

Klimamobilitätspläne als Grundlage für Anordnungen nach der StVO

Input im Rahmen des Klimamobilitätsplan-Cafés am 12.11.2025

Rechtsanwalt Bastian Reuße, LL.M.
Fachanwalt für Verwaltungsrecht



I | **Ausgangslage: StVO als Gefahrenabwehrrecht**

II | Öffnung für konzeptionelle Elemente durch die StVO-Novelle

III | Anknüpfungsmöglichkeiten für Klimamobilitätspläne

IV | Fazit

Das Straßenverkehrsrecht war klassischerweise auf die Abwehr der vom Verkehr ausgehenden Gefahren ausgerichtet.



Klassisches Straßenverkehrsrecht war Gefahrenabwehrrecht

Beschränkungen und Verbote des Verkehrs

- aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO)
 - zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO)
 - zur Erforschung des Unfallgeschehens (...) (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO)
 - ...
- Kaum Berücksichtigung planerischer Belange

Zudem: Erfordernis einer besonderen örtlichen Gefahrenlage (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO)

- „(...) dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung (...) erheblich übersteigt“
- Nachweis erforderlich für hohe Unfallträchtigkeit, Lärmbetroffenheiten, ...
- Inzwischen viele Ausnahmen, aber Flickenteppich (Radschutzstreifen, Fahrradstraßen, Tempo 30-Zonen, Tempo 30 entlang sensibler Einrichtungen, Lückenschluss, ...)

I | Ausgangslage: StVO als Gefahrenabwehrrecht

II | **Öffnung für konzeptionelle Elemente durch die StVO-Novelle**

III | Anknüpfungsmöglichkeiten für Klimamobilitätspläne

IV | Fazit

Die StVO-Novelle schafft neben weiteren Neuerungen nun an mehreren Stellen Raum für konzeptionelle Elemente.



Sonderfahrstreifen und bevorrechtigende Lichtzeichenregelungen für Linienbusse sowie Bereitstellung angemessener Flächen für Rad- und Fußverkehr (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO)

- Zum **Schutz der Umwelt** einschließlich des **Klimaschutzes**, zum **Schutz der Gesundheit** oder zur Unterstützung einer geordneten **städtbaulichen Entwicklung**
- Ohne Vorliegen einer besonderen örtlichen Gefahrenlage (§ 45 Abs. 10 Nr. 2 StVO)

Einrichtung von Bewohnerparkgebieten (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a, Satz 2 StVO)

- Bereits bei **drohendem erheblichen Parkraumangel**
- Auf Grundlage eines **städtbaulich-verkehrsplanerischen Konzepts** zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die **Umwelt** oder zur Unterstützung der geordneten **städtbaulichen Entwicklung**

Innerörtliches streckenbezogenes Tempo 30 (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 4, Nr. 6 StVO)

- Keine besondere örtliche Gefahrenlage erforderlich für bestimmte Tempo 30-Anordnungen
- Als Lückenschlüsse bis zu 500 m (bisher: 300 m)
- An sensiblen Einrichtungen (neu: auch an Fußgängerüberwegen, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen)

Anknüpfungsmöglichkeiten für verkehrsplanerische Konzepte

Anordnungen zur Förderung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs sind nun leichter möglich.



Sonderfahrstreifen und bevorrechtigende Lichtzeichenregelungen für Linienbusse sowie Bereitstellung angemessener Flächen für Rad- und Fußverkehr (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO)

- Zum **Schutz der Umwelt** einschließlich des **Klimaschutzes**, zum **Schutz der Gesundheit** oder zur Unterstützung einer geordneten **städtebaulichen Entwicklung**
- Ohne Vorliegen einer besonderen örtlichen Gefahrenlage (§ 45 Abs. 10 Nr. 2 StVO)



- Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen/-zonen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerzonen, ...
- Angemessen wenn sie mindestens den technischen Regelwerken entsprechen
- Auch ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der verkehrliche Funktion (Vorrangregelungen etc.), aber laut VwV keine Tempolimits

VII Nr. 14e
VwV-StVO
zu § 45

Abwägung mit verkehrlichen Belangen auf Tatbestandsebene

- Sicherheit des Verkehrs darf nicht beeinträchtigt werden
- Leichtigkeit des Verkehrs ist zu berücksichtigen
- Nachteile für bestimmte Verkehrsteilnehmer (MIV) sind hinzunehmen

Nach der VwV-StVO sollten die Anordnungen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO idealerweise auf einem verkehrsplanerischen Gesamtkonzept beruhen.

VII Nr. 14a ff. VwV-StVO zu § 45

Verkehrsplanerisches Gesamtkonzept

- Auch für nur eine Verkehrsart (z. B. Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan)
 - Auch für nur räumliches Teilgebiet
- Aus Konzept muss sich Beitrag ableiten lassen zu ...

Umwelt-/Klimaschutz

- Insb. durch Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Umweltverbunds

Geordnete städtebauliche Entwicklung

- Insb. durch bessere Verträglichkeit des Straßenverkehrs mit den Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands
- Verwirklichung städtebaulicher Ziele
- Im beplanten und unbeplanten Innenbereich
- Ziele können sich aus Bauleitplanung, aber auch aus informellen Planungen ergeben (z. B. städtebauliche Entwicklungskonzepte, ISEK, Quartiersplanungen)

Gesundheitsschutz

- auch Förderung der aktiven Mobilität (Zufußgehen/Radfahren)

Die Anforderungen an den Nachweis der positiven Effekte für Umwelt, Klima, Gesundheit oder städtebauliche Entwicklung sind bewusst niedrig gehalten.



Verkehrsplanerisches Gesamtkonzept

- Ausreichend wenn sich Beitrag aus perspektivischer Umsetzung des Gesamtkonzepts ergibt, kein maßnahmenbezogener Nachweis erforderlich
- Sicherheit darf nicht beeinträchtigt werden
- Abwägung der prognostizierten Effekte mit Leichtigkeit des Verkehrs
 - Leistungsfähigkeit des Verkehrs insgesamt entscheidend, daher Nachteile für einzelne Verkehrsart (MIV) zulässig
 - Kann bereits im Gesamtkonzept erfolgen, dann weniger Ermessen für die Straßenverkehrsbehörde bei der Anordnungsentscheidung
 - Mit vertretbarem Aufwand ermittelter prognostischer Vorher-Nachher-Vergleich

VII Nr. 14b VwV-StVO zu § 45

BR-Drs. 518/23, S. 19;
VII Nr. 14c VwV-StVO zu § 45

Konzeptunabhängige Maßnahmen

- Straßenverkehrsbehörden können auch ohne Gesamtkonzept Anordnungen erlassen
- Effekte sind dann mit vertretbarem Aufwand darzulegen, in der Regel kein gutachterlicher Nachweis erforderlich

VII Nr. 14d VwV-StVO zu § 45

Auch die Anordnung von Bewohnerparkgebieten kann nun auf rein konzeptionelle Gründe gestützt werden.



Einrichtung von Bewohnerparkgebieten (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a, Satz 2 StVO)

- Auf Grundlage eines **städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts**
 - zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die **Umwelt** oder
 - zur Unterstützung der geordneten **städtebaulichen Entwicklung**



XI Nr. 2 VwV-StVO zu § 45

Parkraumkonzept

- Aus dem sich städtebauliche Ziele oder zu vermeidende schädliche Umweltauswirkungen ergeben
- Kann sich auch auf Teilgebiete beschränken
- Kein Parkraumangel erforderlich
- Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs im Parkraumkonzept oder bei der späteren Anordnung
- Sicherheit des Verkehrs darf nicht beeinträchtigt werden

In Anlehnung an die Rechtsprechung des BVerwG sind bei der Aufstellung des Parkraumkonzepts verschiedene Anforderungen zu berücksichtigen.

Städtebaulich-verkehrsplanerisches Konzept / Parkraumkonzept gemäß § 45 Abs. 1b Satz 2 StVO

1. Konzeptinhalt

- Festlegung des räumlichen Geltungsbereichs
- Beschreibung der parkraumbezogenen Maßnahmen
- Aufzeigen der umweltbezogenen oder städtebaulichen Wirkungen
- Erforderlichkeit/Zweckmäßigkeit der Maßnahme

2. Verfahrensmäßiges Zustandekommen

- Beschluss durch zuständiges Gemeindeorgan

Bei rein parkraumbezogenen Maßnahmen ggf. entbehrlich

3. Planerische Abwägung

Bei Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen:

- Darlegung, wie einzelne Straßen ent- und belastet werden
- Abwägung der Vor- und Nachteile der vorgesehenen verkehrsrechtlichen Anordnung

I | Ausgangslage: StVO als Gefahrenabwehrrecht

II | Öffnung für konzeptionelle Elemente durch die StVO-Novelle

III | **Anknüpfungsmöglichkeiten für Klimamobilitätspläne**

IV | Fazit

Der Klimamobilitätsplan enthält durch seinen Nachweis der CO₂-Wirksamkeit bereits wesentliche Voraussetzungen, um Anordnungen nach der novellierten StVO auf ihn stützen zu können.



Inhalte eines Klimamobilitätsplans (§ 28 Abs. 1 KlimaG BW und Anlage 20 VwV-LGVFG)

- Ganzheitliche, datenbasierte Betrachtung aller Verkehrsmittel
- Festlegung von Maßnahmen der nachhaltigen klimafreundlichen Mobilität zur dauerhaften Verminderung von Treibhausgasemissionen unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft
- Multimodales Verkehrsmodell zur Ermittlung der Emissionsänderungen im MIV und ÖPNV
- Bewertung der Maßnahmen anhand deren CO₂-Wirksamkeit
- Umsetzungsplanung

→ Aus Klimamobilitätsplan lässt sich Beitrag zum Klimaschutz unmittelbar ableiten

Bei den Inhalten des Klimamobilitätsplans ist sicherzustellen, dass die jeweiligen straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen mitgedacht werden.

Für volle Anwendbarkeit im Rahmen der neuen StVO-Anordnungsmöglichkeiten zudem ...

Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO

- Plan muss gerade auch die Anordnungen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO (Sonderfahrstreifen, Lichtzeichenregelungen, Flächen für Rad- und Fußverkehr) beinhalten
- Zu empfehlen: bereits im Plan Abwägung mit Leichtigkeit des Verkehrs (erfolgt sonst bei verkehrsbehördlicher Anordnung)

Maßnahmen nach § 45 Abs. 1b Satz 2 StVO

- Plan muss gerade auch Anordnung von Bewohnerparken als Maßnahme beinhalten
- Darstellung von Erforderlichkeit/ Zweckmäßigkeit der Maßnahme

I | Ausgangslage: StVO als Gefahrenabwehrrecht

II | Öffnung für konzeptionelle Elemente durch die StVO-Novelle

III | Anknüpfungsmöglichkeiten für Klimamobilitätspläne

IV | **Fazit**

Fazit

- Durch die Novelle 2024 löst sich die StVO vom bislang vorherrschenden Gefahrenabwehrgedanken und schafft Raum für **konzeptionelle Elemente**.
- Die Festlegungen von Sonderfahrstreifen und -rechten für Linienbusse sowie der Bereitstellung angemessener Flächen für Rad- und Fußverkehr sollten auf einem **verkehrsplanerischen Gesamtkonzept** beruhen, aus dem sich der Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz, zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung oder zum Gesundheitsschutz ableiten lässt.
- Die Anordnung von Bewohnerparken ohne Parkraumangel bedarf eines **Parkraumkonzepts**, aus dem sich die städtebaulichen Ziele oder zu vermeidenden schädlichen Umweltauswirkungen ergeben.
- Der **Klimamobilitätsplan** enthält durch seinen Nachweis der CO₂-Wirksamkeit bereits wesentliche Voraussetzungen, um Anordnungen nach der novellierten StVO auf ihn stützen zu können.
- Bei den Inhalten des Klimamobilitätsplans ist sicherzustellen, dass die jeweiligen **straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen** mitgedacht werden.

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

Lindenstraße 18
61440 Frankfurt/Oberursel
Tel. 06171 / 287956-0
oberursel@w2k.de
www.w2k.de