

„Lebenswerte Städte durch stadtverträgliche Geschwindigkeiten“ Was brauchen wir für die Umsetzung?

22. Juni 2022

Kurzprofil BBH



Becker Büttner Held gibt es seit 1991. Bei uns arbeiten Rechtsanwält:innen, Wirtschaftsprüfer:innen und Steuerberater:innen – sowie Ingenieur:innen, Berater:innen und weitere Expert:innen in unserer BBH Consulting AG. Wir betreuen über 3.000 Mandant:innen 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:innen, rund 550 Mitarbeiter:innen
- ▶ Büros in Berlin, München, Köln, Hamburg, Stuttgart, Erfurt und Brüssel

Dr. Roman Ringwald



Herr Dr. Ringwald leitet bei BBH die vergaberechtliche Beratungspraxis. Einen Schwerpunkt bildet die Projektsteuerung umfangreicher Ausschreibungen mit dem Ziel, die Energie- und Verkehrswende zu gestalten.

- ▶ Geboren 1976 in Mainz
- ▶ bis 2007 Studium der Rechtswissenschaften u. juristisches Referendariat in Mainz, Berlin, London u. Washington D.C.
- ▶ 2007 Promotion zum Dr. jur. an der Johannes Gutenberg Universität Mainz: „Daseinsvorsorge als Rechtsbegriff“
- ▶ Seit 2008 Rechtsanwalt
- ▶ Umfangreiche Vortrags- und Publikationstätigkeit

Rechtsanwalt · Partner

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

Ausgangsüberlegungen

- ▶ **Die Verkehrswende gelingt maßgeblich auf kommunaler Ebene**
 - Veränderte Nutzung des öffentlichen Raums im Sinne aller Verkehrsteilnehmer:innen (Lebensqualität und Sicherheit)
 - Elektrifizierung des Verkehrs (Klimaschutz und Luftreinheit)
- ▶ **Kommunen setzen zu beiden Punkten den maßgeblichen Rahmen**
 - Sie entscheiden über Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum
 - Sie definieren, welche Verkehrsteilnehmer:innen welche Flächen wie nutzen

Wo ansetzen?

Öffentlicher Bereich

- ▶ Öffentliches Straßenland
- ▶ Ansatzpunkte:
 - Straßenrecht (Widmung, SNE)
 - Straßenverkehrsrecht (Parkraummanagement)
 - Immissionsschutzrecht („Diesel-Fahrverbote“)

Halb-öffentlicher, privater Bereich

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

- ▶ **Paradigma der automobilen Freiheit als Leitbild des Straßenverkehrsrechts**
 - Prägend ist das Ziel der 1950er Jahre, auf den Straßen möglichst viel motorisierten Verkehr zu ermöglichen
 - Aktuelle Regelungen zum städtischen Verkehr orientieren sich v.a. am privat genutzten Pkw
 - Nachhaltigkeitsziele dienen nicht als Orientierungsmaßstab
 - Keine Änderung durch die letzte Novellierung der StVO
- ▶ **Im bestehenden Rechtsrahmen bestehen nur begrenzte Möglichkeiten zur Veränderung des öffentlichen Raums**

Und was plant die Koalition?

- ▶ **Koalitionsvertrag 2021-2025: Mehr Fortschritt wagen**
 - *„Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, 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. Wir wollen eine Öffnung für digitale Anwendungen wie **digitale Parkraumkontrolle**. In Umsetzung der **Vision Zero** werden wir das Verkehrssicherheitsprogramm weiterentwickeln. Ein generelles Tempolimit wird es nicht geben.“*
- ▶ **Zeitplan für Reform des Straßenverkehrsrechts noch offen**

Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit?

- ▶ **Kommunaler Handlungsspielraum begrenzt**
 - Regelgeschwindigkeit durch die § 3 StVO festgelegt
- ▶ **Möglich: Anordnung von Tempo 30-Zonen und von streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeiten**
 - Nicht pauschal, da Voraussetzungen für jeden Streckenabschnitt vorliegen müssen (Gefahr für Sicherheit o. Leichtigkeit des Verkehrs)
 - Enge Vorgaben durch Straßenverkehrsrecht für Tempo-30-Zonen
 - Insb. nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken, § 45 Abs. 1c StVO
 - Bei Einrichtungen, die von Kindern besucht werden, „in der Regel“ möglich, Ziff. XI zu Zeichen 274 der VwV-StVO

Ein anderer Umgang mit Parkraum?

Grundsatz: Parken im öffentlichen Raum als genehmigungsfreier Gemeingebrauch

- Parken ist überall dort zulässig, wo es nicht nach den Vorschriften des Straßenverkehrsrechts (§ 12 StVO) oder einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung nach der StVO verboten ist.
- Zwar zunehmender Spielraum bei der Höhe von Parkgebühren, aber nicht bei der Anordnung einer Parkraumbewirtschaftung

Ⓟ Verbreitetes Verständnis vom Parken als Gratisleistung

Ⓟ Oftmals unzureichende Kontrolle des Parkraums und kaum Optionen zur vereinfachten Kontrolle

Mehr Radverkehrsanlagen?

- ▶ **Anordnung von Schutzstreifen, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen bislang nur nach § 45 Abs. 9 StVO**
 - Nur dort, wo aufgrund besonderer Umstände zwingend erforderlich
 - Zudem nach VwV: Anordnung einer Fahrradstraße nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, mit einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder mit einer lediglich untergeordneten Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr. Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausreichend berücksichtigen.
- ▶ **Anordnung benutzungspflichtiger Radwege ist grds. nicht möglich in einer Tempo 30-Zone, § 45 Abs. 1c S. 3 StVO**
 - Niedrige Höchstgeschwindigkeit soll Trennungsbedarf des Rad- vom Kraftfahrzeugverkehr beseitigen, vgl. BR-Drs. 428/12, S. 116

Begegnungszonen einrichten?

- ▶ **Bislang nicht in der StVO vorgesehen**
 - Verkehrsberuhigter Bereich: Schrittgeschwindigkeit; keine Gefahr oder Behinderung des Fußverkehrs; im Zweifel warten; Parken nur innerhalb gekennzeichneten Flächen
 - Aber enge AO-Voraussetzungen: Geringe Frequentierung; überwiegende Aufenthaltsfunktion; i. d. R niveaugleicher Ausbau
 - Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche: Herabsetzung der Geschwindigkeit. Insb. zentrale städtische Bereiche mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion
 - Wesentliche Aspekte der Begegnungszone fehlen jedoch: Mischnutzung der Verkehrsfläche; keine Gleichrangigkeit der Verkehrsarten
- ▶ **Ad-hoc-Arbeitsgruppe Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz plädiert für Einführung**

Ausblick

- ▶ **Es gibt noch keinen Rechtsrahmen für die Verkehrswende**
 - Kein Gesetz mit einem umfassenden verkehrsplanerischen Ansatz
 - Landesmobilitätsgesetze können diese Lücke nur teilweise schließen
- ▶ **Eine Reform des Straßenverkehrsrechts ist unabdingbar**
 - Neuausrichtung der Gesetzesziele (städtebauliche Entwicklung, Klima- und Umweltschutz, Vision Zero)
 - Neufassung wesentlicher Teile der StVO (insb. von § 45 StVO)
- ▶ **Kommunen benötigen mehr Spielraum für individuelle Lösungen vor Ort**

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