

04.07.2023



BECKER BÜTTNER HELD

GUTACHTEN

Vorläufige rechtliche Einordnung zur Reform des Straßenverkehrsrechts

im Auftrag der

Agora Transport Transformation gGmbH, Anna-Louisa-Karsch-Straße 2, 10178
Berlin, vertreten durch den Geschäftsführer Christian Hochfeld

erstellt durch

Rechtsanwalt Dr. Roman Ringwald
Rechtsanwalt Tobias Reinhardt

Becker Büttner Held · Rechtsanwälte Wirtschaftsprüfer Steuerberater · PartGmbH
Magazinstraße 15-16, 10179 Berlin

T +49 (0)30 611 28 40-0 · bbh@bbh-online.de



Inhaltsverzeichnis

Teil 1	Einleitende Zusammenfassung	3
A.	Hintergrund	3
B.	Gesamtbewertung	3
Teil 2	Rechtliche Einordnung im Einzelnen	5
A.	Entwurf des Straßenverkehrsgesetzes	5
I.	Neue Ziele	5
II.	Antragsrecht der Kommunen	7
III.	Digitale Parkraumkontrolle und Innovationen	8
IV.	Zwischenergebnis	9
B.	Entwurf der Straßenverkehrsordnung	9
I.	Verbesserungen für Verkehre des Umweltverbunds	10
1)	Vorgesehene Anpassungen	10
2)	Klarstellungsbedarf	11
II.	Weitere Regelungen des StVO-E	12
1)	Geschwindigkeitsbegrenzungen	12
2)	Parkraumbewirtschaftung	13
3)	Weitere Maßnahmen	14

Teil 1 Einleitende Zusammenfassung

A. Hintergrund

Das Straßenverkehrsrecht enthält zentrale Vorgaben zu der Frage, wie öffentliche Straßen und Wege genutzt werden. Bislang orientieren sich dessen Vorgaben an der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und privilegieren faktisch den motorisierten Individualverkehr.

Aus diesem Grund vereinbarten die Koalitionsfraktionen, das Straßenverkehrsrecht so anzupassen,

„[...] 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“.¹

Das Bundeskabinett hat nun dazu am 22.6.2023 mehrere Dokumente behandelt:

- den Referentenentwurf für die Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (Kabinettsbeschluss) und
- den Entwurf für eine daran anschließende Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (Kenntnisnahme des Kabinetts).

Nach der Kabinettsitzung wird der Referentenentwurf zum Straßenverkehrsgesetz nun das Gesetzgebungsverfahren durchlaufen. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wird der Zustimmung des Bundesrates bedürfen. Die neuen Regelungen könnten daher insgesamt Ende des Jahres in Kraft treten.

B. Gesamtbewertung

Die geplante Novellierung der Straßenverkehrsgesetzes (StVG) bringt, wenn sie wie vorliegend verabschiedet wird, eine erhebliche Verbesserung gegenüber der aktuellen Rechtslage. Erstmals würde gesetzlich klargestellt, dass auch Belange des Umwelt- und Klimaschutzes, des Gesundheitsschutzes sowie der städtebaulichen Ent-

¹ Vgl. hierzu die entsprechenden Aussagen im Koalitionsvertrag (Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP, S. 41).

wicklung straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen begründen können, wie beispielsweise die Bereitstellung von zusätzlichen Flächen für den Fuß- und Fahrradverkehr. Bislang ist dies nicht möglich, weil die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vorrangig zu berücksichtigen sind und sich daraus regelmäßig eine Privilegierung des motorisierten Individualverkehrs ergibt. Die geplante Novellierung des StVG schafft damit die Voraussetzungen für einen Paradigmenwechsel im Straßenverkehrsrecht.

Mit einer Verbesserung auf gesetzlicher Ebene allein ist es aber nicht getan. Vielmehr kann und muss auf Grundlage dieser neuen gesetzlichen Ziele auch die StVO angepasst werden. Konkrete Maßnahmen werden nämlich stets nach deren Vorgaben angeordnet – ohne eine Übersetzung der neuen Ziele im StVG in die StVO ist daher noch wenig gewonnen.

Der durch die geplante Novellierung des StVG entstehende Spielraum wird in dem ebenfalls vorgelegten Entwurf für die Novelle der StVO nur teilweise genutzt:

- Der Entwurf bringt weitreichende Verbesserungen für den Umweltverbund. Die Bereitstellung angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr sowie Sonderfahrstreifen für den ÖPNV wird erheblich erleichtert.
- Die Anordnung von Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung und zur Geschwindigkeitsbegrenzung werden hingegen eher punktuell erweitert – der Spielraum durch die neuen Ziele des StVG wird in diesen Bereichen nicht im Sinne weitreichender Erleichterungen in der StVO umgesetzt.

In Summe wird damit eine weitreichende Reform des StVG durch eine zurückhaltende Reform der StVO ergänzt. Aus Sicht von Kommunen, deren Gestaltungsspielräume deutlich steigen sollen, ergeben sich Vorteile vor allem im Bereich des Umweltverbunds. Die Zuordnung weiterer öffentlicher Flächen zum Umweltverbund wird deutlich erleichtert und die Verwaltung durch einen geringeren Begründungsaufwand entlastet.

Spielraum für eine weitergehende Anpassung des Straßenverkehrsrechts besteht insbesondere in den folgenden Bereichen:

- die Einführung einer digitalen Parkraumkontrolle,
- weiterreichende Möglichkeiten zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Grundlage der laut StVG-Novelle vorgesehenen neuen Ziele,

- die Weiterentwicklung der Vorgaben für Verkehrsversuche zu einer echten Innovationsklausel,
- die vollständige Streichung der Vorgaben in § 45 Abs. 9 StVO, nach denen verkehrsbehördliche Maßnahmen im Grundsatz dem Vorrang der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unterliegen (dieser Vorrang wird nach den vorliegenden Entwürfen nämlich nur teilweise entfallen).

Zudem sei darauf verwiesen, dass der StVO-Entwurf (StVO-E) an einzelnen Stellen weiter präzisiert werden könnte und für einen rechtssicheren Umgang mit den neuen Regelungen auch die Überarbeitung der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) anzuraten ist.

Bei der vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme handelt es sich um eine vorläufige Einschätzung, da zum Veröffentlichungszeitpunkt die Begründung zur StVO-Änderung noch nicht vorlag.

Teil 2 Rechtliche Einordnung im Einzelnen

Diese rechtliche Einordnung konzentriert sich auf die wesentlichen Änderungen im Straßenverkehrsrecht, die sich aus den vorliegenden Entwürfen ergeben.

A. Entwurf des Straßenverkehrsgesetzes

Im StVG sind zwei grundlegende Änderungen geplant:

- die Aufnahme des Umwelt- und Klimaschutzes, des Gesundheitsschutzes und der städtebaulichen Entwicklung als gleichwertige Ziele, neben der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs,
- ein Antragsrecht für Kommunen auf Erlass von Anordnungen auf dieser Basis.

I. Neue Ziele

Das StVG soll nach dem vorliegenden Entwurf entscheidend weiterentwickelt werden. Nach den bisherigen Vorgaben im StVG darf nämlich die StVO allein Vorgaben enthalten, soweit es

„zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen erforderlich ist“.²

Auf Grundlage dieses Gesetzeswortlauts können Maßnahmen nach der StVO – wie etwa die Anordnung von Radfahrstreifen oder Bussonderfahrstreifen – nur dann angeordnet werden, wenn dies im Interesse der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist. Dies erschwert vielfach die Schaffung durchgängiger ÖPNV- und Radverkehrsnetze. Außer Betracht bleiben hingegen regelmäßig attraktive öffentliche Räume, ein umfassender Gesundheitsschutz sowie der Umwelt- und Klimaschutz.

Dies soll sich nach dem Entwurf für ein überarbeitetes StVG nun grundlegend ändern. Die StVO soll danach auch Regelungen

„[...] zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung [...]“

enthalten.³ Mit dieser Regelung werden nicht nur fast wörtlich die Ziele des Koalitionsvertrags übernommen. Vor allem wird die Gleichwertigkeit der neuen Ziele im Gesetz verankert. Die Leichtigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs sind nicht mehr automatisch vorrangig gegenüber anderen Belangen.

Zwar muss die StVO (und jede auf ihr beruhende Anordnung)

„neben der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen.“⁴

Auch diese Formulierung macht aber deutlich, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs eben nicht mehr vorrangig sind. Vielmehr sind sie bei der Entscheidung

² Vgl. § 6 Abs. 1 Satz 1 StVG.

³ S. Art. 1 Nr. 1 lit. c) des Referentenentwurfs des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, Stand: 16.06.2023, 11:56 Uhr.

⁴ S. Art. 1 Nr. 1 lit. c) des Referentenentwurfs des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, Stand: 16.06.2023, 11:56 Uhr (Hervorhebungen durch Bearbeiter).

über eine Maßnahme – z. B. bei der Anordnung eines Radfahrstreifens – zu berücksichtigen (sog. Ermessensentscheidung). Als solches sind sie Ausdruck des Verhältnismäßigkeitsprinzips.

Ganz in diesem Sinn heißt es in der Begründung zur Gesetzesnovelle sehr klar:

„Mit den Ergänzungen soll erreicht werden, dass Verkehrsregelungen auch erlassen werden können, um damit den Behörden die Möglichkeit zu geben, bei ihren Anordnungen die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung noch stärker als bisher zu berücksichtigen, um Ländern und Kommunen neue Entscheidungsspielräume zu eröffnen. Diese Ziele stehen gleichberechtigt neben den Zielen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.“⁵

Wird der vorgelegte Entwurf für eine StVG-Novelle in dieser Form vom Gesetzgeber beschlossen, stellt dies eine grundlegende Veränderung dar. Auf dieser Grundlage bestünden sehr weitreichende Möglichkeiten, die StVO zu überarbeiten – mit dem Ziel den kommunalen Gestaltungsspielraum erheblich zu erweitern. Die konkrete Ausgestaltung der StVO auf dieser Grundlage ist jedoch separat zu betrachten (dazu o).

II. Antragsrecht der Kommunen

Durch die gesetzliche Verankerung eines Antragsrechts soll zudem die Rolle der Kommunen gestärkt werden. Hintergrund dafür ist, dass die Straßenverkehrsbehörden als Teil der Landesverwaltung häufig gar nicht unmittelbar auf kommunaler Ebene verankert sind.

Im überarbeiteten StVG ist daher vorgesehen,

„dass Gemeinden bei den [nach Landesrecht zuständigen Straßenverkehrsbehörden] den Erlass von Anordnungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, zur Verbesserung des Schutzes der

⁵ Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, Stand: 16.06.2023, 11:56 Uhr, S. 5 (Hervorhebungen durch Bearbeiter).

Umwelt, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung beantragen können.“⁶

Zwar haben auch schon jetzt Gemeinden die Möglichkeit, sich an die zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu wenden. In diesem Sinne heißt es denn auch in der Begründung zur StVG-Novelle:

„Zudem wird klargestellt, dass Gemeinden bei den nach Landesrecht für die Ausführung der Rechtsverordnungen bestimmten Behörden den Erlass von Anordnungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt (einschließlich des Klimaschutzes), zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung beantragen können. Dies ist zwar schon heute möglich, soll aber nunmehr in den aufgrund der neuen Ermächtigung erlassenen Rechtsverordnungen im Interesse der Klarheit des Verfahrens ausdrücklich geregelt werden.“⁷

Die Verankerung des Antragsrechts von Gemeinden ist aber zumindest im Sinne einer Klarstellung zu begrüßen. Denn nur so ist eindeutig geregelt, dass dieses Antragsrecht für alle Anordnungen gilt, die aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Gesundheit getroffen werden sollen. Zumindest nach aktueller Gesetzeslage ist dies nur dann der Fall, wenn sich die Gemeinde mit ihrem Begehren auf (bislang nachrangig) zu berücksichtigende städtebauliche Belange stützt. Die vorgesehene Klarstellung ist daher wichtig.

III. Digitale Parkraumkontrolle und Innovationen

Der vorgelegte Gesetzesentwurf zum StVG greift jedoch nicht sämtliche im Koalitionsvertrag vereinbarten Punkte auf. Die dort ebenfalls vereinbarte „[...] *Öffnung für digitale Anwendungen wie digitale Parkraumkontrolle [...]*“ ist bislang nicht enthalten.⁸

Ebenso bleibt die derzeit geltende Regelung zu Verkehrsversuchen unverändert. Einzig die Regelung zur Einrichtung von Sonderfahrspuren für Linienomnibusse und

⁶ Vgl. Art. 1 Nr. 1 lit. c) des Referentenentwurfs des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, Stand: 16.06.2023, 11:56 Uhr.

⁷ Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, Stand: 16.06.2023, 11:56 Uhr, S. 6 (Hervorhebungen durch Bearbeiter).

⁸ Vgl. hierzu: „Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP“, S. 41.

Taxen wird derart ergänzt, dass nunmehr auch zur Erprobung neuer Mobilitätsformen oder der Verringerung der Anzahl von Fahrten Rechtsverordnungen erlassen werden können.⁹

IV. Zwischenergebnis

Insgesamt bringt der vorgelegte Gesetzesentwurf für das StVG wesentliche Verbesserungen mit sich. Auf Grundlage eines derart weiterentwickelten StVG besteht das Potential für eine umfassende Überarbeitung der StVO, mit der kommunale Handlungsspielräume erheblich erweitert werden können.

B. Entwurf der Straßenverkehrsordnung

Bei der Einordnung des ebenfalls vorgelegten Entwurfs für eine Novellierung der StVO ist zu unterscheiden zwischen

- einer Nutzung des zusätzlichen Spielraums aufgrund der neuen Ziele im StVG und
- einer davon unabhängigen Umsetzung der Beschlüsse der Sonder-Verkehrsministerkonferenz vom 29. November 2022.¹⁰

Der vorgelegte StVO-Entwurf greift die neu im StVG ausgewiesenen Ziele sowie das Antragsrecht der Kommunen insbesondere hinsichtlich der Verkehre des Umweltverbunds auf und erweitert damit signifikant die Handlungsspielräume der Verwaltung vor Ort.

In anderen Bereichen, wie z. B. der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, ist der durch das StVG gesetzte Handlungsrahmen hingegen nur teilweise ausgeschöpft worden.

Im Einzelnen:

⁹ Vgl. Art. 1 Nr. 1 lit. a) lit. cc) des Referentenentwurfs des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, Stand: 16.06.2023, 11:56 Uhr.

¹⁰ Vgl. die Beschlüsse zu Punkt 6.2 der Tagesordnung („Praxisgerechte Anpassung des Straßenverkehrsrechts“).

I. Verbesserungen für Verkehre des Umweltverbunds

1) Vorgesehene Anpassungen

Wesentliche Fortschritte des vorgelegten StVO-Entwurfs betreffen die Verkehre des Umweltverbunds. Zum einen sollen auf Grundlage der bereits angeführten neuen Ziele im StVG nun Anordnungen erleichtert werden für

„a) [...] [die] Einrichtung von Sonderfahrspuren und bevorrechtigten Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und

b) [...] [die] Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr“.¹¹

Dabei dürfen zwar die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht völlig unberücksichtigt bleiben. Hierbei handelt es sich jedoch nur um eine Berücksichtigung auf der Ebene der Entscheidung über eine Maßnahme (Ermessensentscheidung), nicht um eine Voraussetzung für die Maßnahme. Erstmals werden mit der neuen Regelung für den Umweltverbund positive Anordnungen möglich, die sich primär auf den Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz oder die städtebauliche Entwicklung beziehen – und nicht in erster Linie auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Für den Fahrradverkehr wäre z. B. die Anordnung eines Radfahrstreifens, für den Fußverkehr die Beschilderung eines Gehweges oder eines Fußgängerüberwegs denkbar.

Für die Anwendung dieser neuen Anordnungsvoraussetzungen wird es – allein schon aus Gründen der Rechtssicherheit – einer Präzisierung im Rahmen der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO bedürfen. Dies gilt etwa für die Frage, wann bzw. mit welcher Begründung ein Radfahrstreifen aus Gründen des Umweltschutzes oder zum Schutze der Gesundheit angeordnet werden kann.

Besonders hervorzuheben ist darüber hinaus aber, dass die Förderung des Umweltverbunds mit der geplanten Regelung von einer Vorgabe freigestellt wird, die solchen Maßnahmen bislang regelmäßig entgegensteht, vgl. § 45 Abs. 9 StVO sowie den neugefassten § 45 Abs. 10 StVO-E. Nach § 45 Abs. 9 StVO können bislang Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort angeordnet werden, wo diese

¹¹ S. Art. 1 Nr. 5 lit. a) des Entwurfs einer XX. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung, Stand 19.06.2023, 15:00 Uhr.

„auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich [sind]“.¹²

Für eine ganze Reihe an Anordnungen muss zudem

„auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteh[en], die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt“.¹³

Diese Vorgaben aus § 45 Abs. 9 StVO sollen zukünftig für die Förderung des Umweltverbunds nicht mehr anwendbar sein, vgl. § 45 Abs. 10 StVG-E. Damit wären Flächenumverteilungen zugunsten des Fahrrad- und Fußverkehrs deutlich leichter umsetzbar. Diese unterlägen auch auf Ebene der StVO nicht mehr dem Vorrang der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Der Begründungsaufwand würde sich reduzieren und die Verwaltung entlastet.

2) Klarstellungsbedarf

Das dargelegte Verständnis zur Neuregelung in § 45 Abs. 9 und 10 StVO-E sollte jedoch im weiteren Prozess zur Verabschiedung der StVO klargestellt werden, damit hierzu schnell Rechtssicherheit besteht.

Dies hat den folgenden Hintergrund:

Maßnahmen, die den Umweltverbund fördern und durch den neuen § 45 Abs. 10 StVO-E privilegiert werden sollen, betreffen typischerweise die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen oder die Anordnung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen, vgl. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO-E. Letztere unterfallen bislang (wie bereits ausgeführt) den Vorgaben in § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO, d. h. dass sie auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich sein müssen. Lediglich von der o. g. qualifizierten Gefahrenlage sind sie bislang durch Nennung im Katalog des § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO ausgenommen.¹⁴

Wenn solche Anordnungen jedoch zukünftig gar nicht mehr den Vorgaben von § 45 Abs. 9 StVO-E unterliegen sollen – und so ist nach unserem Verständnis § 45 Abs. 10

¹² § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO.

¹³ § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO.

¹⁴ Vgl. hierzu § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 1 (Schutzstreifen) und 3 (Radfahrstreifen) StVO, aber auch § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 2 (Fahrradstraßen).

StVO-E zu verstehen – dann müssten diese (entgegen dem aktuellen Entwurf für die StVO) aus dem Katalog des § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO-E gestrichen werden.

Vor dem Hintergrund des jetzigen Entwurfs könnte zwar argumentiert werden, dass nur Anordnungen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO-E nicht unter § 45 Abs. 9 StVO-E fallen sollen und weiterhin die Anordnung eines Radfahrstreifens auf anderer Grundlage – z. B. nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO aus Gründen der Sicherheit – erfolgen könne. Es wäre jedoch nicht nachvollziehbar, warum in diesem Fall strengere Voraussetzungen gelten sollten. Dies gilt umso mehr als die Verkehrssicherheit oberstes Ziel der StVO und die „Vision Zero“ Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen ist.¹⁵

Es sollte somit eine Streichung oder zumindest eine Klarstellung erwogen werden. Andernfalls könnte die Regelung des § 45 Abs. 10 StVO-E auch so missverstanden werden, dass sie sich nur auf Anordnungen beschränkt, die nicht bereits in § 45 Abs. 9 StVO genannt sind und damit quasi leerlaufen. Dies gilt umso mehr, als der Entwurf der StVO den bisherigen Katalog des § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO sogar noch erweitert, nämlich um Bussonderfahrstreifen und Fußgängerüberwege.

II. Weitere Regelungen des StVO-E

Abseits der beschriebenen Verbesserungen für die Verkehre des Umweltverbunds wird von den neu gesetzten Möglichkeiten, die das StVG einräumt, nur teilweise Gebrauch gemacht.

Mit der Neuregelung des StVG wäre es beispielsweise möglich gewesen, Vorgaben wie die des § 45 Abs. 9 StVO vollständig zu ersetzen. Dies ist jedoch nicht geplant – die vorgesehenen Änderungen erfolgen vielmehr punktuell.

1) Geschwindigkeitsbegrenzungen

Der StVO-Entwurf sieht hinsichtlich der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen einige Erleichterungen vor.

Jedoch bleibt auch der vorgelegte StVO-Entwurf dabei, dass streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen weiterhin an der oben beschriebenen qualifizierten Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO zu messen sind. Zumindest in diesem

¹⁵ S. Zu § 1 Rn. 1 der VwV-StVO.

Bereich sind jedoch auch Verbesserungen vorgesehen. So muss die qualifizierte Gefahrenlage in den folgenden Fällen nicht mehr nachgewiesen werden:

- kurze Streckenabschnitte (bis zu 500 Meter) zwischen zwei Tempo 30-Strecken,
- Abschnitte auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) 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.

Damit bleibt an dieser Stelle der bisherige Normzweck bestehen, dass beispielsweise eine Anordnung von Tempo 30 als Geschwindigkeitsbegrenzung der Gefahrenabwehr dienen muss. Die Verkehrssicherheit gewinnt aber zumindest etwas an Bedeutung.

Der nach dem beschlossenen StVG-Entwurf eigentlich bestehende Spielraum, streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen etwa generell bei einer hohen Fußgängerdichte oder aus städtebaulichen Gründen zu ermöglichen, wird nicht genutzt.

2) Parkraumbewirtschaftung

Erweitert werden die Spielräume bei der Anordnung des sog. Bewohnerparkens (insb. privilegierte Parkmöglichkeiten oder eine Freistellung von den allgemeinen Parkgebühren).

Dies ist bislang bei einem bestehenden erheblichen Parkraumangel möglich (so bislang in § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO). Zukünftig soll dafür bereits ein drohender Parkraumangel ausreichen können; auch auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung würde eine Anordnung möglich sein.

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs müssen dabei zwar jeweils berücksichtigt werden, sie gehen den Zielen des Umweltschutzes und der städtebaulichen Entwicklung aber nicht mehr vor.

Diese Regelung verbessert den kommunalen Spielraum, auch wenn die Spielräume des neuen StVG-Entwurfs für sämtliche Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung

nicht ausgeschöpft werden. Sinnvoll wären aber unabhängig davon die folgenden zwei Klarstellungen in der StVO:

- eine Klarstellung dahingehend, dass die Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ausreicht (so § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO-E) und darüber hinaus eine solche Anordnung nicht zusätzlich an § 45 Abs. 9 StVO zu messen sein soll – da ansonsten die Privilegierung in § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO-E durch die Vorgaben in § 45 Abs. 9 StVO aufgehoben würde;
- eine Klarstellung dahingehend, dass nicht nur die Privilegierung von Bewohnern auf die neue Regelung gestützt werden kann, sondern auch die Anordnung der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahme, in deren Anwendungsbereich dann Bewohner privilegiert werden.¹⁶

3) Weitere Maßnahmen

Darüber hinaus enthält die geplante StVO-Novelle einige weitere Anpassungen. Hierzu zählen die folgenden Punkte:

- Das Recht von Gemeinden, Anträge auf den Erlass von Anordnungen zu stellen, wird auch in die StVO aufgenommen, vgl. § 45 Abs. 1j StVO-E. Aus dieser Regelung dürfte sich ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über den Antrag ergeben.
- Bis 31.12.2029 können Sonderspuren zur Erprobung verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen, hinsichtlich unterschiedlicher Mobilitätsformen, angeordnet werden.
- Es soll ein neues Verkehrszeichen für Ladezonen geschaffen werden (inkl. der Möglichkeit zulässiger Gesamtmassen und zeitlicher Beschränkungen).



¹⁶ Sowohl der Regelungszusammenhang in der StVO als auch der entsprechende Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 29.11.2023, der Grundlage für die geplanten Änderungen war, sprechen schon beim aktuellen Wortlaut für eine solchermaßen weitergehende Auslegung. Eine Präzisierung wäre im Sinne der widerspruchsfreien Rechtsanwendung jedoch zu begrüßen.

04.07.2023

Dr. Roman Ringwald
Rechtsanwalt

Tobias Reinhardt
Rechtsanwalt



BECKER BÜTTNER HELD