

Für Mensch & Umwelt

Umwelt   
Bundesamt

**Spiel-Platz - Kindgerechte Quartiersentwicklung**  
**21. April 2023 in Bremen**

# **Rechtliche Fragen der Mobilität von Kindern und Novellierungsbedarf**

Miriam Dross LL.M.

Fachgebiet I 2.6

Nachhaltige Mobilität im Stadt und Land

Umweltbundesamt

## Die Mobilität von Kindern im öffentlichen Raum ist eingeschränkt

Der Öffentliche Raum (und der Verkehr) wird vom Auto dominiert

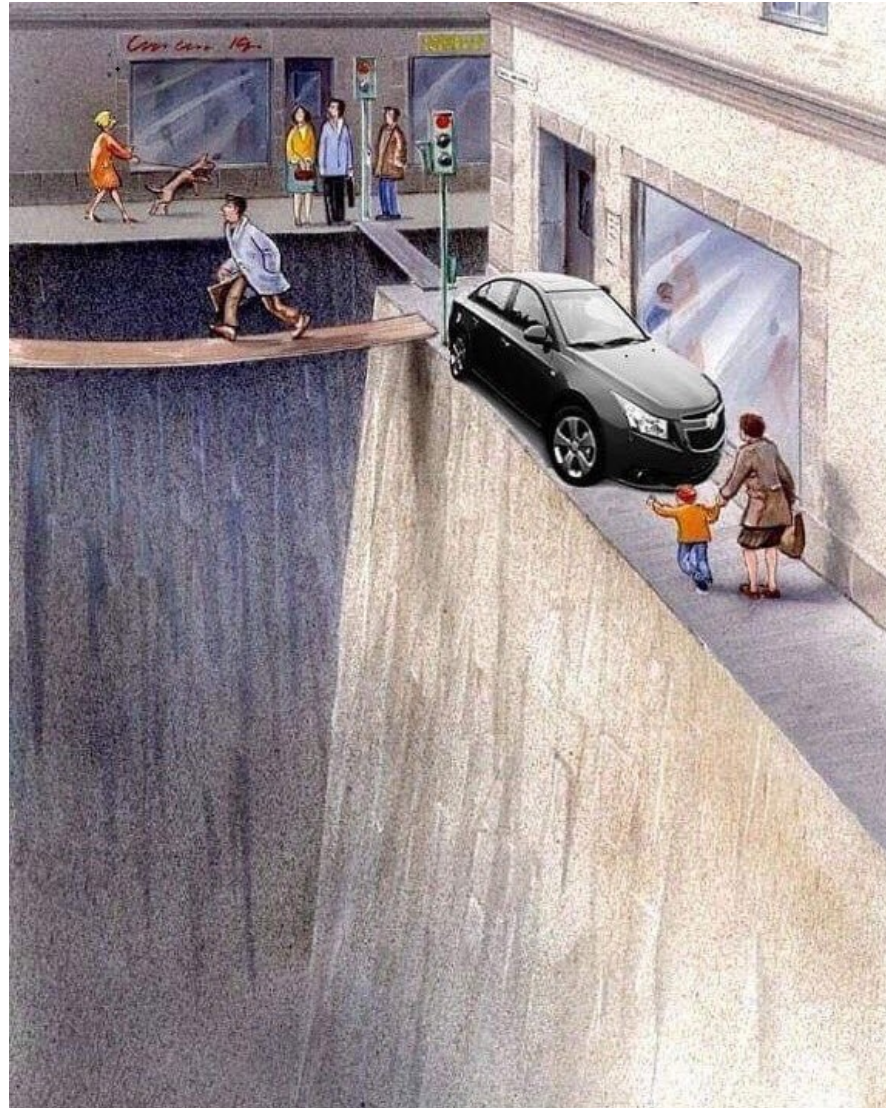
Kinder bewegen sich kaum noch selbständig im öffentlichen Raum

Nicht zu Fuß zur Schule

Überängstliche Eltern

Bring- und Holdienste

Verhäuslichung der Kindheit



Kinder haben wenig Autonomie

Gesundheitliche Nachteile

Schlechtes Orientierungsvermögen

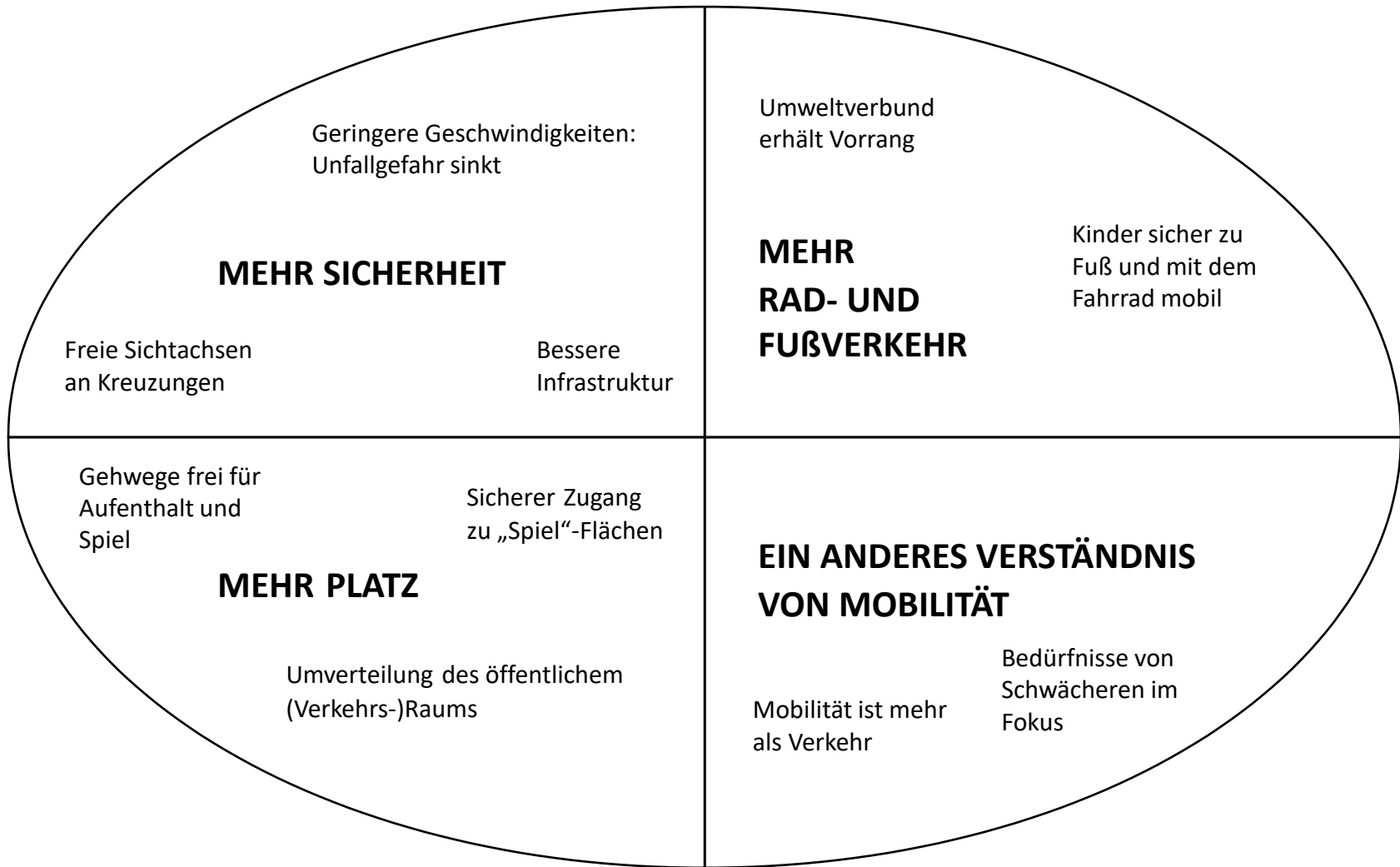
Wenig (unbeaufsichtigtes) Spiel im Freien

Austausch mit anderen verlagert sich ins Internet

Geringer Bewegungsradius

Quelle: Carl Gilg

## Welche verkehrlichen Rahmenbedingungen sind nötig?



**Nicht die Kinder auf den Verkehr „abrichten“, sondern den Verkehr kindgerechter machen**

## Das Straßenverkehrsrecht orientiert sich am Auto



Quelle: Albert Waaijenberg

StVG zielt auf Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Privilegiert das Verkehrsmittel mit dem größten Platzbedarf

§ 45 Abs. 9 StVO: In den fließenden Verkehr darf grds. nur bei besonderer Gefahrenlage eingegriffen werden

(= Vorrang der Leichtigkeit vor der Sicherheit)

# Gesetze, Verordnungen und untergesetzliche Regelwerke

**Tabelle 4: Ausgewählte Regelwerke für innerörtliche Straßen, Fuß- und Radverkehr**

Bundesgesetze	Landesgesetze/Richtlinien
Straßenverkehrsgesetz (StVG)	Straßengesetze der Länder
Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG)	Landesverkehrsfinanzierungsgesetze
Baugesetzbuch (BauGB)	Förderrichtlinien
Bundesverordnungen/Verwaltungsvorschriften	Technische Regelwerke
Straßenverkehrsordnung (StVO)	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 2006)
Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)
Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2005)
	Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)
	Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RILSA 2015)
	Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (2014)
	Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H-RSV) (2021)

Quelle: Umweltbundesamt TEXTE 65/2022 MONASTA, Tab. 4

# Ansatzpunkte für rechtliche Änderungen

## **BUNDESEBENE**

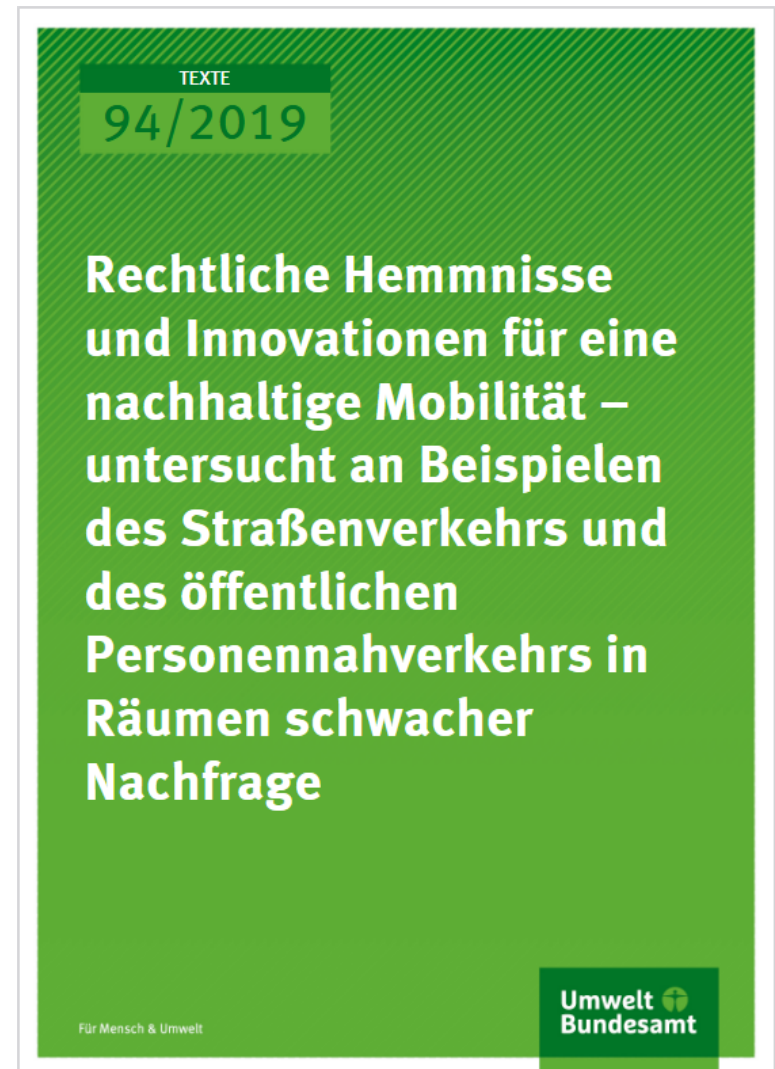
Novelle des Straßenverkehrsrechts erforderlich  
ggf. StVO (mit Bundesrat)  
Baurecht etc.

## **LANDESEBENE**

Straßenrecht ändern  
Landesmobilitätsgesetze erlassen/ausgestalten  
Umbau- und Rückbau von Straßen fördern  
Parken: Bewirtschaftung von Parkraum/Gebühren  
für das Anwohnendenparken  
Einhaltung von Regeln sicherstellen

## **RICHTLINIEN UND REGELWERKE ANPASSEN**

Untergesetzliches Regelwerk (StVO, VwV-StVO)  
Richtlinien und Regelwerke (FGSV): E Klima



# BUNDESEBENE: Grundsätzlicher Reformbedarf Straßenverkehrsrecht

## KOALITIONSVERTRAG 2021-2025

„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. [...]“

**UM NEUE ZIELE IN DAS STVG EINZUFÜGEN KANN SICH DER AUF MEHRERE GG-KOMPETENZEN STÜTZEN**  
Kein Argument gegen eine Erweiterung von StVG/StVO

## **GLEICHRANGIGKEIT DER GESETZESZIELE NÖTIG**

„Pauschales Stechen“ von Zielen bzw. Erwägungen mit vorrangigen Zielen möglich  
Straßenverkehrsbehörden sollen eine echte Abwägungsentscheidung treffen können

## **KOMMUNEN SOLLEN HANDLUNGSFREIHEIT BEKOMMEN**

Regelung durch StVG oder Ermächtigung an Länder möglich

# BUNDESEBENE: Beispiele für weitere Ansätze für Neuregelung

## VERKEHRSSICHERHEITZONE EINFÜHREN

Möglichkeit, für ein ganzes Gebiet (ggf. gesamte Gemeinde) aus Gründen der Verkehrssicherheit Beschränkungen anzuordnen (z.B. Tempo 30, Lkw-Gewichtsbeschränkung, Abbiegeassistenten)

## STRAßENRAUM AUCH FÜR NICHT VERKEHRSLICHE ZWECKE ÖFFNEN

Änderung § 29 StVO: Temporäre Nutzung von Straßen für nicht verkehrliche Zwecke (z.B. das Spiel von Kindern und Angebote für Sport, Kultur und Bewegung) ermöglichen auf gemeindlichen Wunsch ohne Bindung an restriktive Voraussetzungen, insbesondere Schulstraßen

## ELTERNHALTESTELLE IN DIE STVO AUFNEHMEN

## GEMEINDLICHE MITWIRKUNG/GESTALTUNG

Grundsätzliche Verpflichtung zur Anordnung, wenn Gemeinde dies auf Grund eines Verkehrskonzepts beantragt

Umwelt  
Bundesamt

Für Mensch und Umwelt

Stand: 26. Oktober 2021

### Klimaschutzinstrumente im Verkehr

**Damit das Recht dem Klimaschutz nicht im Weg steht - Vorschläge zur Beseitigung von Hemmnissen im Straßenverkehrsrecht**



#### 1 Einleitung

Recht und Gesetz geben den Rahmen vor, in dem der Verkehr sich bewegt. In Deutschland sind das vor allem das *Straßenverkehrsrecht*, das *Straßen- und Wegerecht* der Länder sowie das *Baurecht*. Das *Straßenverkehrsrecht* ist im *Straßenverkehrsgesetz (StVG)* und in der *Straßenverkehrsordnung (StVO)* geregelt. Es hat zum Ziel, die „Sicherheit und Leichtigkeit“ des Verkehrs sicherzustellen. Dies sichert vor allem Pkw und Lkw Platz und freie Fahrt. Andere wichtige Ziele wie Klima- und Umweltschutz, der Schutz der Gesundheit und die Förderung der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung sind dagegen im Straßenverkehrsrecht nicht verankert. Deshalb sind Verkehrsregelungen, die diese Ziele fördern sollen, bisher nur eingeschränkt möglich.

Kommunen haben nur begrenzte Mitsprachemöglichkeiten bei verkehrlichen Anordnungen. Eine **Vorrangregelung für den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr beispielsweise ist kaum umsetzbar** - Straßen ausschließlich für den ÖPNV zu reservieren, nahezu unmöglich. Auch die Bewirtschaftung von Parkraum ist an anspruchsvolle Voraussetzungen gebunden. Geschwindigkeitsbeschränkungen können Gemeinden nur unter engen Voraussetzungen durchsetzen. Flächendeckend örtlich Tempo 30 einführen können sie nicht - nicht einmal probeweise.

Die StVO-Novelle vom April 2020 hat nur punktuelle Verbesserungen gebracht - selbst für den Radverkehr, der im Fokus der Novelle stand. Fahrradstraßen und -zonen sind auch nach der Novelle nicht einfacher einzurichten als vorher.

Das vom Straßenverkehrsrecht zu unterscheidende *Straßen- und Wegerecht* ist weitgehend Ländersache und ist - grob gesagt - infrastruktur- und nicht verkehrsbezogen. Das *Baurecht* wiederum regelt den bebauten oder noch zu bebauenden Raum. z.B. die Stellplatzpflichten. Auch aus diesen Gesetzen ergeben sich Hürden für eine Verkehrswende, da z.B. die Nutzung des Straßenraums für andere Zwecke als den Verkehr nicht vorgesehen ist.

Das bedeutet: **Eine grundsätzliche Neuausrichtung des Straßen-, Bau- und Straßenverkehrsrechts ist für die Verkehrswende dringend erforderlich.**

Die meisten Menschen, die sich für mehr Fuß- und Radverkehr, besseren öffentlichen Verkehr und eine lebenswerte Nachbarschaft einsetzen, sind keine Juristinnen oder Juristen. **Dieses Kurzpapier soll daher in allgemein verständlicher Form zentrale rechtliche Stellschrauben aufzeigen** und Hinweise geben, wie das Straßenverkehrsrecht, das Baurecht und auch Straßenrecht nachhaltig ausgerichtet werden können, damit sie einer Verkehrswende nicht mehr im Weg stehen. Eine umfassende rechtliche Analyse und Darstellung der wichtigsten Instrumente gibt die UBA-Studie „Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität [1]“

Quelle: Umweltbundesamt

# LANDESEBENE: Straßenrecht/Vollzug

## STRAßENRECHT ändern

Landesrechtliches Straßenrecht regelt Widmung der Straße

Hier kann festgelegt werden, dass öffentliche Flächen auch für andere Zwecke als Verkehr genutzt oder vom Verkehr ganz freigehalten werden können.

## MOBILITÄTSGESETZE (BEISPIEL BERLIN)

Eigener Abschnitt zum Fußverkehr (wie auch zum Radverkehr):

Durch geeignete Maßnahmen soll die Selbstständigkeit von Kindern im Fußverkehr gefördert werden.

Die Einrichtung von temporären Spielstraßen wird gefördert. Dafür werden Regelungen entwickelt und umgesetzt.

Schulisches Mobilitätsmanagement und Schulwegsicherheit: eigene Regelung

## ERLASS BADEN-WÜRTTEMBERG

Vorgehen gegen Falschparken

11. Mai 2020 an Regierungspräsidien

„Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr“



Quelle: Umweltbundesamt

# Geht doch!

## Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie

Fußverkehrsstrategie im Koalitionsvertrag vorgesehen

Umweltbundesamt hat schon 2018 dafür Grundzüge vorgelegt: Defizite, Ziele und Handlungsfelder im Fußverkehr

Fünf Handlungsfelder für den Bund:

- Straßenverkehrsrecht überdenken, kommunale Gestaltungsspielräume ausweiten
- Verbindliche Qualitätsstandards für Gehwege und Querungen schaffen
- Fußverkehr finanziell und personell ausstatten
- Vom Radverkehr lernen, Anknüpfen an NRVP
- Fußverkehr eigenständig thematisieren, aber ressortübergreifend behandeln



Quelle: Geht doch! Umweltbundesamt 2018

# Mögliche Zielsetzungen einer deutschen Fußverkehrsstrategie

1. Fußverkehrsanteil an Wegen steigt um die Hälfte ((Kernstädte 27 => 41 %, ländl. Kreise 23 => 35 %)
2. Keine getöteten zu Fuß Gehenden (Vision Zero)
3. Mehr als 50 % der Bevölkerung bewegt sich täglich länger als 30 Minuten (2013: 20 %)
4. Eigenständige Mobilität auch für mobilitätseingeschränkte Menschen ohne Hilfe möglich: Barrierefreiheit als Qualitätsmerkmal der Städte
5. Flächen für Parkplätze am Straßenrand sinken von 4,5 auf 3qm/Einw., später auf 1,5 qm/E.
6. Durchschnittliche Wegelänge in Städten und Gemeinden sinkt von 11,5 auf 8 km



Quelle: Petra Röthke-Habeck

# Fazit

„Schauen Sie, wie viele Kinder und alte Menschen auf Straßen und Plätzen unterwegs sind. Das ist ein ziemlich zuverlässiger Indikator. Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt.“

brandeins (2014): Jan Gehl, Diese Hypothese stützt sich auf eine Aussage des dänischen Architekten und Stadtplaners im Interview „Die Menschen in Bewegung setzen“



Quelle: UBA

# Umweltbundesamt – was tun wir?

## Forschung & Strategie

- Klimaschutzpotenziale in Kommunen (2021)
- Weiterentwicklung des ÖPNV in und nach der Pandemie (2022)
- Stadtgrün & kommunale Nachhaltigkeit (2020-23)
- Deutsche Umweltstudie zur Gesundheit von Kindern und Jugendlichen (2014-17)



## Politikberatung

- Stadt für Morgen (2017)
- UMLANDSTADT umweltschonend (2021)
- Verkehrswende für ALLE (2020)
- Positionspapiere mit der Kommission Nachhaltiges Bauen am UBA (KNBau)
- Beratung BMUV bei Gesetzgebung (z.B. BauGB)

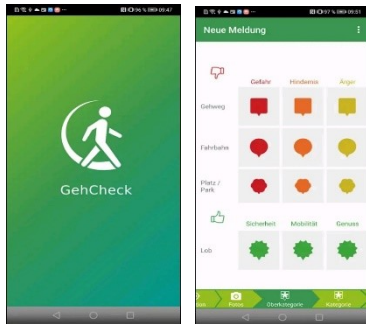
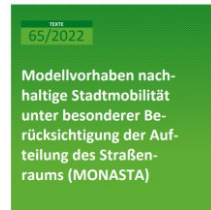
## Dialog & Kommunikation

- Nationale Koordinierungsstelle der Europäische Mobilitätswoche (seit 2016)
- UBA Forum mobil & nachhaltig (seit 2017)
- Bundespreis Umwelt & Bauen (2020, 2021)
- Bundespreis Blauer Kompass
- Bund-Länder-Dialog Fläche
- Kommission Nachhaltiges Bauen (KNBau)

# Umweltbundesamt – Fachbroschüren, Apps, Aktivitäten...



## Die Vision einer Stadt für Morgen Umweltschonend mobil, lärmarm, grün und durchmisch



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

**Miriam Dross LL.M.**

**Fachgebietsleiterin I 2.6**

**Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land**

**Umweltbundesamt**

**[miriam.dross@uba.de](mailto:miriam.dross@uba.de)**

