

Fußverkehrsförderung: Was „geht“ nach der Reform?

AGFK Niedersachsen
25.09.2025

re Rechtsanwälte

re|Rechtsanwälte

- Dr. Miriam Vollmer, Dr. Olaf Dilling, Dr. Christian Dümke und Dirk Buchsteiner sind re|Rechtsanwälte.
- Wir sind hochspezialisiert auf die Beratung rund um Umwelt, Strom, Gas, Wärme, Verkehr und das Internet.
- Bei uns werden Mandate nicht vom sichtbaren Partner zu häufig wechselnden Berufsanfängern durchgereicht. Wir beraten persönlich.
- Wir kommen aus der Wissenschaft, aber beherrschen sowohl den Prozess, als auch die schnelle, punktgenaue Beratung.
- Die Vermittlung von komplexen Sachverhalten für jedes Einstiegsniveau gehört zu unseren Stärken. Wir kennen keine dummen Fragen.
- Wir sind Nerds. Wir wissen, wie Kraftwerke funktionieren, können programmieren, verstehen uns als Teil der deutschen Netzgemeinde und finden Legal Tech nicht nur interessant, sondern setzen es auch ein. Das macht uns oft schneller und günstiger als andere.
- Wir können nicht versprechen, dass alles immer so läuft, wie Sie es sich wünschen. Aber wir versprechen, alles dafür zu tun.

Dr. Olaf Dilling - Rechtsanwalt

- Jg. 1971
- seit 2018 Rechtsanwalt in Berlin
- Schwerpunkt Umwelt- und Verwaltungsrecht, insb. öff. Verkehrsrecht
- 2016 - 2019 Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung in Leipzig (UFZ)
- 2018 Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU)
- Promotion im Umweltrecht in Bremen
- Staatsexamina und Referendariat in Frankfurt a.M.



Agenda



- Einleitung
- Rechtliche Möglichkeiten
 - Grundlagen: Paradigmenwechsel oder Stückwerk?
 - Möglichkeiten im Einzelnen
 - Ausnahmen von der qualifizierten Gefahrenlage: FGÜ, Schulwege etc.
 - Neue Gründe: Umwelt, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung
- Möglichkeiten und Defizite
- Zusammenfassung



Einleitung





Einleitung: Fußverkehr - Potential und Defizite

- eigenständige Verkehrsart: 22% der Wege; Bestandteil multimodaler Mobilität
- Fußverkehr wurde lange Zeit marginalisiert:
 - Gefährdung durch schnellen Kfz-Verkehr
 - Gefährdung durch zugestellte Blickachsen
 - Mangel an sicheren, barrierefreien und zügigen Querungsmöglichkeiten
 - Schlechte und enge Gehwege und starke Flächenverluste insb durch parkende Kfz
 - Strukturelle rechtliche und faktische Benachteiligung gegenüber Fahrzeugverkehr bei Vorfahrt und Flächennutzung



Einleitung: Fußverkehrsstrategie

- StVO-Reform basiert in wesentlichen Punkten auf Handlungsempfehlungen der Ad-Hoc AG Fußverkehrspolitik von 2021:
 - Querung: lt § 25 III StVO „auf kurzem Weg“ statt wie bisher „kürzestem“
 - Tempo 30 für Schulwege
 - Erleichterte Einrichtung von Fußgängerüberwegen (FGÜ)
 - Erleichterte Einrichtung von Bewohnerparkgebieten
- Nicht umgesetzt: Vorschläge zum Parken als Sichthindernis, Vorrang von Fußgängern vor Abbiegern, Einführung der Begegnungszone, Erleichterung für verkehrsberuhigte Bereiche

Möglichkeiten: Grundlagen



- Ausgangslage: Geringe Spielräume für Verbote und Beschränkungen des (Fahrzeug-)Verkehrs zugunsten des Fußverkehrs
⇒ qualifizierte Gefahr für Sicherheit und Ordnung des Verkehrs
- Neuerungen der Reform:
 - Ausnahmen => einfache Gefahrenlage, z.B. FGÜ, Tempo 30
 - „Paradigmenwechsel“: Nicht nur Gefahren für den Verkehr, auch Externalitäten (Umwelt, Gesundheit, andere urbane Funktionen wie Aufenthaltsqualität) sind relevant => z.B. Flächenverteilung, Bewohnerparken

Möglichkeiten: Fußgängerüberwege



FGÜ sind inzwischen unter erleichterten Bedingungen möglich

- Verkehrliche Voraussetzungen sind entfallen
- Weiterhin bestehen Einschränkungen an mehrspurigen Straßen und in der Nähe von LZA
- Müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein



By Petar Milošević - Own work, CC BY-SA 4.0,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=70467290>



Möglichkeiten: Tempo 30

- Rechtspolitische Initiative von „Lebenswerte Städte und Gemeinden“
 - Initiative von zuletzt 1.130 Städten und Gemeinden
 - Forderung nach Spielraum bei der Anordnung von T30: Gemeinden sollen es „innerorts anordnen können, wo sie es für nötig halten“
 - Initiative hat viel Aufmerksamkeit bekommen und wurde von Umweltverbänden und Dt. Städtetag usw. unterstützt
 - Im März 2025 hat die Initiative erklärt, dass mit der Reform und Überarbeitung der Verwaltungsvorschrift wichtige Ziele erreicht sind und die Initiative ruht, Bilanz der Reform ist jedoch durchwachsen



Möglichkeiten: Tempo 30

- Verkehrssicherheit: Anhalteweg ist knapp halb so lang wie bei Tempo 50; weniger und weniger schwere Unfälle: Tötungsrisiko sinkt von ca 80 > 10 %
- Klima- und Umweltschutz: direkte Wirkung > leichter Rückgang der Luftbelastung lt. UBA; Emissionen sind v.a. abhängig von der Stetigkeit des Verkehrsflusses; indirekte Wirkung > Anreize für Fuß- und Radverkehr
- Lärmschutz: Tempo 30 senkt gegenüber T 50 den Lärmpegel erheblich
- Lebensqualität: Insgesamt steigt die Lebens- und Aufenthaltsqualität von Wohn- und Geschäftsstraßen durch Tempo 30

Möglichkeiten: T 30 – qualifizierte Gefahrenlage



- Rechtsgrundlage ist die Generalklausel in § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO
 - konkrete Gefahr für Ordnung und Sicherheit des Verkehrs
 - Da fließender Verkehr eingeschränkt wird > § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO: qualifizierte Gefahr, d.h. aufgrund örtlicher Gegebenheiten die erheblich über dem Durchschnitt liegende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts
 - Straßenverkehrsbehörden verlangen in der Regel Unfallschwerpunkt anhand der Unfallstatistik oder andere objektiv messbare Nachweise

Möglichkeiten: Tempo 30 - Ausnahmen



- Reform bringt etliche neue Ausnahmen für die erleichterte Anordnung streckenbezogener T 30-Beschränkungen
 - Fußgängerüberwege (FGÜ): „kann“, insb bei unzureichender Sichtweite oder hohen Geschwindigkeiten
 - Hochfrequentierte Schulwege: Bedeutung der Schulwegplanung
 - Spielplätze
 - Lückenschlüsse bis 500 m, zeitlich an vorhandene Anordnungen angepasst



Möglichkeiten: T 30 - Ausnahmen



- Voraussetzung der qualifizierten Gefahrenlage gilt lt § 45 Abs. 9 S. 4 StVO nicht bei:
 - 4. Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c und kurzen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) auf Streckenabschnitten von **bis zu 500 Metern** zwischen zwei Tempo 30-Strecken,
 - 6. innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen **Fußgängerüberwegen**, Kindergärten, Kindertagesstätten, **Spielplätzen**, **hochfrequentierten Schulwegen**, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern,

Möglichkeiten: T 30 - Ausnahmen



- Bei Ausnahmen gilt die einfache Gefahrenlage nach § 45 Abs.9 Satz 1 StVO, d.h. die Regelung muss „zwingend erforderlich“ sein
- Das ist dann der Fall, wenn die allgemeinen Regeln der StVO nicht reichen, um einer konkreten Gefahr zu begegnen
- In der Praxis werden die Voraussetzungen hier stark durch Rechtsprechung, Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) und technische Regelwerke geprägt

Möglichkeiten: T 30 - Ausnahmen



- Je nach Ausnahme gibt es erhebliche Unterschiede
- In der Praxis werden die Voraussetzungen stark durch Rechtsprechung, Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) und technische Regelwerke geprägt:
 - Bei schützenswerten Einrichtungen ist unter bestimmten Voraussetzungen Anordnung von Tempo 30 zwingend, wenn
 - direkter Zugang zur Straße oder
 - im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten mit kritischen Begleiterscheinungen
 - Gegen Ausnahme: bei negativen Auswirkungen auf ÖPNV oder Verkehrsverlagerung auf Wohnnebenstraßen

Möglichkeiten: Flächenbereitstellung



- Bereitstellung angemessener Flächen (§ 45 Abs. 1 Nr. 7 b StVO): quantitative und qualitative Dimension, d.h. z.B. Barrierefreiheit, Haltverbote und Querungshilfen, nicht aber Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Gründe des Umwelt-, inbes. Klima- und Gesundheitsschutzes sowie Förderung der geordneten städtebaulichen Entwicklung
- Grundlage ist idR ein verkehrsplanerisches Gesamtkonzept: Integration von Planungsrecht und Straßenverkehrsrecht
- Verkehrssicherheit darf nicht beeinträchtigt werden
- Ordnung des Verkehrs muss berücksichtigt werden

Möglichkeiten: städtebauliche und verkehrsplanerische Gesamtkonzepte



- Verkehrsplanerisches Gesamtkonzept: lt VwV-StVO kann es auch für eine Verkehrsart (z. B. Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan) oder ein räumliches Teilgebiet aufgestellt werden
- Aus ihm muss sich ableiten lassen, dass die anzuordnende Maßnahme zum Umweltschutz einschließlich Klimaschutz, zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung oder zum Gesundheitsschutz beiträgt
- die städtebaulichen Ziele können sich aus der Bauleitplanung oder aus informellen Planungen ergeben (z. B. städtebauliche Entwicklungskonzepte, integrierte Stadtentwicklungskonzepte, Quartiersplanungen)
- Zum Gesundheitsschutz zählt auch die Förderung des Zufußgehens und Radfahrens als Formen der aktiven Mobilität

Fazit: Vom Stückwerk zum Puzzle



- Viele Elemente, um sich mit FGÜ, Tempo 30 und Fußverkehrsflächen eine fußgängerfreundliche Kommune zusammen zu puzzeln
- Städteinitiative spricht vom Glas, das „mehr als halbvoll“ ist, obwohl weiterhin unbefriedigend ist, dass
 - Gemeinden nicht mit eigenen z.B. städtebaulichen Gründen für T 30 entscheiden dürfen
 - Dass die Ausnahmen oft sehr restriktiv angewendet werden
- Bei der Bereitstellung von angemessenen Flächen kommt es auf die Initiative der Kommunen an: Regelmäßig ist hier ein verkehrsplanerisches Gesamtkonzept gefordert



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Olaf Dilling

Rechtsanwalt

Neue Promenade 5

10178 Berlin

030 403643621-0

dilling@re-rechtsanwaelte.de

www.re-rechtsanwaelte.de