

Ein Paradigmenwechsel? Zur steigenden Bedeutung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehrsrecht

Juristische Fachkonferenz des DVR
Berlin, 10.10.2024

Kurzprofil BBH-Gruppe



Die BBH-Gruppe besteht aus der Kanzlei Becker Büttner Held (BBH), der BBH AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, der Unternehmensberatung BBH Consulting AG (BBHC), dem Quartiergestalter BBH Immobilien und der BBH Solutions.

Unser besonderes Kennzeichen ist der interdisziplinäre Beratungsansatz, der sich durch die Zusammenarbeit von Rechtsanwält*innen, Wirtschaftsprüfer*innen, Steuerberater*innen sowie Ingenieur*innen, Wirtschaftsexpert*innen und IT-Fachleuten auszeichnet.

Zusammen entwickeln wir für Sie passgenaue Lösungen für alle Unternehmenslagen.

- ▶ rund 700 Mitarbeiter*innen
- ▶ rund 7.000 Mandant*innen

Kurzprofil BBH



Becker Büttner Held gibt es seit 1991. Bei uns arbeiten Rechtsanwält*innen, Wirtschaftsprüfer*innen und Steuerberater*innen – sowie weitere Expert*innen in der BBH-Gruppe. Wir betreuen rund 7.000 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.

- ▶ mehr als 300 Berufsträger*innen in Berlin, München, Köln, Hamburg, Stuttgart, Erfurt & Brüssel
- ▶ registrierte Interessenvertretung – Lobbyregister beim Deutschen Bundestag – R000790

Dr. Roman Ringwald



Dr. Roman Ringwald unterstützt als Experte für das Beihilfe- und Vergaberecht öffentliche Auftraggeber auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene bei Ausschreibungen im Kontext der Energie- und Verkehrswende. Weitere Schwerpunkte liegen in der Gestaltung von öffentlichen Förderprogrammen und der planungsrechtlichen Begleitung von Infrastrukturprojekten.

- ▶ Geboren 1976 in Mainz
- ▶ Bis 2007 Studium der Rechtswissenschaften und juristisches Referendariat in Mainz, Berlin, London und Washington D.C.
- ▶ 2007 Promotion zum Dr. jur.: „Daseinsvorsorge als Rechtsbegriff“
- ▶ Seit 2008 Rechtsanwalt bei BBH Berlin
- ▶ Mitglied im AK Straßen- und Straßenplanungsrecht und des Wissenschaftlichen Beirats des IKEM

Rechtsanwalt · Partner

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

Ausgangslage

- ▶ **Verkehrssicherheit als zentrales Anliegen des Straßenverkehrsrechts bislang stark relativiert**
 - Leichtigkeit des Verkehrs setzt der Verkehrssicherheit häufig Grenzen
 - § 45 Abs. 9 Sätze 1-3 StVO: *„Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“*
- ▶ **Es zeichnet sich aber ein Paradigmenwechsel zu mehr Verkehrssicherheit ab**
 - Gerichtsentscheidungen zum Gehwegparken zwingen zum Einschreiten
 - Reform des Straßenverkehrsrechts stärkt (auch) die Verkehrssicherheit

Neues zum Gehwegparken

Ist verbotenes Gehwegparken eigentlich doch erlaubt?

- ▶ **Gehwegparken ist nach § 12 Abs. 4 und 4a StVO regelmäßig verboten, wird aber in der Praxis häufig geduldet**
- ▶ **Wegweisender Rechtsstreit vor dem Bundesverwaltungsgericht:**
 - Anwohner:innen verlangten von der Straßenverkehrsbehörde, dass diese gegen Fahrzeuge einschreitet, die aufgesetzt auf den Gehwegen in drei Bremer Straßen geparkt werden.
 - Die drei Straßen sind Einbahnstraßen. Die Fahrbahnen sind zwischen 5,00 und 5,50 Metern breit; auf beiden Seiten verlaufen Gehwege mit einer Breite zwischen 1,75 und 2,00 Metern.
 - Verkehrszeichen mit Regelungen zum Halten und Parken sind nicht angeordnet. Seit Jahren wird unter anderem in den drei Straßen auf beiden Seiten nahezu durchgehend verbotswidrig aufgesetzt auf den Gehwegen geparkt.
 - Freie Hansestadt Bremen: Neue Verkehrszeichen und -einrichtungen sind nicht zwingend erforderlich. Das Gehwegparken ist bereits auf der Grundlage von § 12 Abs. 4 und 4a StVO verboten.

Wesentliche Eckpunkte der Entscheidung des BVerwG

- ▶ **Gehwegparkverbot nach § 12 Abs. 4 und 4a StVO schützt Anwohner:innen**
 - Verbot des Gehwegparkens schützt nicht nur die Allgemeinheit, sondern auch Anwohner:innen, die in der Nutzung des an ihr Grundstück grenzenden Gehwegs erheblich beeinträchtigt werden
 - Aber: Drittschützende Wirkung ist regelmäßig auf den Gehweg beschränkt, der auf der "eigenen" Straßenseite des Anwohners verläuft; umfasst ist idR auch nur der Abschnitt bis zur Einmündung in die nächste (Quer-)Straße
- ▶ **Spielraum bei der Umsetzung von Gegenmaßnahmen**
 - Ist unerlaubtes Gehwegparken in der gesamten Stadt verbreitet, kann die Straßenverkehrsbehörde zunächst die am stärksten belasteten Quartiere ermitteln, Straßen mit besonders geringer Restgehwegbreite priorisieren und ein entsprechendes Konzept für ein stadtweites Vorgehen umsetzen
- ▶ **Wegweisende Entscheidung, die insbesondere den Fußverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr stärkt**

Novellierung des Straßenverkehrsrechts

Eckdaten zur 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
- ▶ **Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in Kraft**
 - Beschluss Bundestag und Bundesrat im Juni 2024, seit August 2024 in Kraft
- ▶ **Beschlossene Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) tritt kurzfristig in Kraft**
- ▶ **Hohe Praxisbedeutung hat die anstehende Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)**

Einordnung

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

Mehr Platz für den Umweltverbund

- ▶ **Erleichterung von Anordnungen wg. Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz oder der städtebaulichen Entwicklung für**
 - *„[die] Einrichtung von Sonderfahrspuren und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und*
 - *[die] Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr“*
- ▶ **Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht mehr als Voraussetzung, Berücksichtigung bei Ermessensentscheidung**
 - Förderung des Umweltverbunds wird von § 45 Abs. 9 StVO freigestellt
 - Stattdessen nach § 45 Abs. 2 Satz 1 Nr. 7 StVO: *„sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird“*
- ▶ **Präzisierung der neuen Vorgaben in VwV-StVO**

Begrenzung von Geschwindigkeiten

- ▶ **Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen grds. weiterhin nur bei qualifizierter Gefahrenlage, § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO**
 - Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Gefahrenabwehr
- ▶ **Neu: Qualifizierte Gefahrenlage muss für Tempo 30-Zonen nicht mehr nachzuweisen sein für**
 - kurze Streckenabschnitte (bis zu 500 Meter) zwischen 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 oder Krankenhäusern

Ausblick: Digitales Parkraummanagement?

Digitalisierung der Parkraumkontrolle

- ▶ **Einsatz von Scan-Fahrzeugen zur Parkraumkontrolle wäre auch in Deutschland umsetzbar**
- ▶ **Rechtlicher Anpassungsbedarf auf zwei Ebenen**
 - Digitalisierung der Parkberechtigung; Zuständigkeit Bund (StVG, StVO)
 - Ausgestaltung der Kontrolle selbst; Zuständigkeit: Bund (Straßenverkehrsrecht) oder Länder (Landespolizeigesetze)
- ▶ **Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts liegt ein Eingriff in Grundrechte vor**
 - Rechtfertigung dieses Eingriffs insb. wegen der Gefahren für die Verkehrssicherheit beim Falschparken und Parken ohne Parkschein
 - Eingriffsintensität muss möglichst klein gehalten werden (Keine heimliche Kontrolle, stichprobenhaft, ohne Dauerüberwachung)
- ▶ **Einführung mit nächster Reform im Straßenverkehrsrecht möglich**

Vielen Dank
für Eure Aufmerksamkeit.

www.die-bbh-gruppe.de
www.bbh-blog.de



BBH_online



die_bbh_gruppe



Die BBH-Gruppe