

Umwelt- und Klimaschutz durch Verkehrsregelung in der kommunalen Praxis

Jena, 23. Mai 2025

Kurzprofil BBH



Becker Büttner Held gibt es seit 1991. Bei uns arbeiten Rechtsanwälte, Wirtschaftsprüfer und Steuerberater – sowie Ingenieure, Berater und weitere Experten in unserer BBH Consulting AG. Wir betreuen über 3.000 Mandanten und sind die führende Kanzlei für die Energie- und Infrastruktur-wirtschaft.

BBH ist bekannt als „die“ Stadtwerke-Kanzlei. Wir sind aber auch viel mehr. In Deutschland und auch in Europa. Die dezentralen Versorger, die Industrie, Verkehrsunternehmen, Investoren sowie die Politik, z.B. die Europäische Kommission, die Bundesregierung, die Bundesländer und die öffentlichen Körperschaften, schätzen BBH.

- rund 250 Berufsträger, rund 550 Mitarbeiter
- Büros in Berlin, München, Köln, Hamburg, Stuttgart, Erfurt und Brüssel

Dr. Roman Ringwald



Dr. Roman Ringwald unterstützt als Experte für das Beihilfe- und Vergaberecht öffentliche Auftraggeber auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene bei Ausschreibungen im Kontext der Energie- und Verkehrswende. Weitere Schwerpunkte liegen in der Gestaltung von öffentlichen Förderprogrammen und der planungsrechtlichen Begleitung von Infrastrukturprojekten.

- ▶ Geboren 1976 in Mainz
- ▶ Bis 2007 Studium der Rechtswissenschaften und juristisches Referendariat in Mainz, Berlin, London und Washington D.C.
- ▶ 2007 Promotion zum Dr. jur.: „Daseinsvorsorge als Rechtsbegriff“
- ▶ Seit 2008 Rechtsanwalt bei BBH Berlin
- ▶ Mitglied im AK Straßen- und Straßenplanungsrecht und des Wissenschaftlichen Beirats des IKEM

Rechtsanwalt · Partner

10179 Berlin · Magazinstr. 15-16 · +49 (0)30 611 28 40-23 · roman.ringwald@bbh-online.de

Zielstellungen

▶ **Wodurch entsteht der Handlungsbedarf?**

- Wachsendes Verkehrsaufkommen, steigende Motorisierung, Städtewachstum, differenzierte Mobilitätsbedürfnisse
- Steigende Anforderungen an Klima- und Umweltschutz

▶ **Was wollen wir erreichen?**

- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Umwelt- und klimafreundliche Mobilität
- Aufwertung des öffentlichen Raums
- ➔ Stärkung der kommunalen Verkehrsplanung

Überblick: Der rechtliche Status quo



Wie verändern wir den öffentlichen Raum?

Öffentlicher Bereich

- ▶ Öffentliches Straßenland
- ▶ Ansatzpunkte:
 - Straßenrecht (Widmung, SNE)
 - Straßenverkehrsrecht (Flächen Umweltverbund, Tempo 30, Parkraum)
 - Immissionsschutzrecht („Diesel-Fahrverbote“)

Halb-öffentlicher, privater Bereich

- ▶ Frei zugängliche private Flächen (Bsp.: Parkhäuser)
- ▶ Rein private Flächen (Bsp.: Wohnquartier)
- ▶ Ansatzpunkte:
 - Bauplanungsrecht (Planungsleitlinien, städtebauliche Verträge)
 - Bauordnungsrecht (Festsetzung B-Plan)

Hintergrund der Reform des Straßenverkehrsrechts

- ▶ **Straßenverkehrsrecht mit zentralen Vorgaben für Nutzung öffentlicher Flächen**
 - Bislang Orientierung an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs; faktische Privilegierung des motorisierten Individualverkehrs
- ▶ **Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in Kraft**
 - Beschluss Bundestag und Bundesrat im Juni 2024; seit August 2024 in Kraft
- ▶ **Beschlossene Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Kraft (11.10.2024)**
- ▶ **Hohe Praxisbedeutung der neuen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO**
 - Erster Kabinettsbeschluss zur VwV-StVO; Zustimmung Bundesrat am 21.03.2025 (mit geringfügigen Änderungen) – Bestätigung durch weiteren Kabinettsbeschluss

Einordnung

- ▶ **Straßenverkehrsgesetz (StVG) ist erhebliche Verbesserung gegenüber der aktuellen Rechtslage**
 - Neu: Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheitsschutz sowie städtebauliche Entwicklung dürften straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen begründen
 - Bsp.: zusätzliche Flächen für den Fuß- und Fahrradverkehr
 - Antragsrecht von Kommunen
- ▶ **Spielraum wird in neuer StVO nur teilweise genutzt**
 - Weitreichende Verbesserungen für den Umweltverbund: Angemessene Flächen für den Rad- und Fußverkehr sowie Sonderfahrstreifen für den ÖPNV
 - Anordnung von Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung und zur Geschwindigkeitsbegrenzung eher punktuell erweitert – der Spielraum durch die neuen Ziele des StVG wird hier nicht umfassend genutzt

Mehr Platz für den Umweltverbund

- ▶ **Erleichterung von Anordnungen wg. Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz oder der städtebaulichen Entwicklung für**
 - *„[die] Einrichtung von Sonderfahrspuren und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und*
 - *[die] Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr“*
- ▶ **Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht mehr als Voraussetzung, Berücksichtigung bei Ermessensentscheidung**
 - Förderung des Umweltverbunds wird von einer Vorgabe freigestellt, die solchen Maßnahmen bislang regelmäßig entgegensteht, vgl. § 45 Abs. 9 StVO
- ▶ **Wichtige Präzisierungen in Verwaltungsvorschrift zur StVO**

VwV-StVO zu Flächen für den Umweltverbund

- ▶ „Anordnungen [...] sollten [...] auf einem **verkehrsplanerischen Gesamtkonzept** beruhen. Das Gesamtkonzept kann auch für eine **Verkehrsart** (z. B. Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan) oder ein **räumliches Teilgebiet** aufgestellt werden.
- ▶ „Zum Umwelt- einschließlich Klimaschutz tragen insbesondere Maßnahmen bei, deren Umsetzung eine **Verkehrsverlagerung** zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs, des Radverkehrs oder des Fußverkehrs erwarten lässt. Zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung tragen Maßnahmen insbesondere dann bei, wenn sie zu einer **besseren Verträglichkeit des Straßenverkehrs mit den Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands** oder mit der Verwirklichung städtebaulicher Ziele beitragen. [...]. Zum Gesundheitsschutz [...] zählt auch die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens als **Formen der aktiven Mobilität**. Es genügt dabei, wenn sich der **Beitrag aus der perspektivischen Umsetzung des Gesamtkonzepts** ergibt; der Effekt muss sich nicht bereits aus der Umsetzung der jeweiligen Einzelmaßnahme ergeben.
- ▶ [Bei der] Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs [...] kommt es auf die **Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt** an, so dass auch die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsarten gerechtfertigt sein kann.

Mehr Spielraum bei der Parkraumbewirtschaftung?

▶ **Erweiterte Spielräume bei Anordnung des Bewohnerparkens**

- Bislang bei bestehendem erheblichen Parkraumangel möglich
- NEU: drohender Parkraumangel ausreichend
- NEU: auch auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung möglich, auch ohne Vorliegen eines Parkraumangels
 - sofern Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird
 - Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dürfen nicht beeinträchtigt werden bzw. müssen berücksichtigt werden, gehen Zielen des Umweltschutzes und der städtebaulichen Entwicklung aber nicht vor

Präzisierungen in der VwV-StVO

- ▶ „Bewohnerparkvorrechte können aus **Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit** des Straßenverkehrs angeordnet werden in städtischen Quartieren, in denen ein erheblicher Parkraumangel besteht oder droht. Ein **erheblicher Parkraumangel** besteht, wenn die vorhandenen Parkmöglichkeiten auf den öffentlichen Straßen in einem Gebiet im Durchschnitt zu mehr als **80 Prozent ausgelastet** sind. Dabei kann nach Wochentagen und Tageszeiten differenziert werden. Ein erheblicher **Parkraumangel droht**, wenn aufgrund konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist, dass diese Schwelle in den nächsten Jahren überschritten werden wird (z.B. aufgrund der Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in angrenzenden Gebieten, absehbarer Bauvorhaben, Reduktion von Parkmöglichkeiten).“
- ▶ „Werden Bewohnerparkvorrechte zur Vermeidung von **schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung** angeordnet, müssen sie auf einem Parkraumkonzept beruhen, aus dem sich die verfolgten städtebaulichen Ziele oder zu vermeidenden schädlichen Umweltauswirkungen ergeben. Die Parkraumkonzepte können sich auch auf räumliche Teilgebiete beschränken.“

Stark begrenzte Verbesserungen bei der Begrenzung von Geschwindigkeiten

- ▶ **Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen grds. weiterhin nur bei qualifizierter Gefahrenlage, § 45 Abs. 9 Satz 3**
 - Anordnung von Tempo 30 zur Gefahrenabwehr
- ▶ **Qualifizierte Gefahrenlage muss nicht mehr nachzuweisen sein für**
 - kurze Streckenabschnitte (bis zu 500 Meter) zwischen Tempo 30-Strecken
 - Abschnitte auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern

Bewertung und Ausblick zur Reform

- ▶ **StVG und StVO bringen echte Verbesserungen für den kommunalen Handlungsspielraum**
 - Wichtig für die Praxis werden Präzisierungen in den VwV-StVO
- ▶ **Was bleibt für die nächste Reform?**
 - Einführung einer digitalen Parkraumkontrolle
 - Mehr Spielraum bei Geschwindigkeitsbeschränkungen
 - Weiterentwicklung der Vorgaben für Verkehrsversuche zu Innovationsklausel
 - Vollständige Streichung der Vorgaben in § 45 Abs. 9 StVO

Wo Kommunen ansetzen können...

- Den öffentlichen Raum neu verteilen.
- Dem Rad- und Fußverkehr mehr Platz einräumen.
- Das ÖPNV-Angebot ausbauen.
- Parkraum begrenzen und angemessen bepreisen.
- Sharing-Angebote im öffentlichen Raum etablieren.
- Die Elektrifizierung des Straßenverkehrs unterstützen.

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit.

Dr. Roman Ringwald, BBH Berlin
Tel +49 (0)30 611 28 40-23
Roman.Ringwald@bbh-online.de
www.bbh-online.de