

Für Mensch & Umwelt

Umwelt 
Bundesamt

Umwelt- und Planungsrecht in Wissenschaft und Praxis - 19. Juni 2026 Halle-Wittenberg

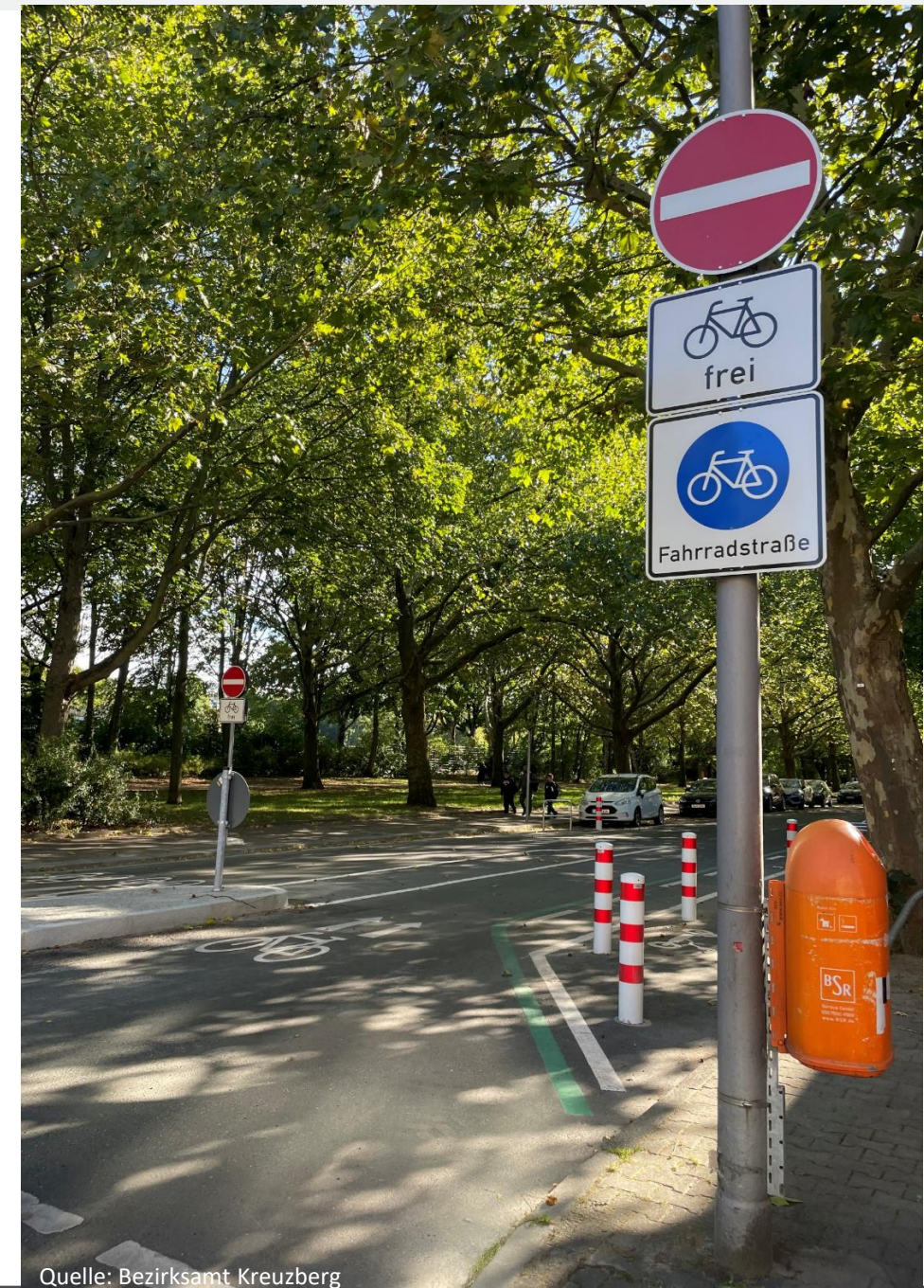
Das neue Straßenverkehrsrecht – Paradigmenwechsel zugunsten von Umwelt- und Klimaschutz

Miriam Dross LL.M.

Leiterin Fachgebiet I 2.6 – Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land

Gliederung

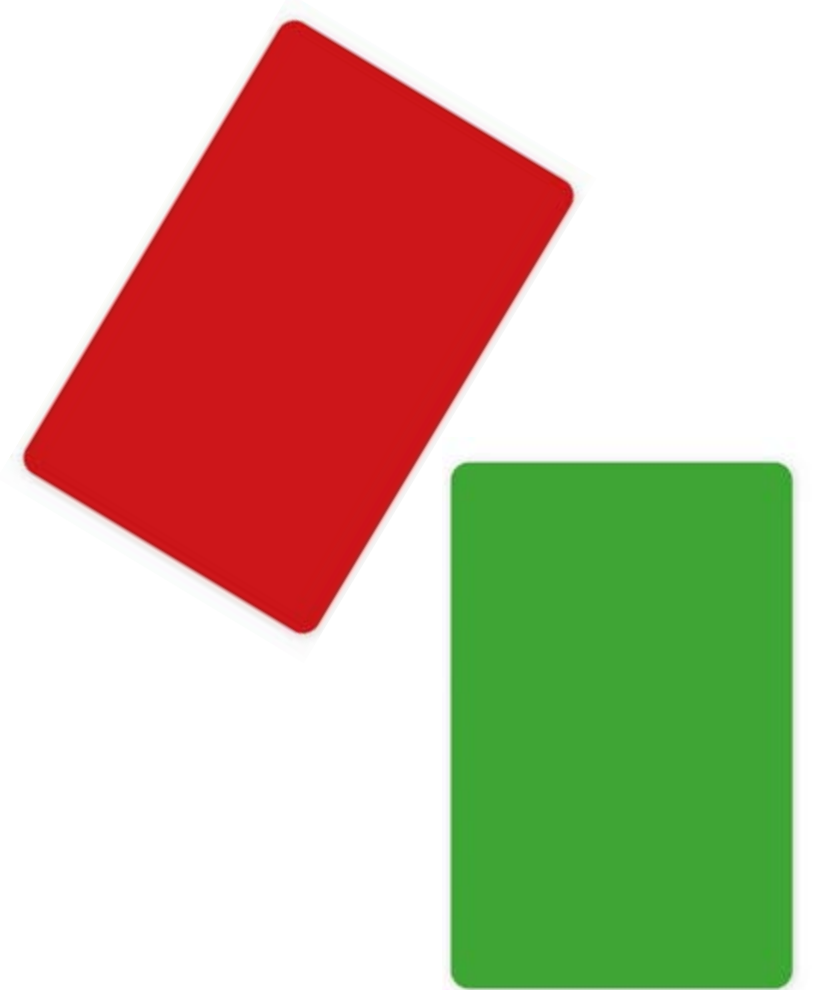
- Warm up
- Gründe für die Novelle und Ablauf der Novellierung
- Wichtigste Änderungen
- Was bleibt offen?
- Fazit
- Diskussion



Quelle: Bezirksamt Kreuzberg

Warm up (GRÜN = Ja, ROT = nein)

- Wer von Ihnen hat schon mal von der Novelle des Straßenverkehrsrechts gehört?
- Wer von Ihnen ist Jurist*in?
- Wer von Ihnen arbeitet in der Verwaltung?
- Wer kommt aus der Wissenschaft?
- Wer von Ihnen hat schon mal verkehrliche Anordnungen getroffen?
- Wer von Ihnen hat die StVO-Novelle verfolgt?



Warum wurde das Straßenverkehrsrecht novelliert?

Der Straßenverkehr wird vom motorisierten Individualverkehr dominiert



Quelle: Kara_Fotolia_30929781_M

Zunahme der zugelassenen Kfz, größere Fahrzeuge

Emissionen/Immissionen (CO₂, Schadstoffe, Lärm) weiterhin auf hohem Niveau

Zunahme und wachsende Gefahren für den Radverkehr

Wenig Platz für Fußgänger, zum queren und verweilen

ÖPNV im Stau, oft unzuverlässig

Steigende Ansprüche an den öffentlichen Straßenraum (Klimawandelanpassung)

Warum wurde das Straßenverkehrsrecht novelliert?

Straßenverkehrsrecht war **nicht verkehrsmittelneutral**

Ziel war ausschließlich **sicherer und flüssiger** (Kfz-)Verkehr

Förderung von Umwelt- und Klimaschutz war nicht ausreichend **möglich**

Es gab keine Rechtsgrundlage für **Flächenaufteilung** zugunsten des Umweltverbunds, städtebaulicher Entwicklung

Kommunen hatten kaum eigenen **Handlungsspielraum**



Quelle: Dross/UBA

Normhierarchie des Straßenverkehrsrechts



Novelle in vielen Schritten

November 2021 - Koalitionsvertrag der Ampel



Oktober 2023 - Bundestag beschließt ersten Entwurf zur Änderung StVG



November 2023 - Entwurf scheitert überraschend im Bundesrat



Juni 2024 - Einigung im Vermittlungsausschuss



Juni 2024 - Verabschiedung des StVG im Bundestag



Oktober 2024 - StVO tritt in Kraft



April 2025 - VwV-StVO tritt in Kraft

Wichtigste Änderungen

§ 6 Abs. 4a StVG

Satz 1: „Rechtsverordnungen (...) können auch erlassen werden zur Verbesserung des *Schutzes der Umwelt*, darunter des *Klimaschutzes*, zum *Schutz der Gesundheit* oder zur *Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung* (...)“

→ neue, nicht verkehrsbezogene Ziele

Wichtigste Änderungen

§ 6 Abs. 4a StVG

Satz 3: „Die nach Satz 1 erlassenen Rechtsverordnungen und auf ihnen beruhenden Anordnungen müssen neben der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung die *Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen* und dürfen die *Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigen*.“

→ Leichtigkeit des Verkehrs wird nur noch „berücksichtigt“

Wichtigste Änderungen

§ 45 Abs. 1 Nr. 7 StVO – Anordnungen zum Klima- und Umweltschutz - Flächenzuweisungen



Fahrradstraße
Blücherstraße
Berlin-Kreuzberg

Wichtigste Änderungen

§ 45 Abs. 1 Nr. 7 StVO

Satz 1: Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken (...) beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Satz 2: Das gleiche Recht haben sie (...) zur Verbesserung des **Schutzes der Umwelt**, darunter des **Klimaschutzes**, zum Schutz der **Gesundheit** oder zur Unterstützung der geordneten **städtebaulichen Entwicklung**, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird, hinsichtlich

- a) der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und
- b) der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.

Wichtigste Änderungen

§ 45 Abs. 1 Nr. 7 StVO – Anordnungen für die Gesundheit - Flächenzuweisungen

Temporäre Schulstraße
Schleiermachenstraße
Berlin-Kreuzberg



Quelle: Bezirksamt Kreuzberg



Wichtigste Änderungen

Austausch der Ermächtigungsgrundlage?



**Verkehrsberuhigung
Ostkreuz-Kiez,
Berlin**

Wichtigste Änderungen

Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“)

Zwei Ermächtigungsgrundlagen

a) § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 S. 4 Nr. 10 StVO

nur noch „**einfache**“ Gefahrenlage statt

„**qualifizierte**“ erforderlich

Erleichterung der Anordnungsmöglichkeit, auch wenn beide Gefahrenbegriffe zunächst schwer abgrenzbar

b) § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7b StVO

Flächenzuweisung Fußverkehr



Quelle: Dross/UBA

Wichtigste Änderungen



Erweiterte Anordnungsmöglichkeiten für Tempo 30: § 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO

- Streckenabschnitte von bis zu **500 Metern** zwischen zwei Tempo 30-Strecken (vorher 300 Meter)
- innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h an **Fußgängerüberwegen**, Kindergärten, Kindertagesstätten, **Spielplätzen**, **hochfrequentierten Schulwegen**, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für **Menschen mit Behinderungen** oder Krankenhäusern

Wichtigste Änderungen

Parkraumbewirtschaftung: § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO:

- Wegen **drohendem** oder bestehendem erheblichen Parkraumangel
- auf Grundlage eines **städtebaulich-verkehrsplanerischen** Konzepts zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die **Umwelt** oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung



Quelle: Dross/UBA

Was bleibt offen?

- Tempo 30 innerorts als Regelhöchstgeschwindigkeit
- § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO streichen
- Vision Zero ausdrücklich im Gesetz verankern
- Soziale Staffelung Anwohnerparkgebühren
- ÖPNV-Straßen und Zufluss-Begrenzungen ermöglichen
- Noch mehr Spielräume für Kommunen (Straßenverkehrsbehörden werden an Wünsche der Kommunen gebunden)



Fazit

- Mehr Spielräume zur Förderung des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) für Tempo 30 und Parkraumbewirtschaftung
- Viele Vorteile für Umwelt und Klima, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung
- Vor allem aber für die Menschen!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Miriam Dross, LL.M.
Fachgebiet I 2.6 „Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land“
Umweltbundesamt
miriam.dross@uba.de

§ 45 Abs. 9 – einfach und qualifizierte Gefahrenlage

(9) 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.