



Neuausrichtung eines Rechtsgebiets:
Multidimensionalität im
Straßenverkehrsrecht

Professor Dr. Michael Brenner

Hintergrund der Änderung

- Inkrafttreten des Zehnten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes am 17. Juli 2024
- Umsetzung zentraler Vorhaben der Ampel-Koalition
- Ziel: Erweiterung des Straßenverkehrsrechts um **Klima-, Umwelt-, Gesundheitsaspekte und städtebauliche Ziele**
- **Multidimensionalität im Straßenverkehrsrecht**

Gesetzgebungsverfahren

- Ein steiniger Weg zur Gesetzesänderung



Gesetzgebungsverfahren: Streit zwischen Bundesregierung und Bundesländern, § 6 Abs. 4a S. 3 StVG

Kern des Konflikts: Potenzielle Unterordnung von Verkehrssicherheit unter Umweltschutz

- „Die nach Satz 1 erlassenen Rechtsverordnungen und auf ihnen beruhenden Anordnungen müssen neben der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung **die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen.**“

Lösung im Vermittlungsverfahren: Neuformulierung, die Umweltschutz und Verkehrssicherheit ausgleicht

- „Die nach Satz 1 erlassenen Rechtsverordnungen und auf ihnen beruhenden Anordnungen müssen neben der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung **die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen und dürfen die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigen.**“

Paradigmenwechsel im Straßenverkehrsrecht - vom Gefahrenabwehrrecht zum Klimaschutzrecht?

- Bisher: StVG = **Gefahrenabwehrrecht**
 - Fokussiert auf Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs
 - Sachlich begrenztes Ordnungsrecht
- Neu: Einbeziehung nicht-ordnungsrechtlicher Ziele in § 6 Abs. 4a StVG
 - Umwelt- und Gesundheitsschutz
 - Städtebauliche Entwicklung
- Damit **grundlegende Erweiterung** des sachlichen Regelungsbereichs
- Bruch mit der bisherigen Systematik → keine rein ordnungsrechtliche Einbettung mehr

Warum der Wandel? – Alte Defizite, neue Möglichkeiten

- **Defizite der bisherigen Rechtslage:**
 - Kommunen beklagten, dass bisherige Regelungen zu **restriktiv** seien
 - Beispiele:
 - Tempo- 30- Zonen nur bei konkreter Gefahrenlage
 - Radwegeausbau scheiterte oft an Anforderungen zur Verkehrssicherheit
 - Umnutzung von Fahrspuren (z.B. für ÖPNV oder Fahrräder) oft nicht zulässig
- **Lösungen durch die Gesetzesänderung:**
 - § 6 Abs. 4a **S. 1** StVG erlaubt nun Erlass von Verordnungen zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung
 - Diese Ziele dürfen **auch ohne Bezug zur Verkehrssicherheit oder der Leichtigkeit des Verkehrs** verfolgt werden → Damit Umweltziele als eigenständiger Rechtsgrund
 - Aber: **Relativierung durch § 6 Abs. 4a S. 3 StVG**
 - Dadurch **mehr Handlungsspielraum**, aber kein Freibrief

Auswirkungen auf kommunale Praxis

- Konkrete Veränderungen und Gestaltungsmöglichkeiten

Parkraumbewirtschaftung

Neue definierte Rahmenbedingungen durch § 6 Abs. 4a StVG ermöglichen flexible Handhabung bei der Parkraumverknappung

Möglich bei nachweislichem oder prognostiziertem Parkraumangel

Berücksichtigung städtebaulicher Planung notwendig

Neue Mobilitätsformen

Erweiterung der Verkehrsoptionen durch Regelungen zu Sonderfahrspuren (z.B. „Blue Lanes“) und Maßnahmen zur Reduktion der Fahrtenanzahl

Problem: hoher Kontrollaufwand, geringe Umsetzbarkeit auf Autobahnen mit zwei Fahrstreifen

Fazit

- **Erweiterte Handlungsspielräume** für klimafreundliche Verkehrspolitik und Ermöglichung flexiblerer Verkehrsgestaltung
- Aber auch partielle Neuausrichtung des Rechtsgebiets:
 - Gesetz ermöglicht Erlass von Verordnungen **ohne** primären Bezug zur Gefahrenabwehr
 - **Multidimensionalität** statt reiner Sicherheit und Leichtigkeit
 - Gesetzgeber positioniert das StVG **als Instrument der Klimapolitik**



—
Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!