

Aktuelle Reform des Straßenverkehrsrechts

11. September 2024

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 Infrastrukturwirtschaft.

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

Sophia Weber



Sophia Weber berät die öffentliche Hand bei der vergaberechtlichen Praxis, insbesondere mit Blick auf die Energie- und Verkehrswende. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf den Bereichen Verkehr und Mobilität.

- ▶ Geboren 1988 in Bad Waldsee (Baden-Württemberg)
- ▶ Studium der Politikwissenschaft an der Ludwig-Maximilians-Universität München und in Bologna (Italien)
- ▶ Bis 2021 Studium der Rechtswissenschaft an der Humboldt-Universität zu Berlin und in Istanbul (Türkei) sowie Referendariat im Bezirk des Kammergerichts Berlin mit Stationen u.a. im Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat und am Verwaltungsgericht Berlin
- ▶ Seit 2022 bei BBH Berlin

Rechtsanwältin · B.A.

10179 Berlin · Magazinstr. 15-16 · +49 (0)30 611 28 40-337 · sophia.weber@bbh-online.de

Reform des Straßenverkehrsrechts

- ▶ **Straßenverkehrsrecht mit zentralen Vorgaben für die Nutzung öffentlicher Straßen und Wege**
 - Bislang Orientierung an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs; faktische Privilegierung des motorisierten Individualverkehrs

- ▶ **Reform als Ziel der Koalitionsvereinbarung**
 - *„[...] 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“*

Rechtsgrundlagen

- ▶ **Straßenverkehrsgesetz (StVG)**
- ▶ **Straßenverkehrsordnung (StVO)**
- ▶ **Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)**
- ▶ **Technische Regelwerke, z.B. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Richtlinien für Anlage von Stadtstraßen (RaSt 06)**

Historie der Reform des Straßenverkehrsrechts

- ▶ **Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in Kraft**
 - Ursprünglicher Entwurf im September 2023, Beschluss Bundestag im Oktober 2023
 - Keine Zustimmung im Bundesrat im November 2023
 - Vermittlungsausschuss im Juni 2024
 - Beschluss Bundestag und Bundesrat im Juni 2024, seit August 2024 in Kraft

- ▶ **Beschlossene Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Juli 2024, aber noch nicht in Kraft**

- ▶ **Geplante Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)**

Einordnung der Reform

- ▶ **Neues Straßenverkehrsgesetz (StVG) ist erhebliche Verbesserung gegenüber der aktuellen Rechtslage**
 - Neu: Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheitsschutz sowie städtebauliche Entwicklung dürfen 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

Änderungen in der StVO – Mehr Platz für den Umweltverbund

- ▶ **Erleichterung von Anordnungen wg. Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz oder der städtebaulichen Entwicklung für**
 - *die Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und*
 - *die Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr*
 - *sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.*

Änderungen in der StVO – Mehr Platz für den Umweltverbund

- ▶ **Neue Gründe Umweltschutz, Klimaschutz, Gesundheitsschutz, städtebauliche Entwicklung können als Kriterien bei der Ermessensentscheidung bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen einfließen.**
- ▶ **Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht mehr als Voraussetzung, Berücksichtigung bzw. keine Beeinträchtigung bei Ermessensentscheidung**
 - Förderung des Umweltverbunds wird von einer Vorgabe freigestellt, die solchen Maßnahmen bislang regelmäßig entgegensteht, vgl. § 45 Abs. 9 StVO
- ▶ **Klarstellungsbedarf bei Verhältnis zu § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO sowie Präzisierung in Verwaltungsvorschriften zur StVO**

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 nicht mehr nachzuweisen für**
 - kurze Streckenabschnitte (bis zu 500 Meter) zwischen 2 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, Einrichtungen für Menschen mit Behinderung oder Krankenhäusern
- ▶ **Kein neuer Spielraum allein wegen hoher Fußgängerdichte oder städtebaulicher Gründe**

Mehr Spielraum bei der Parkraumbewirtschaftung?

▶ **Erweiterte Spielräume bei Anordnung des Bewohnerparkens**

- Bislang bei bestehendem erheblichen Parkraumangel möglich (so bislang in § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO)
- NEU: drohender Parkraumangel ausreichend
- NEU: Anordnung 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

Mehr Spielraum bei der Parkraumbewirtschaftung?

- ▶ **Sinnvoll wären aber zumindest zwei Klarstellungen in der StVO gewesen**
 - Anordnung nach Satz 2 (Umwelt und städtebauliche Entwicklung) ist nicht zusätzlich an § 45 Abs. 9 StVO zu messen; sonst liefe Privilegierung in § 45 Abs. 1b Satz 2 Nr. 2a StVO leer
 - Nicht nur Privilegierung von Bewohnern kann auf die neue Regelung gestützt werden, sondern auch die Anordnung der Parkraumbewirtschaftung selbst, in deren Anwendungsbereich die Bewohner dann privilegiert werden

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit.

Sophia Weber, BBH Berlin
Tel +49 (0)30 611 28 40-337
Sophia.Weber@bbh-online.de
www.bbh-online.de