgeschwindigkeit (Zeichen 380, 381), weil damit ein Versuch begraben wird, ohne die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit z.B. auf Autobahnen an die Vernunft der Autofahrerinnen und Autofahrer zu appellieren, doch bitte „auch bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen (die angegebene Geschwindigkeit) nicht zu überschreiten“ (gültige StVO).

Nach Ansicht des BMVBS gibt es keinen Bedarf für dieses Zeichen, weil es in der Verkehrspraxis kaum Verwendung findet. Begründet wird zusätzlich mit der kuriosen Bemerkung, dass das Zeichen (Zahl in weiß auf blauem Quadrat) mit dem Zeichen „Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit“ (Zahl in weiß auf blauem Kreis) verwechselt werden kann, einem Verkehrszeichen, welches (siehe oben) ebenfalls aus der StVO verschwinden soll. Wenn Autofahrer zwei nicht vorhandene Schilder verwechseln, kann ja nicht so viel passieren. Aus der Sicht der Verkehrssicherheit und des Klimaschutzes kann diese Bankrotterklärung eigentlich nur zu der Einsicht führen, dass wir auch in Deutschland

um die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen nicht herum kommen.

### Platz für neue Zeichen:

Unerwähnt blieben im Begründungstext des BMVBS geplante Neueinführungen von zehn Verkehrszeichen wie z.B. Reiter (141), Touristische Route (386.2), Touristische Unterrichtungstafel (386.3), usw. Hinzukommen sollen zudem jeweils zwei Zeichen für die Parkraumbewirtschaftungszone (314.1, 314.2) und für mautpflichtige Strecken (390, 391). Neben diesen 14 neuen Verkehrszeichen ist eine deutliche Erweiterung der Zusatzzeichen geplant, z.B. zum Vorschriftzeichen „Vorfahrt gewähren“ (205) das Zusatzzeichen „Der Schienenbahn Vorfahrt gewähren“ oder beim Zeichen „Halt. Vorfahrt gewähren“ (206) das Zusatzzeichen „Halt. Vorfahrt gewähren und dabei auf Radverkehr von links und rechts achten.“, usw. Wo aber ein Zusatzschild ist, muss es noch ein anderes Schild geben, denn „Durch Zusatzzeichen können Gebote und Verbote beschränkt werden.“ (§41(2))

Hierzu ist eine kuriose Ausnahme geplant: Unter „Sport und Spiel“ soll ein neues Zusatzzeichen „Inline-Skaten frei“ eingeführt werden (§31(2)) und im vorgelegten StVO-Text ist nicht erkenntlich, zu welchem Verkehrszeichen diese Zusatz-Tafel anzubringen ist. Man ahnt lediglich, dass es wohl kaum das Zeichen Autobahn (330) sein dürfte und erfährt es durch die Begründung, es geht um den Radweg (Zeichen 237). Das Problem ist nur, dass bei nicht benutzungspflichtigen Radwegen kein Schild da sein darf. Eine Freigabe solcher Radwege für das Inline-Skaten würde ausscheiden und deshalb soll ausnahmsweise das isolierte Anbringen dieses Zusatzes ermöglicht werden.

Wenn Verkehrszeichen aus der StVO herausgenommen werden sollen, die bisher kaum Verwendung fanden oder durch andere Zeichen und Zusatzzeichen ersetzt werden sollen, wird der Effekt im städtischen Schilderwald kaum bedeutsam ausfallen. Da dies aber ein Herzensanliegen des Bundesverkehrsministeriums zu sein scheint, kann nur empfohlen werden, sich an die Parkschilder heranzuwagen, z.B.

das Zeichen „Parken auf Gehwegen“ (315) aus der StVO herauszunehmen oder in §3 Geschwindigkeit „50 km/h“ durch „30 km/h“ zu ersetzen und damit wirklich zahlreiche Verkehrszeichen (274, Tempo 30) verschrotten zu können. Da auch Zusatzzeichen Verkehrszeichen sind (§39(2),5), gibt es nach dieser Novellierung nicht weniger Verkehrszeichen.

## 2. Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs

Für das Zeichen 269 „Wasserschutzgebiet“ soll eine Begrenzung der wassergefährdenden Ladung auf 20 Liter eingeführt werden, weil nach der bisherigen Fassung „auch der Transport einer Dose Lackfarbe mit einem Fahrrad ... untersagt wäre.“ An dieser Begründung kann man erkennen, dass es der Bundesregierung ernst damit ist, den Fahrradverkehr in jeglicher Form zu fördern. Etwa zehn Jahre nach der sogenannten Fahrradnovelle vom 7. August 1997 soll es nun einen zweiten Schub geben: „Durch eine Straffung und Vereinfachung der Radverkehrsvorschriften (soll) den Planungs- und Straßenverkehrsbehörden ein größerer Handlungsspielraum bei der Anlage der Radverkehrsanlagen und der Anordnung der Benutzungspflicht durch Verkehrszeichen eingeräumt werden. Folgendes ist im Einzelnen geplant:

Endlich dürfen „bis zu zwei Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von mindestens 16 Jahre alten Personen“ in Fahrradanhängern mitgenommen werden. Die Altersbegrenzung gilt nicht für die Beförderung eines behinderten Kindes (§21(3)).

### Straßenbenutzung durch Radfahrer:

Unter das Zeichen (267) „Verbot des Einfahrens“ kann das Zusatzzeichen „Fahrrad frei“ angebracht werden. Damit sollten zukünftig *Einbahnstraßen* (220) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (MwV zu 220,IV.1.) für den „Radverkehr auch in der Gegenrichtung zugelassen“ werden können, eine jahrzehntealte Forderung der Verkehrsinitiativen. An jeder Kreuzung und Einmündung müssen Zusatzschilder „auf Radfahrer von links und rechts

achten“ angebracht werden, obwohl es besser wäre, dies generell zu fordern. Ebenfalls für den Rad- und/oder Fußverkehr können Sackgassen durch das Geh- oder Radwegsymbol direkt oben im Zeichen (357) freigegeben werden. Warum hier nicht die üblichen Zusatzzeichen Verwendung finden können, bleibt ungeklärt.

In *Fahrradstraßen* sollen Fahrzeuge zukünftig nicht mit „mäßiger Geschwindigkeit“, sondern „nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Der (sic!) Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden; wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugführer die Geschwindigkeit weiter verringern.“ Darüber hinaus ist bestätigt worden, dass weiterhin indirektes (queren) und direktes (einordnen) Abbiegen möglich ist (§9(2)).

### Benutzungspflicht von Radwegen:

Ernüchterung kommt auf, wenn es um die „von Teilen des Radverkehrs geforderte“ Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen geht: „Bund und Länder halten (sie) im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer nicht für angezeigt. ... Die schwächeren ungeschützten Radfahrerinnen und Radfahrer (bedürfen) daher eines eigenen Verkehrsraumes, der ... nicht nur freiwillig, sondern zwingend zu benutzen ist. Beispiele unzulänglich ausgestatteter Radwege oder Radwegführungen im Kreuzungsbereich mahnen, die erforderlichen Veränderungen und Verbesserungen vorzunehmen, sind aber nicht geeignet, die Radwegebenutzungspflicht an Straßen mit hoher Verkehrsbelastung oder -bedeutung dem Grunde nach in Frage zu stellen.“

Gleichzeitig sollen die 1997 eingeführten „(Soll-)Breitenangaben für die Anordnung einer benutzungspflichtigen Fahrradverkehrsanlage“ aufgehoben werden, weil sich gezeigt hat, „dass den Vorgaben oftmals wegen Raum Mangels nicht oder zumindest nicht im gesamten Verlauf vollständig entsprochen werden kann.“ Eingeführt werden soll die nicht qualifizierte Angabe: „einschließlich eines Sicherheitsraumes so breit. ... , dass Radfahrer einander überholen können.“ An „kurzen Abschnitte /

z.B. Engstellen“ können diese unterschritten werden (MwV zu §2).

Im Änderungs-Paket wird immer wieder darauf hingewiesen: „Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen werden auf das Maß zurückgeführt, wo deren Anordnung aus Verkehrssicherheitsgründen tatsächlich geboten ist.“ Die Reglementierung der Radwegebenutzung und insbesondere zur Anordnung einer Benutzungspflicht sind in der Vorlage der Verwaltungsvorschrift auf immerhin vier Seiten ausgeführt (wir werden auf dieses Thema in *mobilologisch!* zurückkommen müssen, sobald die Verordnung in Kraft ist). Dennoch können letztlich nach einer „sachgerechte(n) Abwägung im Einzelfall“ durch die zuständigen Behörden wieder Fahrradweg-Schilder aufgestellt werden und es ist egal, was da vor einem liegt, das ist dann faktisch ein Radweg und der ist zu benutzen, Punkt. Mit „größeren Handlungsspielräumen“ können Behörden auch Zustände schaffen, die in den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts bundesweit zur Gründung von Fahrradinitiativen und 1997 zur StVO-Novelle führten. Letztlich werden sich die Verkehrsinitiativen weiterhin verstärkt für die Abschaffung der Benutzungspflicht einsetzen müssen, die (siehe Punkt 1.) ganz nebenbei zur Reduzierung von Verkehrszeichen beitragen würde.



Alte StVO Gefahrzeichen 115 „Steinschlag“: Soll man auf die Fahrbahn oder nach oben schauen?

### 3. Lebensqualität in Innenstädten

Die Verfasser des Entwurfes und in die bisherige Diskussion einbezogene Menschen waren sich wohl alle darin einig, dass „Lebensqualität in Innenstädten“ weitestgehend eine gute Verkehrsteilnehmer-Mischung auf den Gehwegen bedeutet. Die Bildunterschrift unter dem Symbol „Radfahrer“ soll in „Radverkehr“ verändert werden (§39 (4)), der „Fußgänger“ soll dagegen beibehalten werden. Diese Unlogik zeigt, dass man im Ministerium offensichtlich nicht wahrhaben will, dass sich der „Fußverkehr“ mittlerweile aus deutlich unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern zusammensetzt. Durch die neue Verordnung sollen weitere in die sogenannte „Geh-meinschaft“ aufgenommen werden:

#### Inline-Skater:

„Für die Nutzung von Inline-Skates im öffentlichen Straßenraum existiert bislang keine rechtliche Grundlage.“ Nachdem das Oberlandesgericht Oldenburg im Jahr 2000 festgestellt hatte, dass von einer Ungefährlichkeit des Inline-Skaten für Fußgänger nicht auszugehen ist (Az.9U71/99), wurde mit dem Bundesgerichtshof-Urteil vom 19.3.2002 die zukünftige Linie festgelegt: Inline-Skater sind auf Gehwegen sicherer als auf der Fahrbahn. „Durch Zuweisung von bestimmten Verkehrsflächen...“ soll nun durch Aufnahme in die StVO die Rechtslage klarer werden: „...Roller, Kinderfahrräder, Inline-Skates, Rollschuhe ... und ähnliche nicht motorisierte Fortbewegungsmittel sind nicht Fahrzeuge... Für den Verkehr mit diesen Fortbewegungsmitteln gelten die Vorschriften für den Fußverkehr entsprechend.“ (§ 24(1)). Es hat eine gewisse Komik, wenn das BMVBS formuliert: „Die Ergänzung *fußt* ...“ auf den Ergebnissen eines Forschungsprojektes der Bundesanstalt für Straßenwesen, „sie in Verbindung mit §24 Abs.1 StVO auf die Fußgängerverkehrsflächen zu verweisen“ und die Benutzung von Radwegen grundsätzlich auszuschließen. Letzteres ist unplausibel, denn das Radfahren und das Skaten sind sich als Mobilitätsformen näher als Skaten und Gehen. Immerhin kann Inline-Skates durch ein Zusatzschild auch auf Fahrspuren und auf Radwegen zugelassen werden.

#### Erwachsene Radfahrer:

Wir hatten schon vorher vernommen, dass sich zu diesem Thema im Verkehrsministerium etwas regt, es aber kaum glauben können, dass das auch so zu Papier gebracht wird, sozusagen als Duldung einer Straftat: Es „soll *nicht eingeschritten* werden,...(wenn) ein Erwachsener ein Kind bis zum vollendeten 8. Lebensjahr mit dem Fahrrad auf dem Gehweg begleitet, solange dies nicht mit einer Gefährdung oder wesentlichen Behinderung oder Belästigung der Fußgänger einhergeht.“ (VwV zu §2) Die Problematik ist sicher den meisten bewusst: Es war von Anfang an unsinnig, radfahrende Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensalter auf die Gehwege zu zwingen und bis zum vollendeten 10. Lebensalter die Gehwegbenutzung zu erlauben; deren begleitende Eltern aber auf die Fahrbahn zu zwingen.

Eine sicher zu kurzfristige Folgerung wäre es, jetzt wieder überall Radwege zu fordern, denn die gleiche „Nichteinschreitung“ soll erfolgen, wenn Kinder, die von Eltern begleitet sind, Radwege benutzen. Konsequenter wäre es, das Radfahren von Kindern auf Radwegen zu legalisieren und ihnen lediglich das Fahren auf Gehwegen zu erlauben. Durch die Änderung wird die Situation in seiner Kuriosität nun auf die Spitze getrieben und die Aussage ist der Durchbruch für eine verordnete Akzeptanz des Radelns auf Gehwegen. Wer soll prüfen, ob zum radelnden Erwachsenen nicht auch ein Kind gehört? Kinder sollten nicht alleine auf der Fahrbahn mit relevanten Pkw-Verkehr fahren, aber Eltern sollten gemeinsam mit ihren Kindern das Fahren auf Fahrbahnen üben.

Hinzu kommt, dass die Breitenangaben für Radwege neben Gehwegen gestrichen werden sollen (vgl. Pkt. 2), sodass nicht nur an Engstellen damit zu rechnen ist, dass vermehrt Radfahrer die Gehflächen mitbenutzen werden. Die geplanten Regelungen sind darauf ausgerichtet, den Fahrradanteil auf Gehwegen zu erhöhen und werden das Konflikt-Klima unnötig aufheizen.

### Fahrende Pkws:

Aus dem Zeichen 239 „Fußgänger“ soll „Gehweg“ werden. Bisher galt, dass andere Verkehrsteilnehmer diesen Weg nicht benutzen dürfen; wird die Benutzung dann aber doch zugelassen, „so darf nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden.“ (6 km/h) Das ist unlogisch, deshalb soll nicht mehr der Ausschluss formuliert werden, sondern die Benutzungserlaubnis nur bei Zusatzschild. So ganz nebenbei wurde aber ein entscheidendes Gebot unklarer: „erforderlichenfalls ist die Geschwindigkeit an die jeweilige Verkehrsart anzupassen...“. Bei der Fahrradstraße (244.1) argumentiert das Ministerium gegen den „unbestimmten Rechtsbegriff einer mäßigen Geschwindigkeit“ und will deshalb eine konkrete Höchstgeschwindigkeit vorschreiben; beim Gehweg bleibt das Gebot verschwommen: Wenn man mit 50 km/h auf einem Gehweg ankommt, Fußgänger bemerkt und mit 30 km/h an ihnen vorbeifährt, hat man sich ja angepasst. Das aber ist beileibe keine Schrittgeschwindigkeit.

### Liegende Verkehrszeichen:

Zu begrüßen ist die Hervorhebung, dass auch weiße Markierungen auf Verkehrsflächen Verkehrszeichen sind. „In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (§45 Abs.1d) können Fahrbahnbegrenzungen auch mit anderen Mitteln, insbesondere durch Pflasterlinien, ausgeführt werden.“ (§39 (3)). Damit würden Verkehrsberuhigungs-Regelungen wie „Shared Space“, „Begegnungszonen“ und andere Mischflächen-Konzepte noch einmal bekräftigt werden. Der Gesetzgeber dachte wohl eher dabei an die „Parkflächenmarkierungen“ auf Gehwegen, wo selbst durchgehende Linien überfahren werden dürfen. Aber auf sogenannten Gehwegen herrscht ohnehin der Ausnahme-Zustand.

### Verkehrsberuhigter Bereich:

Wie schon im ersten Versuch vorgesehen, sollen die Einsatzkriterien für Bereiche mit erhöhter Lebensqualität vermindert werden: Können derzeit noch neben Straßenabschnitten oder Straßen „alle Straßen eines abgegrenzten Gebietes“ zu verkehrsberuhigten Bereichen umge-

staltet werden, sollen es zukünftig allenfalls „kleinräumige Bereiche“ sein (VwV zu 325). Die „Vorsorge für den ruhenden Verkehr“ soll als Hürde aufgebaut werden. Durch die vorgeschlagene ersatzlose Streichung der damit angestrebten Ziele „Erhöhung der Verkehrssicherheit – Gesichtspunkte des Städtebaus, insbesondere des Wohnumfeldes durch Gestaltung des Straßenraumes“ wird das Vorhaben ausgehöhlt. Mit diesen Vorgaben schwindet die Hoffnung, dass in Deutschland die aus der Schweiz kommende und kürzlich in Frankreich eingeführte „Begegnungszone“ in die StVO aufgenommen werden könnte.



Warum „Fußgängerüberwege“ für Autofahrer eine Gefahr sind (Gefahrenzeichen 134) war nie plausibel.

### Spiel und Sport:

Es wird die Lebensqualität in Innenstädten für Familien mit Kindern kaum erhöhen, wenn der Absatz in der Verwaltungsvorschrift entfällt, dass in „Wohnstraßen und auch andere(n) Straßen ohne Verkehrsbedeutung... gegen Kinderspiele... nicht eingeschritten werden“ sollte. Ersetzt werden soll es durch die Floskel, dass „die Straßenverkehrsbehörden... die Schaffung von Spielplätzen anregen“ sollten. Auch die Regelung, dass „wo die Benutzung von Skiern oder Schlitten ortsüblich ist“ nicht einzuschreiten ist, soll ebenfalls entfallen.

Da das BMVBS die „Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs“ anstrebt, es aber noch nicht fertig bringt, die Steigerung des Fuß-, Rad- und ÖPN-Verkehrs zu erwähnen, blieb uns nichts weiter übrig, als die Hauptzielvorgabe „Lebensqualität in Innenstädten“ thematisch den Fußverkehrsflächen zuzuordnen. Der Begriff „Lebensqualität“ taucht im Verordnungspaket nicht mehr auf. Radlerinnen und Radler bitten wir um Nachsicht und beteuern, dass uns die Erhöhung der Lebensqualität durch Radfahren voll bewusst ist.

#### 4. Anwenderfreundliche Überarbeitung

Man fragt sich seit Jahren, warum es einer so großen Behörde wie dem BMVBS nicht gelingt, die Straßenverkehrs-Ordnung benutzergerechter zu gestalten und der FUSS e.V. fordert seit vielen Jahren eine Straßennutzer-Ordnung. Vorgelegt wurden wiederum lediglich die Straßenverkehrszeichen betreffenden Abschnitte. Aber immerhin sind diese klarer strukturiert und formuliert als bisher und hilfreich dürfte es auch sein, die Straßenverkehrszeichen in einer übersichtlicheren Tabelle darzustellen.

Die meisten „Änderungen dienen der systematischen Vereinheitlichung der Bezeichnung von Verkehrszeichen“ (derzeit häufig: Verkehrsschilder), es werden vorzüglich Personen benannt (z.B. die Fahrzeugführer) und nicht „abstrakte Begriffe“ wie z.B. der „Fahrzeugverkehr“ und es wurden weitestgehend aber keineswegs konsequent Texte aus dem StVO-Entwurf entfernt, die sich an die „anordnende Behörde“ richten und nicht an die Verkehrsteilnehmer: „Für ihn ist der Bedeutungsgehalt des Zeichens entscheidend, nicht wo es steht.“

Ein positiv herausragendes Beispiel: „Gefahrzeichen mahnen zu erhöhter Aufmerksamkeit. Insbesondere zur Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf eine Gefahrensituation.“ Ein Satz, den der FUSS e.V. genauso 2001 gefordert hatte. Derzeit lautet die Aufforderung, „sich auf die angekündigte Gefahr einzurichten“ (§30 (1)). Leider sind nicht alle neuen Begriffe und Formu-

lierungen zündend: So sollen zwar aus „Beschleunigungsstreifen“ zukünftig „Einfädelungsstreifen“ werden; der geschwindigkeitshemmende Effekt wird aber gering sein, wenn in der StVO festgelegt wird, dass „auf Einfädelungsstreifen schneller gefahren werden (darf) als auf den durchgehenden Fahrstreifen.“ (§7(4e)). Die Anmerkungen zum Zeichen (270.1) „Umweltzone“ sind alles andere als benutzerfreundlich. Mitunter wird es auch humorvoll, wenn zur Änderung „Absperrgeländer“ festgestellt wird: „Nicht jedes Geländer ist eine Verkehrseinrichtung.“ (§43(1))

Man konzentrierte sich darauf, vom Volke verstanden zu werden. Und so wurde z.B. bemerkt, dass es nicht ausreicht zu formulieren (Zeichen 315): „Das Zeichen erlaubt Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 2,8t das Parken auf Gehwegen“. Es soll gleich dahinter eingefügt werden: „Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t dürfen auf Gehwegen nicht geparkt werden.“ Mit der Erlaubnis, konnte sich ein Krafffahrer mit einem schwereren Wagen ja keineswegs ein Verbot herleiten, „Der Verkehrsteilnehmer muss ...erkennen, gegen welche konkrete menschliche Handlung er verstößt.“ Eine StVO muss ihre Ordnung haben.

#### Fazit

Das StVO-Novellierungsverfahren ist so angelegt, dass die Hintergrundaussage lautet: Widerstand ist zwecklos. Hinter dem Vorwand, den „Schilderwald lichten“ zu wollen, verstecken sich handfeste verkehrspolitische Interessen, mittlerweile verstärkt auch im Sinne der Förderung des Radverkehrs. Leider auch das nicht konsequent. Schlecht ist, dass die StVO noch fußgängerfeindlicher werden soll, obwohl der Fußverkehrsanteil in unseren Städten noch immer deutlich größer und der Fußverkehr genauso klimarelevant ist. Momentan wäre es hilfreich, wenn das Bundesverkehrsministerium durch Schreiben deutlicher darauf hingewiesen wird. ≧

Bernd Herzog-Schlagk

**Quellen und Info:**

Informationen über den 1. Versuch StVO-Novellierung 2001 siehe IDV 69, S.37f, IDV 67, S.67f und FUSS e.V. (Hrsg.): Mehr Verkehrssicherheit – weniger Verkehrszeichen. Berlin, 2001. Der Forderungskatalog aus der Sicht des Fußverkehrs ist noch immer aktuell.

Zitate, wenn nicht anders angegeben, aus dem Entwurfspaket mit Datum 17.03.2008. Die Texte wurden nicht digital zur Verfügung gestellt.