

Moderation: Sebastian Kaufmann

Verkehrsrecht für Klimaschutz anwenden



Klimaschutz im Verkehr
Mutig voran. Wir und jetzt!



Welches Straßenverkehrsrecht brauchen wir für mehr Klimaschutz?

Rechtsanwalt Bastian Reuße, LL.M.
Fachanwalt für Verwaltungsrecht



I | **Bisheriger Fokus des Straßenverkehrsrechts auf Gefahrenabwehr**

II | **Ziele und Inhalte der aktuellen Reform**

III | **Weiterentwicklungschancen anhand von drei ausgewählten Handlungsfeldern**

IV | **Fazit**

Das System des überkommenen Straßenverkehrsrechts ist zur Bekämpfung des Klimawandels generell ungeeignet.

Ausrichtung des

Straßenverkehrsrechts

- Dient der **Gefahrenabwehr**, Sonderpolizeirecht des Bundes, Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG
 - Verfolgt nur punktuell andere Belange wie Umweltschutz, Gesundheitsschutz oder städtebauliche Entwicklung
- Zudem streng **ortsbezogener Ansatz**
 - Anordnungsvoraussetzungen müssen entlang der gesamten Strecke vorliegen, Zonen nur ausnahmsweise zulässig

P

Treibhausgase bislang nicht als Umweltgefahren erfasst!

P

Treibhausgase wirken nicht ortsbezogen, sondern global!

- Deshalb bislang allenfalls Klimaschutz „durch die Hintertür“
- Maßnahmen werden vordergründig auf andere Gründe gestützt, z. B. Lärmschutz oder Verkehrssicherheit

I | **Bisheriger Fokus des Straßenverkehrsrechts auf Gefahrenabwehr**

II | **Ziele und Inhalte der aktuellen Reform**

III | **Weiterentwicklungschancen anhand von drei ausgewählten Handlungsfeldern**

IV | **Fazit**

In seiner Sitzung vom 20.10.2023 hat der Deutsche Bundestag die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes beschlossen, der Bundesrat wird voraussichtlich am 24.11.2023 darüber beschließen.

Kern der seit dem Sommer 2023 diskutierten Reform ist eine Erweiterung der zentralen Verordnungsermächtigung des StVG

bisher

§ 6 Abs. 1 Satz 1 StVG
„zur Abwehr von Gefahren für die **Sicherheit** oder **Leichtigkeit** des Verkehrs“

Ergänzung

neu

§ 6 Abs. 4a Satz 1 StVG-E
„zur Verbesserung des Schutzes der **Umwelt**, darunter des **Klimaschutzes**, zum Schutz der **Gesundheit** oder zur Unterstützung der **städtebaulichen Entwicklung**“

- Erweiterte Ziele, gleichberechtigt neben Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs
- Ermöglicht eine grundlegende Neuausrichtung des gesamten Straßenverkehrsrechts
- Umsetzung erfordert Anpassung der **Straßenverkehrsordnung**

(Entwurf des BMDV u.a. vom 12.10.2023, BR-Drs. 518/23, Gegenstand der Sitzung des BR-Verkehrsausschusses am 08.11.2023)

I | **Bisheriger Fokus des Straßenverkehrsrechts auf Gefahrenabwehr**

II | **Ziele und Inhalte der aktuellen Reform**

III | **Weiterentwicklungschancen anhand von drei ausgewählten Handlungsfeldern**

IV | **Fazit**

Ausgehend von

- der bisherigen Ausrichtung des Straßenverkehrsrechts und
- den sich durch die StVG-Reform eröffnenden Handlungsspielräumen

stellen sich folgende Fragen:

1. Wie können wir das aktuelle Verkehrsrecht im Sinne des Klimaschutzes einsetzen?
2. Welches Verkehrsrecht bekommen wir (voraussichtlich) demnächst für mehr Klimaschutz?
3. Welches Verkehrsrecht wäre zum effektiven Schutz des Klimas geboten?

1. Handlungsfeld: Verkehrsbeschränkungen, insbesondere Tempolimits

Ist-Stand

- Streckenweise Anordnung
- Erfordert konkrete Gefahr für Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, Lärmschutz etc.
- Zudem meist Nachweis einer qualifizierten, mehr als ortsüblichen Gefahrenlage erforderlich
- Nur begrenzte Ausnahmen, z. B. Tempo 30 im Umfeld sensibler Einrichtungen, Tempo 30-Zonen, Fahrradstraßen etc.
- T30-Lückenschluss bis zu 300 m (innerorts) in der Regel zulässig

Aktueller Reformvorschlag

- Weiterhin streckenweise Anordnung
- Weiterhin keine Verkehrsbeschränkung aus Gründen des Klimaschutzes
- Erweiterung des Katalogs sensibler Einrichtungen
- Verlängerung des Lückenschlusses auf 500 m

Idealvorstellung

- Klimaschutz als Anordnungsgrund
- Ermöglichung großflächiger Tempolimits
- Tempolimit auf Autobahnen (UBA: Tempolimit von 120 km/h spart 4,5 bis 6,7 Mio. to CO₂)
- Tempolimit auf Landstraßen (UBA: Tempolimit auf 80 km/h spart 5,3 bis 8,0 Mio. to CO₂)
- Nullemissionszonen

2. Handlungsfeld: Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken

Ist-Stand

Bewohnerparken

- Erheblicher Parkraumangel
- Keine ausreichenden fußläufig erreichbaren Parkmöglichkeiten für Quartiersbewohner (Auslastung von 80-90 %)
- Gebühr darf nur Verwaltungsaufwand und Vorteilsausgleich berücksichtigen

Parkraumbewirtschaftung

- Setzt ebenfalls Parkdruck voraus
- Parkscheibe, Parkuhr oder Parkscheinautomat zwingend

Aktueller Reformvorschlag

Bewohnerparken

- Auch bei drohendem erheblichen Parkraumangel
- Ganz ohne Parkraumangel, sofern städtebaulich-verkehrliches Konzept dies vorsieht
- Berücksichtigung sozialer Belange bei Gebühr

Idealvorstellung

- Möglichkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung durch Loslösung vom Parkdruck
- Verzicht auf Parkscheinautomaten, Zulassung rein elektronischer Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit
- Digitale Parkraumkontrolle
- Klimaschutz als Maßstab der Gebührenbemessung

3. Handlungsfeld: Stärkung des Umweltverbunds

Ist-Stand

- Einrichtung von Bus- und Radspuren nur unter den allgemeinen Voraussetzungen möglich (Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs)

Aktueller Reformvorschlag

Zum Schutz der Umwelt, des Klimaschutzes, der Gesundheit, Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung:

- Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigten Lichtzeichenregelungen für Linienbusse
- Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr

Idealvorstellung

- Großflächige Sperrungen von Innenstädten für den motorisierten Individualverkehr
- Umwandlung innerstädtischer Straßen in Verkehrswege für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV

I | **Bisheriger Fokus des Straßenverkehrsrechts auf Gefahrenabwehr**

II | **Ziele und Inhalte der aktuellen Reform**

III | **Weiterentwicklungschancen anhand von drei ausgewählten Handlungsfeldern**

IV | **Fazit**

Fazit

- Das System des überkommenen Straßenverkehrsrechts ist zur Bekämpfung des Klimawandels generell ungeeignet.
- Die Erweiterung der Verordnungsermächtigung im Straßenverkehrsgesetz eröffnet die Möglichkeit für eine grundlegende Neuausrichtung des Straßenverkehrsrechts.
- Die im aktuellen Änderungsverfahren zur StVO diskutierten Anpassungen schöpfen diese Handlungsspielräume jedoch kaum aus.
- Um aus dem Straßenverkehrsrecht ein Klimaschutzrecht zu machen, bedürfte es umfassenderer und grundsätzlicher Veränderungen am bestehenden Rechtsrahmen.

W2K – die Kanzlei für Infrastrukturrecht



Bastian Reuße, LL.M.

Rechtsanwalt
Fachanwalt für
Verwaltungsrecht

Tel. 0711 / 248 546-0
E-Mail: reusse@w2k.de

Wurster Weiß Kupfer Rechtsanwälte Partnerschaft mbB

Charlottenstraße 21b | 70182 Stuttgart
Tel. 0711 / 248 546-0 | stuttgart@w2k.de
www.w2k.de

Kaiser-Joseph-Straße 247 | 79098 Freiburg
Tel. 0761 / 211 149-0 | freiburg@w2k.de
www.w2k.de

Verkehrsrecht für Klimaschutz anwenden

Referierende:

Bastian Reuße

Christian Kron

Kai-Markus Schenek

Moderation:

Sebastian Kaufmann



Klimaschutz im Verkehr

Mutig voran. Wir und jetzt!