

Steckbrief

Nr. 1



Flächige Sperre Krummestraße / Karl-August-Platz Charlottenburg

LEITFADEN ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG IN KIEZEN

RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Senatsverwaltung
für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

BERLIN



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz
Abteilung Verkehr

Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/umvk/

Tel.: +49-(30)-9025-0

Fax: +49-(30)-9025-1050

IHRE ANSPRECHPARTNER

Merlin Pitz-IV F 34: Förderung des Fuß- und Radverkehrs; Fußverkehrsförderung
Steffi Windelen-KRF 4: Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr

Mail: kiezblocks@senumvk.berlin.de

STAND

04/2023

BILDNACHWEISE

SenUMVK

Titelbild

INHALT

1	EINLEITUNG	5
2	STRAßENRECHT UND STRAßENVERKEHRSRECHT	6
2.1	STRAßENRECHT.....	6
2.1.1	<i>Straßenrechtliche Teileinziehung nach § 4 BerlStrG.....</i>	<i>6</i>
2.1.2	<i>Bauliche Umgestaltung des Straßenlandes.....</i>	<i>11</i>
2.1.3	<i>Informationen zum Abwägungsverfahren.....</i>	<i>12</i>
2.1.4	<i>Informationen zum Anliegergebrauch</i>	<i>13</i>
2.2	STRAßENVERKEHRSRECHT	14
2.2.1	<i>Straßenverkehrsrechtliche Anordnung aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs.....</i>	<i>16</i>
2.2.2	<i>Straßenverkehrsrechtliche Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.....</i>	<i>16</i>
2.2.3	<i>Straßenverkehrsrechtliche Anordnung zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen</i>	<i>19</i>
2.2.4	<i>Verfahrensschritte bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 StVO19</i>	
3	RELEVANTE GESETZE UND PLANWERKE.....	21
3.1	BERLINER MOBILITÄTSGESETZ (MOBG BE, IN DER FASSUNG VOM 24.02.2021).....	21
3.2	STADTENTWICKLUNGSPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR BERLIN 2030 (STEP MOVE, MÄRZ 2021)	25
3.3	RADVERKEHRSPLAN DES LANDES BERLIN (RVP, IN DER FASSUNG VOM 16.11.2021)...	26
3.4	BERLINER KLIMASCHUTZ- UND ENERGIEWENDEGESETZ (EWG BLN, IN DER FASSUNG VOM 11.09.2021)	27
3.5	STADTENTWICKLUNGSPLAN KLIMA 2.0 (STEP KLIMA 2.0, DEZEMBER 2022).....	27
3.6	BEGRENZUNGEN VON REGENWASSEREINLEITUNGEN BEI BAUVORHABEN IN BERLIN (BREWA-BE).....	30
3.7	BERLINER ENERGIE- UND KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030 (BEK 2030):.....	31
3.8	LANDSCHAFTSPROGRAMM EINSCHLIEßLICH ARTENSCHUTZPROGRAMM (LAPRO)	35
3.9	LUFTREINHALTEPLAN FÜR BERLIN, 2. FORTSCHREIBUNG (DEZEMBER 2019).....	35
3.10	CHARTA FÜR DAS BERLINER STADTGRÜN (MAI 2020).....	36
3.11	EINZELANFORDERUNGEN ZUR WAHRUNG DER RECHTE VON MENSCHEN MIT BEHINDERUNG	37
4	GERICHTLICHE ENTSCHEIDUNGEN UND RECHTLICHE AUSFÜHRUNGEN	39

4.1	VORAUSSETZUNGEN FÜR EIN STÄDTEBAULICHES KONZEPT I.S.D. § 45 ABS. 1B NR. 5 STVO	39
4.1.1	<i>Bundesverwaltungsgericht in seinem (Grundsatz-)Urteil vom 20. April 1994 (Az. 11 C 17/93):</i>	39
4.1.2	<i>Zu den Erfordernissen planerischer Abwägung</i>	39
4.1.3	<i>Erforderlicher inhaltlicher Konkretisierungsgrad</i>	40
4.2	ZUR DEFINITION VON QUALIFIZIERTEN GEFAHRENLAGEN	40
4.3	ZUM NACHWEIS VON QUALIFIZIERTEN GEFAHRENLAGEN BEI ANORDNUNGEN NACH § 45 ABS. 1B SATZ 1 NR. 5 STVO	41
4.3.1	<i>VG Berlin, Beschluss vom 24.10.2022, 11 L 398/22: Widerspruch gegen die Sperrung der Friedrichstraße</i>	41
4.3.2	<i>VG Hamburg (5. Kammer), Beschluss vom 05.05.2022, 5 E 1724/22: Einstweiliger Rechtsschutz gegen eine zeitlich beschränkte Verkehrsmaßnahme - „Flaniermeile Volksdorf“</i>	42
4.3.3	<i>Stellungnahme der obersten Straßenverkehrsbehörde im Land Berlin</i>	42
4.4	ZU BEWERTUNG VON GEFAHRENLAGEN I.S.D. § 45 ABS. 1 S. 1 STVO	45
4.5	ZUR RECHTSBEHELFSFRIST BEI STRAßENVERKEHRSRECHTLICHEN ANORDNUNGEN	46
4.6	ZUR KENNZEICHNUNG VON VERKEHRSBERUHIGTEN BEREICHEN I.S.D. § 45 ABS. 1B S. 1 NR. 3 STVO	46
4.7	ZU TEILEINZIEHUNGEN BEI FUßGÄNGERZONEN, „GRÜNDE DES ALLGEMEINWOHLS“: OVG SACHSEN-ANHALT, URTEIL VOM 25. NOVEMBER 2021 - 2 L 80/19	46
4.8	ZU UMGESTALTUNG DER STRAßE OHNE TEILEINZIEHUNG: OVG NRW, BESCHLUSS VOM 20.12.1991 - 23 B 2230/91	47
4.9	GRUNDSATZ DER ELASTIZITÄT DER WIDMUNG	47
4.10	ZU LINEAREN MODALFILTERN (OHNE TEILEINZIEHUNG)	48
4.11	ZU BELANGEN DER ANLIEGER DRITTBETROFFENER STRAßEN ((TEIL-) EINZIEHUNG)	49
4.12	ZUR ANORDNUNG DES SOFORTVOLLZUGS ((TEIL-) EINZIEHUNG)	49
4.13	ZUR ZULÄSSIGKEIT DER ANFECHTUNG DER TEILEINZIEHUNG (RECHTSSCHUTZ)	50
4.13.1	<i>Prof. Dr. Michael Sauthoff: Öffentliche Straßen, 2020</i>	50
4.13.2	<i>VG Berlin: Teileinziehung einer öffentlichen Straße zur Widmung als Fußgängerzone (ZUR 2022, 112)</i>	50

1 EINLEITUNG

Den Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen und Einrichtung von Kiezblocks ergänzen verschiedene themenspezifische Steckbriefe. In diesem Steckbrief werden rechtliche Grundlagen, Auszüge aus Gesetzen und Planwerken des Landes Berlin sowie einschlägige gerichtliche Entscheidungen und Rechtsmeinungen dargelegt, die für die Einrichtung bzw. Gestaltung von Kiezblocks relevant sind. Die im Steckbrief zusammengefassten Informationen können für die einzelfallbezogene Argumentation in entsprechenden Verwaltungsverfahren herangezogen werden und bieten eine geeignete Basis für die Begründung zur Umsetzung von Kiezblocks.

2 STRAßENRECHT UND STRAßENVERKEHRSRECHT

Zur Umsetzung von verkehrlichen Kiezblockmaßnahmen kommen entweder Verfahrensweisen nach Berliner Straßengesetz (Straßenrecht) oder der Straßenverkehrs-Ordnung (Straßenverkehrsrecht) zur Anwendung. In einigen Fällen sind Verfahrensweisen sowohl des Straßenrechtes, als auch des Straßenverkehrsrechtes nebeneinander notwendig¹.

Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen nach § 45 StVO erfordern eine rechtssichere Darstellung. Somit bestehen hohe Anforderungen an die Begründung. Die aus den Anordnungen resultierenden Allgemeinverfügungen in Form von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen können von unzulässig beschwerten Verkehrsteilnehmenden rechtlich per Widerspruch/Klage angefochten werden. Insbesondere für Maßnahmen aus Klimaschutzgründen oder zur Steigerung der Aufenthaltsqualität dürfte aufgrund der gegenwärtigen Gestaltung der StVO eine rechtssichere Begründung in der Regel nur schwer oder zumindest nur mit erheblichem Verwaltungsaufwand zu erreichen sein.

Straßenrechtliche Maßnahmen sind dagegen vom Verfahren her meist aufwändiger. Sie haben jedoch den großen Vorteil, dass das Straßenrecht im Gegensatz zum Straßenverkehrsrecht, das in erster Linie auf die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs abstellt, Maßnahmen auch aus anderen Gründen des öffentlichen Wohls ermöglicht.

Nachfolgend werden die entsprechenden Verfahrensweisen detailliert beschrieben.

2.1 Straßenrecht

2.1.1 Straßenrechtliche Teileinziehung nach § 4 BerlStrG

Anwendungsbezug:

Zum Beispiel bei Ausschluss einer Verkehrsart, z.B. bei Einrichtung von Fußgängerzonen, autofreien Zonen, Straßen des Umweltverbundes, flächigen Modalfiltern und Pocket Parks.

¹ z.B. bei der Einrichtung einer Fußgängerzone, bei der eine Teileinziehung nach Straßenrecht erfolgen, die Beschilderung jedoch nach Straßenverkehrsrecht angeordnet werden muss

Gemäß § 4 Abs. 1 S. 3 Berliner Straßengesetz (BerlStrG) ist eine Teileinziehung einer Straße zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise **aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls** festgelegt werden sollen.

Das Verfahren der Teileinziehung erlaubt dem Straßenbaulastträger (hier: Straßenbaubehörden) die Funktionsänderung gegebenenfalls im Zusammenhang mit einem Umbau der Straße nach Berliner Straßenrecht. Bei dieser Abwägungsentscheidung sind sowohl gesetzliche Vorgaben, z.B. des Berliner Mobilitätsgesetzes, als auch alle betroffenen Belange zu berücksichtigen.

Das Instrument der Teileinziehung wird dabei im Gesetz explizit für Maßnahmen der Verkehrsberuhigung genannt:

Anders als bei einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung können auch nicht-straßenverkehrsrechtliche Belange (z.B. Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verkehrsberuhigung, Klimaschutz) als öffentliche Belange herangezogen werden.

Von der Möglichkeit der Teileinziehung soll nach § 4 Abs. 1 S. 4 BerlStrG insbesondere dann Gebrauch gemacht werden, wenn zur Realisierung von Maßnahmen der **Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung** bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen.² Für die Einrichtung von Fußgängerzonen wurden solche überwiegenden Gründe für das Wohl der Allgemeinheit beispielsweise bereits in gerichtlichen Entscheidungen angenommen.³

Daneben kann es um Belange des Schutzes vor Lärm und Abgasen, die Ordnung des ruhenden Verkehrs oder andere Absichten städtebaulichen Charakters gehen.

Im Rahmen der Gesamtabwägung gehören städtebauliche Gründe auch außerhalb förmlicher bzw. verbindlicher Planungsakte zu den Gründen des öffentlichen Wohls, die eine (Teil-) Einziehung rechtfertigen können.

² „Die Teileinziehung einer Straße ist zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden sollen. Von der Möglichkeit der Teileinziehung **soll** insbesondere dann Gebrauch gemacht werden, wenn zur Realisierung von Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen.“ (§ 4 (1) S. 3 und 4 BerlStrG)

³ OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 25. November 2021 – 2 L 80/19 –, juris; VGH BW, Urteil vom 23. September 1993 – 5 S 2092/92 – juris Rn. 38; Auszug aus Entscheidung siehe Abschnitt 4.7.

So kann angenommen werden, dass auch nicht förmliche/informelle verkehrsplanerische Überlegungen, wie sie häufig in lokalen/kommunalen Verkehrsentwicklungskonzepten oder Ähnlichem niedergelegt sind, ausreichen können, um eine (Teil-)Einzziehung zu rechtfertigen.⁴ Es ist eine einzelfallbezogene Abwägung erforderlich.

Verfahren der Teileinzziehung

Für das Verfahren sind folgende Schritte durchzuführen:

1. Maßnahme entwickeln und Plan erstellen mit den von der Teileinzziehung betroffenen Flächen
2. Abwägungsentscheidung, Berücksichtigung privater und öffentlicher Belange („überwiegende Gründe(n) des öffentlichen Wohls“, § 4 Abs. 1 S. 3 BerlStrG), Verkehrszeichenplan erstellen, ggf. Information der Anliegenden
3. Ankündigung der Einziehungsabsicht im Amtsblatt (mind. 1 Monat vor Einziehung), § 4 Abs. 2 S. 2 BerlStrG und
4. Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde, § 4 Abs. 2 S. 2 BerlStrG
5. (rechtliche) Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen, ggf. Anpassung der Abwägungsentscheidung
6. Anordnung der erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen im Anhörungsverfahren, § 45 StVO
7. Bekanntmachung der Allgemeinverfügung (Teileinzziehung) im Amtsblatt, gemäß § 4 Abs. 3 BerlStrG, mit Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO
8. Nach Inkrafttreten der Allgemeinverfügung: Umsetzung der Maßnahme

Zu 2.: Die Straßenbaubehörden müssen ihr Vorgehen begründen und die erfolgte Abwägung der betroffenen Belange dokumentieren. Zu den zu berücksichtigenden Gesichtspunkten gehören innerhalb der Entscheidung auch die spezifischen Anliegerinteressen an der Erreichbarkeit ihrer Grundstücke.

Bei der Abwägung ist eine Gewichtung vorzunehmen. Hierbei können im Einzelfall die Gründe des öffentlichen Wohls die privaten Belange einzelner Betroffener überwiegen.

⁴ Vgl. Sauthoff, Öffentliche Straßen, Rn. 245 f. und 258 m.w.N.

Folgt die Teileinziehung einem festgesetzten Bebauungsplan, so ist der erforderliche Abwägungsprozess bereits im B-Plan-Verfahren erfolgt.

Nähere Informationen zum Abwägungsverfahren unter

Abschnitt 2.1.3

Zu 3. und 4.: Die Teileinziehung ist im Amtsblatt mind. 1 Monat vorher anzukündigen und die erforderlichen Behörden und Fachabteilungen sind zu beteiligen (§ 4 Abs. 2 BerlStrG). Die Straßenverkehrsbehörde ist als Träger öffentlicher Belange für die verkehrlichen Konsequenzen und etwaig folgenden verkehrsrechtlichen Folgemaßnahmen zu beteiligen.

Zu 5.: Anschließend muss die Behörde die eingegangenen fachlichen Stellungnahmen, soweit sie in der jeweiligen Zuständigkeit liegen,⁵ und Einwendungen der betroffenen Bürger, Gemeinden etc. bewerten und ihre Abwägungsentscheidung ggf. nochmals überprüfen. Einwendungen können bis 2 Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist erhoben werden.

Zu 7.: Kommt sie auch nach Prüfung der Einwendungen und Stellungnahmen zu keinem anderen Ergebnis, erfolgt die Teileinziehung durch Allgemeinverfügung und ist im Amtsblatt bekanntzumachen (§ 4 Abs. 3 BerlStrG).

Fazit:

Die straßenrechtliche Teileinziehung nach § 4 BerlStrG erfolgt nach Abwägung aller relevanten Belange und steht - soweit bei der Abwägung überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls erkannt werden - im Ermessen der Behörde. Wie bei jeder anderen Ermessensentscheidung auch steht der zuständigen Behörde grundsätzlich ein Ermessensspielraum zu, der bei einer gerichtlichen Kontrolle nur im Hinblick auf Ermessensfehler und der Übereinstimmung mit höherrangigem Recht überprüfbar ist.

Rechtsmittel/Eintritt der Rechtskraft der Teileinziehung:

Die Teileinziehung ist als Allgemeinverfügung i.S.d. 3 35 S. 2 VwVfG ein anfechtbarer Verwaltungsakt. Sie ist ab Bekanntgabe im Amtsblatt allgemein wirksam und dann grundsätzlich innerhalb eines Monats anfechtbar. Nach Ablauf

⁵ Z.B. sollte die Stellungnahme der Polizei nur auf Sicherheitsbelange eingehen, nicht aber auf Belange, die außerhalb des Zuständigkeitsbereiches liegen, wie z.B. zum Parkdruck.

der Rechtsmittelfrist (oder nach Abschluss aller Instanzen der Verwaltungsgerichtsbarkeit) erlangt die Teileinziehung formelle Rechtskraft (Unanfechtbarkeit).

Anders als bei der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung sind bei einer straßenrechtliche Teileinziehung nicht sämtliche Benutzer*innen einer Straße, sondern regelmäßig nur durch Anlieger*innen klagebefugt (Voraussetzung für eine zulässige gerichtliche Anfechtung).

Zudem wird eine subjektive Rechtsverletzung für Anlieger*innen nur in Ausnahmefällen zu bejahen sein,⁶ vgl. auch VG Berlin: Teileinziehung einer öffentlichen Straße zur Widmung als Fußgängerzone (ZUR 2022, 112):

„Der allein geltend gemachte Anliegergebrauch ist nur in seinem Kern durch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG und durch § 10 Abs. 3 BerlStrG geschützt. [...] Weitergehende subjektiver Rechte können die Antragsgegner auch nicht aus § 4 Abs. 1 BerlStrG herleiten.“ (siehe auch Abschnitt 4.11.2)

Wichtig:

Die Widmung muss ggf. mittels straßenverkehrsrechtlicher Anordnung von Verkehrszeichen/ Verkehrseinrichtungen umgesetzt (sozusagen „angewendet“) werden. Neben den Voraussetzungen für eine straßenrechtliche Teileinziehung müssen keine zusätzlichen Voraussetzungen für eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme vorliegen, da es sich per se nicht um eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung als Maßnahme der Gefahrenabwehr handelt, sondern eine Befolgung des straßenrechtlichen Vorbehalts.

⁶ Das Berliner Straßengesetz bestimmt in § 10 Absatz 2 Satz 2 BerlStrG ausdrücklich, dass kein Rechtsanspruch auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs besteht. Der Benutzer einer Straße wird durch den Wegfall des Gemeingebrauchs oder dessen Einschränkung nicht in seinen Rechten verletzt (vgl. Sauthoff, Öffentliche Straßen, 3. Auflage 2020, § 4 Rn. 289). Derjenige, der am Gemeingebrauch teilhat, muss sich „mit dem abfinden“, was und wie lange es geboten wird (vgl. BVerfG, NVwZ 2009, S. 1426, 1429). Der Anlieger hat in jedem Fall einen Anspruch auf Überprüfung, wenn der Kern des Anliegergebrauchs betroffen ist, vor allem wenn ihm in Folge der Einziehung der für eine angemessene Nutzung erforderliche Zugang auf Dauer entzogen oder wesentlich beschränkt wird (vgl. OVG Bremen, NVwZ-RR 2016, S. 409). Darüber hinaus liegt eine wesentliche Beschränkung des Zugangs auch dann vor, wenn eine ausreichende Verbindung zum öffentlichen Straßennetz – auch anderweitig – nicht mehr besteht (vgl. BVerwG, NVwZ 1999, S. 1341, 1342).

2.1.2 Bauliche Umgestaltung des Straßenlandes

Die bauliche Umgestaltung zählt zum hoheitlichen Handeln des Straßenbaulastträgers. § 7 Abs. 2 des Berliner Straßengesetzes ist zu beachten.

Anwendungsbezug:

Jedwede bauliche Umgestaltung der Straße, bei der noch alle Verkehrsarten die Straße nutzen dürfen, z.B. Gehwegvorstreckungen, Baumscheiben oder Verbreiterung der Gehwege; Zweirichtungsradwege; Errichtung von linearen Modalfiltern

Dem Straßenbaulastträger steht es frei, die Straße entsprechend geltender gesetzlicher Bestimmungen (insbesondere MobG BE) und im Rahmen der in Berlin eingeführten Regelwerke und Vorschriften umzugestalten. Dies kann beispielsweise bei Anpassungen im Straßenland wie bei Gehwegvorstreckungen, aber auch bei der Errichtung von (linearen) Modalfiltern erfolgen. Sofern durch einen Modalfilter keine Verkehrsart dauerhaft ausgeschlossen wird (also z.B. einzelne Poller-Reihe über Fahrbahn oder Kreuzung, statt flächiger Sperre), ist keine Teileinziehung erforderlich.⁷

Nähere Informationen zur Errichtung von Modalfiltern sind im Steckbrief „Modalfilter“ enthalten.

Steckbrief 3

Auch bei sonstigen umfassenden Eingriffen in das Straßenland, wie z.B. einer Verschmälerung der Fahrbahn bei gleichzeitigem Wegfall einer höheren Anzahl von Parkplätzen, ist eine umfangreiche Abwägung der Belange Betroffener erforderlich. Informationen zum Abwägungsverfahren finden sich im nachfolgenden Abschnitt.

Verfahren der baulichen Umgestaltung

Für das Verfahren sind folgende Schritte durchzuführen:

1. Maßnahme entwickeln und Plan erstellen mit den betroffenen Flächen

⁷ Auszug aus Rechtsgutachten W2K vom 11.04.2023, Abschnitt 1.2.1.

2. Abwägungsentscheidung, Berücksichtigung privater und öffentlicher Belange, ggf. Verkehrszeichenplan erstellen, ggf. Information der Anliegenden
3. Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde und
4. Anhörung der Rettungsdienste, Ver- und Entsorgungs- sowie Reinigungsunternehmen
5. (rechtliche) Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen, ggf. Anpassung der Abwägungsentscheidung
6. Ggf. Anordnung der erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen im Anhörungsverfahren, § 45 StVO
7. Umsetzung der Maßnahme

2.1.3 Informationen zum Abwägungsverfahren

Straßenbaubehörden haben gemäß § 7 Abs. 2 S. 3 BerlStrG bei umfassenden baulichen Maßnahmen an Straßen(-abschnitten), sowie gemäß § 4 Abs. 1 S. 3 BerlStrG bei Teileinziehungsverfahren, vorher eine planerische Abwägungsentscheidung zu treffen. Grundsätzlich müssen folgende Punkte im Rahmen der Abwägung beachtet werden:

1. Abwägungsspielraum erkennen: Die Behörde muss erkennen, dass sie einen Abwägungsspielraum hat. Wenn ohne Abwägung entschieden wird, obwohl eine Abwägung erforderlich ist, liegt ein Abwägungsausfall vor.
2. Sammeln aller abwägungserheblichen Belange: Die Behörde muss alle abwägungserheblichen Belange zunächst sammeln. Dies sind in der Regel neben öffentlichen Belangen auch private Belange. Hierzu gehören u.a.:
 - a. Öffentliche Belange
 - i. Verkehrsberuhigung und Entlastung von bestimmten motorisierten Durchgangsverkehren
 - ii. Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Wohnumfelds
 - iii. Vermeidung / Verringerung von Lärm und Abgasen
 - iv. Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - v. Beitrag zum Klimaschutz
 - vi. Erreichbarkeit zu Ver- und Entsorgungszwecken oder für Feuerwehr
 - vii. Verweis auf gesetzliche Vorgaben und/oder Planwerke
 - viii. Erschließung des Gebietes
 - ix. usw.

- b. Private Belange⁸
 - i. Anliegerinteressen (auch für Wirtschaftsverkehr), vgl. 2.1.4
 - ii. Belange der Anlieger drittbetroffener Straßen
 - iii. usw.
- 3. Alle Belange müssen mit einer angemessenen Gewichtung versehen werden: Die obigen Belange müssen gewichtet werden, da nicht alle Belange im Einzelfall in gleicher Weise ins Gewicht fallen werden.
- 4. fehlerfreie Abwägung / keine unverhältnismäßige Gewichtung: Die Behörde muss anschließend die gesammelten und gewichteten Belange vertretbar abwägen.

Wichtig:

Es geht nicht darum, dass das Abwägungsergebnis das einzig „zulässige“ Ergebnis darstellt. Auch wenn das Abwägungsergebnis hätte anders ausfallen können, hat dies im Falle einer Anfechtung vor Gericht Bestand, solange die o.g. Punkte 1 bis 4 berücksichtigt wurden.

2.1.4 Informationen zum Anliegergebrauch

Der Anliegergebrauch dürfte insbesondere bei Modalfiltern nur in sehr geringem Umfang eingeschränkt sein, wenn alle Grundstücke weiterhin durch Fahrzeuge anfahrbar bleiben.

Vom geschützten Kern des Anliegergebrauchs nicht gedeckt ist die kürzeste Anfahrbarkeit eines Grundstücks.⁹

Der Anliegergebrauch ist nur in seinem Kern durch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG und durch § 10 Abs. 3 BerlStrG geschützt. Er reicht grundsätzlich nur so weit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert. Dieser beruht darauf, dass die Anlieger einer Straße auf den Gemeingebrauch an der Straße in einer spezifisch gesteigerten Weise angewiesen sind. Dieses Angewiesensein umschließt als Erfordernis in erster Linie den Zugang des Grundstücks zur Straße und seine Zugänglichkeit von der Straße her. Bei Gewerbebetrieben von Straßenanliegern gehört zum eigentumsrechtlich geschützten Bestand auch der sogenannte „Kontakt nach außen“, der dem

⁸ Als andere private Belange werden auch Belange der Straßennutzer, und Belange einer Nachbargemeinde genannt, vgl. Sauthoff „Öffentliche Straßen“, Rn. 275-280.

⁹ Auszug aus Rechtsgutachten W2K vom 11.04.2023, Abschnitt 1.2.3.

Grundstück über die Gewährleistung seiner Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz hinaus in gewissen Grenzen die Nutzung der Straße auch als Kommunikationsmittel ermöglicht. Nicht zum rechtlich geschützten Anliegergebrauch zählen dagegen Bequemlichkeit und Leichtigkeit des Zu- und Abgangs (vgl. BVerwG, Urteil vom 29. April 1977 - BVerwG IV C 15.75 -, juris, Rn. 16 ff.). Der Anlieger muss den Gemeingebrauch Dritter sowie Behinderungen und andere, den Gemeingebrauch tatsächlich einschränkende Maßnahmen hinnehmen, die aus dem Zweck und dem allgemeinen Gebrauch der Straße folgen, da er mit dem „Schicksal“ der Straße verbunden ist, sofern nur die Straße als Verkehrsmittler zur angemessenen Nutzung des Grundstücks erhalten bleibt. Bei Einhaltung dieser äußersten Grenze schützt der Anliegergebrauch nicht vor denjenigen Erschwernissen für den Zugang des Anliegergrundstücks, die sich aus dessen Lage gerade an einer Straße in einem geschäftlichen und verkehrlichen innerstädtischen Ballungsraum ergeben. Der Anlieger hat daher keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen oder Plätzen unmittelbar vor seinem Grundstück oder in dessen „angemessener Nähe“ eingerichtet werden oder erhalten bleiben (vgl. BVerwG, Urteil vom 6. August 1982 - BVerwG 4 C 58.80 -, juris, Rn. 13 f.). Ein Anlieger einer Straße kann weder eine ganztägig offenstehende Zufahrtsmöglichkeit bis zu den Türen seines Gebäudes beanspruchen, noch die Beibehaltung des für sein Grundstück gegebenen Vorteils, von zwei Richtungen aus anfahrbar zu sein (OVG NRW, Urteil vom 4. August 1994 - 23 A 1518/92 -, juris, Rn. 10 m. w. N.).

Die Zufahrt zu Parkflächen auf eigenen Grundstücken (z.B. Tiefgaragen, Stellplätze im Hof etc.) darf nur dann verwehrt werden, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht.

2.2 Straßenverkehrsrecht

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Möglichkeit, eine Regelung und Lenkung der Verkehre mittels straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen von Verkehrszeichen/Verkehrseinrichtungen nach § 45 StVO vorzunehmen. Anordnungen nach § 45 StVO sind möglich aus Gründen der Verkehrssicherheit (Abs. 1, 9), zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2)¹⁰, zum Schutz der (Wohn-) Bevölkerung vor Lärm und

¹⁰ siehe auch Urteil des BVerwG - 11 C 17/93 vom 20.04.1994

Abgasen Abs. 1b Nr. 5 Alt. 1) oder aus anderen in § 45 StVO genannten Gründen.¹¹

Die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen stellen Verwaltungsakte mit Dauerwirkung dar, welche von Verkehrsteilnehmenden nach Bekanntgabe der Verkehrszeichen/Verkehrseinrichtungen (Allgemeinverfügung) angefochten werden können (die detaillierten Voraussetzungen für eine(n) statthafte(n) Widerspruch/Klage werden an dieser Stelle nicht genannt; gesamtheitlich betrachtet besteht jedoch eine relativ niedrige Zulässigkeitschwelle). Die Begründungen für die verkehrsrechtlichen Maßnahmen können jederzeit gerichtlich überprüft werden. Gegebenenfalls können dann Anpassungen erforderlich werden.

Der Begründungsaufwand verkehrsrechtlicher Anordnungen durch die Straßenverkehrsbehörde erfordert eine entsprechende Genauigkeit und normengerechte Umsetzung der bundesrechtlichen StVO.

Bei verkehrlichen Anordnungen muss die anordnende Behörde die Ausführungen zur Begründung der Tatbestandsmerkmale (wie insb. der Gefahrenlage) in Abwägungserwägungen konkret auf die Örtlichkeit bezogen darlegen.

¹¹ Verkehrsrechtliche Anordnungen unterliegen entweder der Generalklausel gem. § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO oder den in § 45 StVO genannten Spezialermächtigungen (Zulässige spezielle Fälle, die über die Generalklausel in Abs. 1 hinausgehen). § 45 Absatz 9 StVO kommt eine einschränkende Wirkung zu. Die Fälle des § 45 Absatz 9 Satz 4 bis 6 und Absatz 10 StVO sind von diesen Beschränkungen ausgenommen. Die Behörde kann eine Verkehrsmaßnahme auch auf mehrere Ermächtigungsnormen, d. h. auf § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO wie auf eine der Spezialermächtigungen stützen, wenn (erstens) andere als die in der speziellen Ermächtigung behandelten Rechtsgüter - auch - betroffen und (zweitens) die Voraussetzungen des, insoweit höhere Anforderungen stellenden, Absatz 1 Satz 1 der Vorschrift erfüllt sind.

Verkehrszeichen (VZ) und Verkehrseinrichtungen (VE) sind nach § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Diese Vorgabe gilt grundsätzlich für alle Anordnungen nach § 45 StVO, soweit nicht - wie bereits erläutert - in Satz 2 bis 6 und Absatz 10 Ausnahmen angeordnet sind. Satz 2 und 3 geben ergänzende Vorgaben. Sie alle betreffen den Tatbestand der Eingriffsnormen, wie aus dem Wortlaut der beispielhaften Aufzählungen in Satz 2 und 3 hervorgeht. Die Vorgaben des § 45 Absatz 9 StVO stellen erhöhte Anforderungen an die Voraussetzungen für eine Anordnung. Die Straßenverkehrsbehörde hat dauernd zu überprüfen, ob bestehende VZ und VE den gesteigerten Anforderungen nach Absatz 9 entsprechen, da sie Dauerverwaltungsakte sind.

2.2.1 Straßenverkehrsrechtliche Anordnung aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs

Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach § 45 Abs. 1 StVO können nur zur Abwehr von konkreten Gefahren für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs getroffen werden. Nach § 45 Abs. 9 S. 1 StVO dürfen diese zudem nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemein im Straßenland zu erwartende Risiko einer Beeinträchtigung von Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erheblich übersteigt. Eine Beschränkung des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs nach StVO kann in der Regel somit nur aus verkehrsbezogenen Erwägungen getroffen werden.

Hinweis:

Bei Strecken des Berliner Radverkehrsnetzes ist von einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr auszugehen. Deshalb kann auf diesen Strecken in der Regel eine Fahrradstraße gemäß § 45 Abs. 1 S. 1 StVO in Verbindung mit § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 2 StVO, insbesondere in Straßen des Nebennetzes angeordnet werden (siehe auch VwV-StVO zu Verkehrszeichen 244.1 und 244.2).

*VwV Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße:
Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.*

2.2.2 Straßenverkehrsrechtliche Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung

Nach § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO können die Straßenverkehrsbehörden straßenverkehrsrechtliche Anordnungen auch zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung treffen. Für die Anwendung dieser Anordnungsgrundlage ist nur ein Nachweis einer einfachen und nicht einer qualifizierten Gefahrenlage erforderlich, allerdings gibt es hierzu auch abweichende Rechtseinschätzungen (siehe Diskussion im Abschnitt 4.3).

Voraussetzung für die Anordnung nach § 45 Abs. 1b StVO ist, dass das hierfür erforderliche städtebauliche Verkehrskonzept bereits zum Zeitpunkt der Anordnung vorhanden ist. Die konkreten Anforderungen an ein städtebauliches Konzept hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 20. April 1994 (Az. 11 C 17/93) dargestellt¹².

Das städtebauliche Konzept stellt die Notwendigkeit der einzelnen Maßnahmen dar. Es muss einen räumlichen Geltungsbereich festlegen, in dem sich die im Konzept festgelegten verkehrlichen Maßnahmen städtebaulich auswirken können, etwa indem einer oder mehrere der in § 1 Abs. 6 BauGB genannten Belange nicht nur unerheblich beeinflusst werden. Es muss ferner für diesen Geltungsbereich eine oder mehrere verkehrliche Maßnahmen benennen und möglichst detailliert beschreiben sowie ihre städtebaulichen Wirkungen aufzeigen und schließlich hierauf aufbauend die städtebauliche Erforderlichkeit bzw. Zweckmäßigkeit der Maßnahmen darlegen. Es bedarf also eines **Kiez-Verkehrskonzeptes**, welches vom jeweiligen Bezirksamt beschlossen werden muss (die BVV sollte hiervon unterrichtet werden, § 15 BezVwG BE).

Der vom Senat verabschiedete Radverkehrsplan (RVP) stellt nach dem oben Gesagten für sich allein noch kein städtebauliches Konzept dar. Es fehlt hier in der Regel an der Festlegung konkreter verkehrlicher Maßnahmen und ihrer städtebaulichen Wirkung und Erforderlichkeit bzw. Zweckmäßigkeit. So enthält der Radverkehrsplan als Anlage 1.3 zwar ein detailliertes Radvorrangnetz sowie Ergänzungsnetz, in dem straßengenau die beabsichtigte Abwicklung des Radverkehrs dargestellt wird. Es werden aber keine konkreten verkehrsrechtlichen Maßnahmen beschrieben (z. B. Tempo 30 für den Kfz-Verkehr, Einbahnstraßenregelungen, etc.), die für die Streckenabschnitte aus städtebaulichen Gründen für zweckmäßig oder erforderlich gehalten werden und deren verkehrlichen und städtebaulichen Wirkungen bewertet werden könnten.¹³

Das gleiche wie für den RVP gilt für den Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr Berlin 2030 (StEP MOVE): Die im StEP MoVe enthaltenen Straßen gehören allesamt dem übergeordneten Straßennetz an, somit sind alle nicht

¹² „Es muss jedenfalls - erstens - hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden. Das städtebauliche Verkehrskonzept muss - zweitens - von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sein. Soweit es die Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen zum Inhalt hat, muss es - drittens - den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßen(-züge) entlastet und welche neuen Straßen(-züge) in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können.“ (Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 20. April 1994 (Az. 11 C 17.93). Siehe auch Abschnitt 4.1.1.

¹³ Auszug aus dem Rechtsgutachten der Kanzlei W2K vom 11.04.2023, Abschnitt 2.1.2.

darin enthaltenen Straßen Nebenstraßen. Die Berliner Straßen werden dementsprechend hierarchisiert. Die Netzhierarchie weist auch von bestimmten motorisierten Durchgangsverkehren freizuhaltende Nebenstraßen aus¹⁴ und „mehr autofreie und verkehrsberuhigte Straßen wie Fußgängerzonen, Fahrradstraßen, Umnutzung von Fahrspuren für den Radverkehr, Spielstraßen oder verkehrsberuhigte Kieze“ werden gefordert. Doch fehlt es auch hier an der hinreichenden inhaltlichen Konkretisierung und des genauen Ortsbezugs für die Maßnahmen.

Für die Erstellung eines städtebaulichen Kiez- Verkehrskonzepts können aber Erwägungen des Radverkehrsplans oder StEP MoVe 2023 herangezogen werden. Dies gilt insbesondere auch für Modalfilter, um Nebenstraßen des Radverkehrsnetzes und fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen von bestimmten motorisierten Durchgangsverkehren zu befreien, denn in Kap. 3.3.3.4 des RVP werden Modalfilter zur Unterbindung von Durchgangsverkehr in Wohngebieten explizit genannt.¹⁵ Das bedeutet, dass der RVP grundsätzlich auch für Modalfilter-Maßnahmen außerhalb des Berliner Radverkehrsnetzes als Grundlage eines Kiez-Verkehrskonzeptes herangezogen werden kann.

Informationen zur Erforderlichkeit eines zusätzlichen Nachweises einer (qualifizierten) Gefahrenlage im Rahmen von § 45 Abs. 1b Nr. 5, 2. Alt. StVO.

Siehe
Abschnitt 4.3

¹⁴ Auf Seite 19 des StEP MOVE ist zum Thema Gesundheitsschutz folgendes Ziel formuliert:

„Lärm- und Luftschadstoffminderung durch Ausweitung von Tempo 30 und mehr autofreien und verkehrsberuhigten Straßen wie Fußgängerzonen, Fahrradstraßen, Umnutzung von Fahrspuren für den Radverkehr, Spielstraßen oder verkehrsberuhigte Kieze“

¹⁵ Berliner Radverkehrsplan Kap. 3.3.3.4:

„Um das untergeordnete Straßennetz für den Radverkehr attraktiv zu gestalten, sind beispielsweise Wohnquartiere von quartiersfremdem Kfz-Durchgangsverkehr möglichst freizuhalten.“

Folgende bauliche Maßnahmen sollen in Nebenstraßen geprüft und angewendet werden:

- Quer- oder Diagonalsperren an Kreuzungen,
- Poller oder Fahrgassenverengungen im Bereich der Zufahrt,
- Aufpflasterungen an Einmündungen beziehungsweise Ausgestaltung von Einmündungen als Gehwegüberfahrten.

Diese Maßnahmen sollen prioritär in Nebenstraßen des Radverkehrsnetzes und in fußverkehrsfreundlichen Nebenstraßen berücksichtigt werden, um die Vorgabe des Mobilitätsgesetzes umzusetzen. Erfahrungen aus verkehrsberuhigten Wohnquartieren zeigen, dass die Herausnahme des Durchgangsverkehrs sehr wirkungsvoll ist – sowohl im Hinblick auf die Attraktivität des Quartiers als auch auf die Verkehrssicherheit.“

Hinweis:

Wie ein solches Kiez-Verkehrskonzept aussehen kann, wird zu gegebener Zeit in einem gesonderten Steckbrief zum städtebauliches Kiez-Verkehrskonzept dargestellt.

2.2.3 Straßenverkehrsrechtliche Anordnung zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen

Anordnungen können zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen gemäß § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO bzw. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO erfolgen.

Diese Vorschrift ist jedoch wegen ihrer Grundlage in § 6 StVG (damals Abs. 1 Nr. 15, jetzt Abs. 4 S 2 Nr. 1) beschränkt auf den Immissionsschutz in Fußgänger- und verkehrsberuhigten Bereichen.¹⁶

Es bedarf einer Berechnung der verkehrsbedingten Immissionen für die straßenverkehrsbehördliche Prüfung zur Notwendigkeit der Maßnahme.

2.2.4 Verfahrensschritte bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 StVO

1. Auswahl der Maßnahme und Begründung je nach Anordnungsgrund (siehe Ausführungen zu den verschiedenen Anordnungsgründen 2.2.1 - 2.2.3):
 - a. aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, § 45 Abs. 1 StVO: z.B. Fahrradstraßen (Abs. 9 Satz 4 Nr. 2 StVO; kein gesonderter Nachweis einer konkreten qualifizierten Gefahr im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO vorab erforderlich)
 - b. Städtebauliches Konzept, § 45 Abs. 1b) Nr. 5 Alt. 2 StVO:
 - (1) Ggf. Durchgangsverkehr ermitteln
 - (2) Erstellung eines Kiez- Verkehrskonzepts
 - (3) Bezirksamts-Beschluss des Kiez-Verkehrskonzepts (ggf. Unterrichtung der BVV)

¹⁶ Anordnung von Tempo 30: Eine besondere örtliche Gefahrenlage wird hier vorausgesetzt. Diese liegt vor, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann (vgl. OVG Schleswig BeckRS 2017, 147445 Rn. 65 ff.).“

- c. Schutz vor Lärm und Abgasen, § 45 Abs. 1 b) Nr. 5 Alt. 1 StVO:
Berechnung der verkehrsbedingten Immissionen
2. Verkehrszeichenplan erstellen (§ 45 Abs. 2 StVO)
 3. Anhörung, § 45 Abs. 1 StVO¹⁷
 4. Anordnung gemäß § 45 StVO
 5. Information der Anliegenden
 6. Aufstellen der Verkehrszeichen/Verkehrseinrichtungen

¹⁷ Ggf. auch andere Behörden, wenn dies bei den einzelnen Zeichen erforderlich ist (Vgl. VwV zu § 45 StVO).

3 RELEVANTE GESETZE UND PLANWERKE

3.1 Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE, in der Fassung vom 24.02.2021)

Das Berliner Mobilitätsgesetz bietet für alle beteiligten Behörden, sowohl in den Bezirken wie auch auf Ebene der Hauptverwaltung, die Handlungsgrundlage für eine flächendeckende Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz und eine Neuaufteilung des öffentlichen Straßenlandes und damit für die Einrichtung von Kiezblocks in Wohnquartieren. Die jeweiligen Eingriffsermächtigungen ergeben sich aus den jeweiligen Spezialgesetzen.

Zum MobG im Einzelnen:

- Der § 4 MobG BE enthält die Zielstellung eines menschen- und stadtgerechten Verkehrs. Abs. 3 fordert dahingehend eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Lebensqualität durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie die Schaffung weiterer Räume, in denen der motorisierte Verkehr keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielt.
Abs. 4 verankert die Maßgabe der klimaschutzwirksamen Umgestaltung vorhandener Verkehrsinfrastruktur.
Abs. 5 fordert, dass zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität geeignete Straßen und Plätze als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens nutzbar gemacht werden.
Die Begründung zum MobG BE weist für diesen Paragraphen explizit auf die Notwendigkeit einer deutlichen Reduzierung der Rolle des motorisierten Individualverkehrs und auf neu zu schaffende geschützte Räume hin, die für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer entstehen sollen. Dabei soll die Aufenthaltsqualitätssteigerung auch im Bestand greifen und als Grund für eine mögliche Umgestaltung des Verkehrsraumes gelten, d.h. zur Begründung einer Umgestaltung dienen.
- § 5 MobG BE stärkt die Position des Umweltverbundes und fordert in Abs. 4 auch Maßnahmen zur Anpassung an klimatische Veränderungen. In der Begründung zum MobG BE wird näher ausgeführt, dass dies vor allem die Gestaltung, Ausstattung und Unterhaltung der von den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes genutzten Infrastruktur sowie Einsatz, Auswahl und Pflege von Straßengrün betrifft.
- Die in § 8 MobG BE enthaltenen spezifischen Vorgaben und Ziele zum Umwelt- und Klimaschutz stellen den Bezug her zu den bereits bestehenden Fachgesetzen und Normen: Sowohl die Zielsetzung der Verkehrsverlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes, als auch die Forderung nach einer

ressourcenschonenden und stadtökologisch nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs und der Verkehrsinfrastruktur gehören dazu.

- In § 10 Abs. 1 MobG BE wird gefordert, dass *alle Menschen unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel sicher an ihrem Ziel ankommen sollen*. In Abs. 3 wird die Vision Zero als Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit definiert.
- § 21 Abs. 1 MobG BE fordert das Anstreben *einer selbsterklärenden und verkehrssicheren Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert und voraussetzt*.
- Zur Prioritätensetzung bei konkurrierenden Ansprüchen heißt es in § 24 Abs. 3 MobG BE:

„... Realisierungskonflikte löst die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung im Rahmen einer Abwägungsentscheidung. ... In Bezug auf einzelne Verkehrsmittel und betroffene Nutzungsansprüche berücksichtigt sie insbesondere folgende Aspekte:

1. *Auswirkungen der betroffenen Maßnahmen auf die Zielerreichung der in den §§ 3 bis 15 MobG BE sowie der im STEP Mobilität und Verkehr definierten Ziele,*
2. *Bedeutung der Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Netze,*
3. *Vorhandensein und Eignung alternativer Maßnahmen,*
4. *Möglichkeiten und Wirkung einer partiellen Berücksichtigung von Anforderungen oder partiellen Umsetzung von Maßnahmen.“*

- In § 25 MobG BE heißt es weiter:

„(1)

- *Konflikte zwischen zwei oder mehr Verkehrsmitteln, bei denen es sich nicht um Realisierungskonflikte im Sinne von § 24 Abs. 2 MobG BE handelt, sind durch planerische Abwägungsentscheidungen aufzulösen.*
- *Derartige Konflikte entstehen bei der Umsetzung von Maßnahmen insbesondere dann, wenn Anforderungen des fließenden und des ruhenden Verkehrs nicht gleichzeitig realisierbar sind oder die Anforderungen eines Verkehrsmittels mit denen eines anderen Verkehrsmittels konkurrieren. Der Bedarf nach einer planerischen Abwägungsentscheidung besteht unabhängig vom Anlass der Maßnahme und daher auch unabhängig davon, ob die zur Umsetzung anstehende Maßnahme in einem nach Maßgabe dieses Gesetzes erstellten Planwerk enthalten ist oder nach Soll-Bestimmungen dieses Gesetzes im Regelfall verpflichtend vorgegeben ist.*

(2) *Bei der Abwägungsentscheidung sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:*

1. *die Konvergenz mit den Zielen dieses Gesetzes unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit sowie der Bedeutung der Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Netze,*
2. *die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit,*
3. *der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr,*
4. *die verkehrsmittelspezifischen Ausweichmöglichkeiten im Sinne partieller Umsetzung von Maßnahmen oder der Umsetzung alternativer Maßnahmen.*

(4) *Auch Aspekte des Landschafts-, Natur-, und Artenschutzes sind zu berücksichtigen.“*

- In § 44 MobG BE werden Vorgaben für Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz gemacht. Gemäß Abs. 2 sollen diese *so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt.* In der Begründung zum MobG BE wird dabei auf die Einrichtung von gegenläufigen Einbahnstraßen oder bauliche Maßnahmen wie Diagonalsperren an Kreuzungen, Poller und Fahrgassenverengungen im Bereich der Zufahrt verwiesen.
- § 46 MobG BE fordert die Offenhaltung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr.
- In § 47 MobG BE werden diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten in Wohngebieten (Abs. 3) sowie der Bau von 50.000 Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum gefordert (Abs. 4). In der Begründung zum MobG BE wird ausgeführt, dass hierfür verstärkt Bereiche in Anspruch genommen werden sollen, die aktuell zum Parken von Kraftfahrzeugen genutzt werden.
- § 50 MobG BE fordert, die Selbständigkeit von Kindern durch geeignete Maßnahmen zu fördern (Abs. 7). In der Begründung zum MobG BE wird hierzu ausgeführt, dass geeignete Maßnahmen beispielsweise eine größere Übersichtlichkeit der Straßenraumgestaltung, eine selbsterklärende Verkehrsinfrastruktur, aber auch eine Umgestaltung des Umfelds von Schulen sein können. Weiterhin wird in Abs. 8 für die Belange des Fußverkehrs und des Aufenthalts im öffentlichen Raum ein angemessener Anteil am Straßenraum gefordert. Abs. 9 legt fest, dass die Einrichtung von temporären Spielstraßen gefördert wird.
- Nach § 54 Abs. 2 MobG BE sollen sich Bereiche mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr durch eine besonders fußverkehrsfreundliche Gestaltung und Ausstattung sowie eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen. Dazu

gehört auch die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche. Insbesondere an der Einmündung von Nebenstraßen in Hauptstraßen soll dem Fußverkehr im Rahmen des geltenden Rechts Vorrang beim Queren von Straßen eingeräumt werden.

- § 55 MobG BE fordert barrierefreie Querungsmöglichkeiten in ausreichend geringen Abständen sowie den zukünftig grundsätzlichen Einsatz von Doppelquerungen (Abs. 4) sowie verringerte Strecken bei der Querung, z.B. durch Mittelinseln oder Gehwegvorstreckungen (Abs. 5). In Abs. 6 wird die Gewährleistung ausreichender Sichtbeziehungen an allen Querungsmöglichkeiten gefordert. Bei unzureichenden Sichtbeziehungen sollen kurzfristig geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Dazu zählen auch bauliche Maßnahmen gegen Falschparken an Kreuzungen und Querungsmöglichkeiten. Endende straßenbegleitende Gehwege auf einer Seite der Fahrbahn sollen zukünftig mit direkten, sicheren und barrierefreie Querungsmöglichkeiten ausgestattet werden (Abs. 8). Bei Neubau und Erneuerung von Einmündungen ohne starken Fahrzeugverkehr sollen für den Fußverkehr niveaugleiche Gehwegüberfahrten geschaffen werden (Abs. 9).
- In Bereichen mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr sowie in Nebenstraßen mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen, in denen Kinderspiel im Straßenraum gefördert werden soll oder in denen motorisierter Verkehr zu Gefährdungslagen für den Fußverkehr führt, soll nach § 56 Abs. 1 MobG BE der motorisierte Durchgangsverkehr insbesondere durch geeignete straßenrechtliche, verkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen wie Quer- und Diagonalsperren minimiert oder vermieden werden.
- In § 58 Abs. 1 MobG BE werden provisorische Lösungen zur Schaffung von sichtbaren Veränderungen innerhalb eines kurzen Zeitraums ermöglicht. In der Begründung zum MobG BE werden hierzu beispielhaft farbige Markierungen zur Markierung eines vorgezogenen Seitenraumes benannt, die als provisorische Lösung einen Übergang hin zu einer permanenten Lösung darstellen.

3.2 Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 (StEP MOVE, März 2021)

Das übergeordnete Leitbild der Berliner Verkehrspolitik ist die menschenfreundliche Stadt, bei der dem Umweltverbund zur Bewältigung der Mobilität Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eingeräumt wird. So wird Berlin zu einem Ort, der den Bedürfnissen der Menschen, des Klimaschutzes und der Umwelt gerecht wird. Ziel ist die Entkoppelung von Mobilität und Verkehr – es sollen mehr Mobilitätsoptionen bei weniger Straßenverkehr ermöglicht werden (S. 6).

Der StEP Move formuliert die folgenden Ziele (S.18):

- *„Neuaufteilung des Straßenraums zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit,*
- *Verbesserung der urbanen Infrastruktur inklusive attraktiver und sicherer Wege für den Fuß- und Radverkehr, autofreien Kiezen, (...), Schaffung und Verbesserung von Grünflächen, Plätzen etc.,*
- *Gewinnung der bisher vom ruhenden Verkehr motorisierter Kraftfahrzeuge genutzten Flächen für die Nutzung durch den Umweltverbund, Lieferverkehre und zugunsten der Aufenthaltsqualität (...),*
- *Autoarme Gestaltung neuer Stadtquartiere und Verbesserung der Anbindung bestehender Quartiere, insbesondere in der Außenstadt, an den Umweltverbund,*
- *Herstellung von Barrierefreiheit,“*

S.19:

- *„Lärm- und Luftschadstoffminderung durch Ausweitung von Tempo 30 und mehr autofreien und verkehrsberuhigten Straßen wie Fußgängerzonen, Fahrradstraßen, Umnutzung von Fahrspuren für den Radverkehr, Spielstraßen oder verkehrsberuhigte Kieze,“*

S.20:

- *„Umnutzung dauerhaft nicht mehr benötigter Verkehrsflächen für neue Nutzungen,*
- *Verbesserung der städtebaulichen und Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen,*
- *Verkehrliche Entlastung sensibler Bereiche (zum Beispiel Wohngebiete, Ortsteilzentren, Innere Stadt),“*

S.21:

- *„Berücksichtigung der Folgen des Klimawandels bei der Gestaltung von Verkehrsinfrastrukturen und -bauwerken sowie im öffentlichen Raum,*

- *Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split im Personenverkehr auf Ebene der Gesamtstadt bis 2030 auf 82 Prozent (74 Prozent in 2018),*
- *Weitere Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split im Personenverkehr in der Inneren Stadt (ausgehend von 83 Prozent in 2013)*
- *Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung (Fzg-km) um mindestens 10 Prozent bis 2030 in der Gesamtstadt.“*

Zur Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raumes und der Barrierefreiheit (S. 27) werden folgende Punkte benannt:

- *„Nahmobilität attraktiv erlebbar machen*
- *Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen schaffen, bewahren und steigern*
- *Gestaltungsqualität des öffentlichen Raumes erhöhen*
- *„Entrümpelung“ des öffentlichen Raums, Abbau nicht mehr verwendeter oder zeitgemäßer Infrastrukturen (inklusive Parkplätzen)*
- *Schaffung sicherer und konfliktärmerer Verkehrsinfrastruktur*
- *Anpassungen des Verkehrssystems an die Anforderungen von Senior*innen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen“*

Auf Seite 34 werden folgende Ziele benannt:

- *„Entlastung von Wohngebieten von unnötigen Kfz-Verkehren*
- *organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsverdrängung in Wohngebiete“*

Auch *„Maßnahmen zum Klimaschutz und Klimaanpassung“* werden gefordert (S.35).

3.3 Radverkehrsplan des Landes Berlin (RVP, in der Fassung vom 16.11.2021)

In Abschnitt 3.3.3.4 zu Durchgangsverkehr in Wohnquartieren heißt es:

„Um das untergeordnete Straßennetz für den Radverkehr attraktiv zu gestalten, sind beispielsweise Wohnquartiere von quartiersfremdem Kfz-Durchgangsverkehr möglichst freizuhalten. Folgende bauliche Maßnahmen sollen in Nebenstraßen geprüft und angewendet werden:

- *(vorzugsweise infrastrukturelle) Quer- oder Diagonalsperren an Kreuzungen,*
- *(vorzugsweise infrastrukturelle) Poller oder Fahrgassenverengungen im Bereich der Zufahrt,*

- *(infrastrukturelle) Aufpflasterungen an Einmündungen beziehungsweise Ausgestaltung von Einmündungen als Gehwegüberfahrten.*

Diese Maßnahmen sollen prioritär in Nebenstraßen des Radverkehrsnetzes und in fußverkehrsfreundlichen Nebenstraßen berücksichtigt werden, um die Vorgabe des Mobilitätsgesetzes umzusetzen. Erfahrungen aus verkehrsberuhigten Wohnquartieren zeigen, dass die Herausnahme des Durchgangsverkehrs sehr wirkungsvoll ist – sowohl im Hinblick auf die Attraktivität des Quartiers als auch auf die Verkehrssicherheit.“

3.4 Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz (EWG Bln, in der Fassung vom 11.09.2021)

In § 15 EWG Bln Abs. 1 wird die Unterstützung von Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und seiner unvermeidbaren Folgen für Berlin durch den Berliner Senat zugesagt:

„Der Senat wird weiterhin verpflichtet, auf der Grundlage eines aktuell zu haltenden Kenntnisstandes über den Klimawandel ... die Funktion der städtischen Infrastrukturen sowie die urbane Lebensqualität zu erhalten.“

3.5 Stadtentwicklungsplan Klima 2.0 (StEP Klima 2.0, Dezember 2022)

Mit dem StEP Klima 2.0 wurden die folgenden Leitlinien beschlossen (S. 15ff):

„DIE STADT MIT BLAU-GRÜNEN MASSNAHMEN ABKÜHLEN

Im Klimawandel nimmt die Hitzebelastung in allen Stadträumen zu. Berlin setzt es sich zum Ziel, die Stadt durch blau-grüne Maßnahmen zu kühlen. Dafür können viele Maßnahmen der hitzeangepassten und wassersensiblen Stadtentwicklung eingesetzt werden: Sie greifen bei Tag wie bei Nacht, in öffentlichen und multifunktionalen Räumen, an und auf Gebäuden, im Wohn- wie im Arbeitsumfeld und auch bei Infrastrukturen. Klimaaoptimierte Stadtentwicklung verschafft den Menschen in Berlin rund um die Uhr kühle und angenehme Aufenthaltsqualität und Erholung.

WASSER ALS KOSTBARE RESSOURCE FÜR DIE KLIMAOPTIMIERTE STADT SICHERN UND NUTZEN

Regenwasser hat unschätzbaren Wert für die Stadt im Klimawandel. Es kühlt, wenn es verdunstet, stabilisiert den Wasserhaushalt und stärkt die urbanen Grünflächen. Die Konkurrenz um die Ressource Wasser wird sich durch den Klimawandel verschärfen. Daher setzt sich Berlin das Ziel, Regenwasser zu speichern und zu nutzen, statt es abzuleiten. Wie ein Schwamm soll die Stadt die Niederschläge aufnehmen, das meiste Wasser an Ort und Stelle zurückhalten

und es für Bewässerung und Verdunstung zur Verfügung stellen. Das schützt das Stadtgrün vor Austrocknung und Hitzestress. Gut mit Wasser versorgte Bäume und Grünflächen sind gut funktionierende kleinräumige Kühlsysteme, die in Hitzeperioden für Entlastung sorgen. Auch der Wasserhaushalt der vielen Kleingewässer wird durch gezielt zugeleitetes Regenwasser stabilisiert. Damit können sie ihre Aufgaben für Erholung und klimatische Entlastung besser erfüllen. Weiterhin wird durch Versickerung von Regenwasser die Neubildung von Grundwasser erhöht.

GEGEN ÜBERFLUTUNG VORSORGEN, GEWÄSSERBELASTUNG REDUZIEREN UND GEWÄSSERRÄUME ATTRAKTIV UND BIODIVERS GESTALTEN

...

Mit der wassersensiblen Stadtentwicklung setzt sich Berlin auch das Ziel, gegen die immer häufigeren Starkregenereignisse und die damit einhergehenden Überflutungen vorzusorgen. Die Hochwasservorsorge ist ebenfalls eine Zukunftsaufgabe, der sich Berlin stellt. ... Berlin schafft die Voraussetzungen, um die Kanalisation zu entlasten, die Oberfläche der Stadt zeitweilig als Leit- und Speichersystem zu nutzen und so Menschen, Gebäude und Infrastruktur zu schützen. Weiter soll die Kapazität erhöht werden, Regenwasser zu nutzen und zu speichern. Wo es sich anbietet, sollen Rückhalteräume so gestaltet werden, dass sie mehrfach nutzbar sind und zu einer lebenswerten Stadtumwelt beitragen.

...

Dafür muss die Regenentwässerung von Straßen, Plätzen, Stellplatzflächen und privaten Grundstücken verstärkt von der Kanalisation abgekoppelt und dezentral gemanagt werden. Regenwasser vor Ort zu speichern und zu verwenden, ist auch Bestandteil der Leitlinien 3 und 5. Die abflussarme Stadt wird zu einem Kernziel.“

Folgende Handlungsempfehlungen werden gegeben:

S. 39:

„Oberflächen zu verschatten ist eine wirksame Maßnahme, um am Tag zu kühlen. Erreicht wird das vor allem durch Baumpflanzungen in öffentlichen Räumen. Plätze, Straßen, Sammelstellplätze, Pocket-Parks und halböffentliche Grünflächen sollen daher bei Neubau oder Sanierung klimaoptimiert, und das heißt: mit beschatteten Plätzen und Wegen ausgestattet werden. An sonnigen heißen Tagen tragen vor allem standortgerechte Bäume (als Haine, Alleen, in Reihen oder einzeln gepflanzt) und Sträucher dazu bei, Grünflächen zu kühlen. Wichtig für die Aufenthaltsqualität sind außerdem beschattete Ruhe-, Bewegungs- und Spielbereiche (auch Wasserspiel) und genügend attraktive Sitzgelegenheiten im Schatten.

Entsiegeln und Begrünen wirkt dem Wärmeinseleffekt ebenso entgegen wie dem Abfluss des Regenwassers. Je nach Ausführung sind begrünte Frei- und

Gebäudeflächen auch hilfreich als Retentionsräume, indem sie Wasser speichern und verdunsten, das Durchlüften erleichtern oder Schatten spenden. Um diese Multifunktionalität zu nutzen, sollen Flächen wo immer möglich (teil-)entsiegelt und begrünt werden.“

S. 40:

„Das Verdunsten von Wasser soll gefördert werden, um die Stadt zu kühlen. Wesentlich dafür ist es, den Anteil an feuchten Vegetationsflächen (Urban Wetlands) zu erhöhen. Ihre verdunstungsaktiven Böden und Pflanzen sichern und steigern bei anhaltender Hitze den Kühleffekt. Verdunstungsbeete, Baumrigolen und Tiefbeete (mit und ohne zusätzliches Speicherelement) oder Versickerungsmulden mit und ohne Rigolen sind kombinierte Lösungen aus Speicher und Bepflanzung für Frei- und Verkehrsflächen. Wer in dichter Bebauung ohne private Freiflächen und Gärten lebt, braucht wohltuende Orte im Umfeld, um sich tags im Freien zu erholen und abzukühlen. Solche Klimakomfortplätze sollten bevorzugt in Zentren und im unmittelbaren Umfeld von Wohn-, Arbeits-, Bildungs-, Gesundheitsstätten und weiteren öffentlichen Standorten entwickelt werden. Dafür eignen sich schattige, attraktive Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten im Grünen: begrünte Stadtplätze, Pocket-Parks aber auch Plätze an Gewässern, Wasserspielen und Brunnen.“

S. 40f:

„Wo immer möglich sollen durch grundstücks- und eigentumsübergreifende Kooperationen in hitzebelasteten Stadträumen qualitätsvolle Plätze und Räume mit hohem Klimakomfort entwickelt werden, die zugleich für Durchlüftung sorgen. Dazu zählen grüne Höfe, Gärten, Gemeinschaftsgrün und Dachlandschaften, die (zum Beispiel für Urban Gardening) allgemein nutzbar sind, sowie grüne Wege um und zwischen Bildungs-, Gemeinschafts- und Sporteinrichtungen. Hängen diese Flächen zusammen, kumuliert sich ihre Wirkung und der erzielte Ausgleich. An zentralen Orten im öffentlichen Raum Wasserspiele, Sprühnebelbrunnen und Trinkbrunnen aufzustellen und zu betreiben, dient der physiologischen Entlastung. Das Trinkbrunnenbauprogramm⁴⁶ des Landes ist ein wichtiger Baustein dafür. Trinkwasserstationen im öffentlichen Raum stellen – genau wie die Stationen der Initiative Refill Deutschland – auch außerhalb gastronomischer Angebote Wasser zur Verfügung. Die Schwerpunkträume der Hitzebelastung sollen als planerische Hinweise für die Standortsuche und eine mögliche Ausweitung des Programms genutzt werden. Bewegtes Wasser kühlt besonders gut. Deshalb eignen sich Brunnen und Wasserspiele mit Fontänen oder Sprühnebeln, um auf Stadtplätzen für zusätzliche Abkühlung zu sorgen. Sie sind zugleich Gestaltungselemente, die die Aufenthaltsqualität deutlich steigern.“

S. 49:

„Vor allem Straßen und Parkplätze haben erhebliches Potential, sie für die Anpassung an den Klimawandel zu aktivieren, indem zum Beispiel schattenspendende Bäume gepflanzt und Pflanzflächen zur Verdunstung oder Regenwasserversickerung angelegt werden. Das verbessert auch ihre Aufenthaltsqualität.“

3.6 Begrenzungen von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)

In einem Hinweisblatt formuliert die SenUMVK Bestimmungen für ein verpflichtendes dezentrales Regenwassermanagement bei Neubauten als. Ziel dieser Regelung ist es die Kanalisation zu entlasten für die Fälle von Starkregen, Schutz des natürlichen Gewässers durch Vermeidung des Abflusses von verdünntem Schmutzwasser und Verbesserung des Stadtklimas durch mehr Möglichkeiten der Versickerung und der Verdunstung von Wasser an Ort und Stelle.

Im Detail werden folgende Bestimmungen genannt, die auch für die Planung von Kiezgestaltungen relevant sein können:

„Nach § 5 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz des Bundes (WHG) ist jede Person bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, verpflichtet, nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften zu vermeiden, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten sowie eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden. Die Gewässer sind nachhaltig zu bewirtschaften, unter anderem mit dem Ziel, möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen sowie an oberirdischen Gewässern so weit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten und insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen (vergleiche § 6 Abs. 1 Nr. 5 und 6 WHG).“

*„Bei einem Bauvorhaben ist die Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt durch Verdunstung und Versickerung mittels planerischer Vorsorge sicher zu stellen. Eine vollständige Bewirtschaftung des Regenwassers auf dem Grundstück ist auch bei einer starken Überbauung oder Versiegelung möglich. Es liegt in der Verantwortung der Vorhabenträger*innen geeignete Maßnahmen zur dezentralen Regenwasserbewirtschaftung zu wählen.“*

Daneben gibt es das politische Ziel der Abkopplung bzw. Umsetzung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung im Bestand.

3.7 Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030):

Im Fokus des BEK stehen die effizientere Nutzung von Ressourcen sowie die Verminderung von CO₂-Emissionen zum Erreichen der Klimaziele des Landes Berlin und der Verbesserung der Lebensqualität vor Ort. Da der motorisierte Straßenverkehr der mit Abstand größte CO₂-Emittent im Verkehrsbereich ist, beziehen sich BEK-Maßnahmen vorwiegend auf diesen Verkehrsträger.

Als einen Schlüsselfaktor nennt das BEK 2023 die Mobilitätswende.

S. 64:

„Für das Land Berlin bieten sich viele Handlungsmöglichkeiten, um Maßnahmen für eine Mobilitätswende zu implementieren und umzusetzen. Dies ist im Personenverkehr beispielsweise der Ausbau von Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturen (Maßnahmen V-1 und V-3), welche auch eine infrastrukturlose Regelung und Lenkung der Verkehre einschließt, oder die qualitative Verbesserung und quantitative Ausweitung des Angebotes öffentlicher Verkehrsmittel (Maßnahme V-4). Im Rahmen des Berliner Programms für Nachhaltige Entwicklung (BENE II) können sowohl Maßnahmen zur besseren Vernetzung und Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes, der weitere Ausbau des ÖPNV als auch die Verbesserung der Radinfrastruktur und des Fußverkehrs auf der Grundlage des Berliner Mobilitätsgesetzes gefördert werden.“

„Um infrastrukturelle und neuregelnde Maßnahmen möglichst rasch umzusetzen, sollten auch provisorische, dafür jedoch schnell umsetzbare Lösungen genutzt werden, wie z.B. Pop-up-Radwege, die mittelfristig durch dauerhafte bauliche Elemente ersetzt oder in eine unbefristete verkehrsrechtliche Regelung überführt werden.“

S. 65:

„Eine zentrale Stellschraube auf dem Weg zu einer Mobilitätswende ist die Neuaufteilung des öffentlichen Raums. Durch den Abbau der Privilegien des motorisierten Individualverkehrs soll dem Umweltverbund mehr Raum gegeben und gleichzeitig Platz für andere Nutzungen, einschließlich Anpassungsmaßnahmen an die Folgen des Klimawandels, geschaffen werden. Daher wird der Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums im BEK 2030 ein eigenes Maßnahmenkapitel zugeordnet (Maßnahme V-5); auch in den Maßnahmen zum Klimanotstand, im MobG BE (z. B. in § 4) sowie imStEP MoVe wird eine Reduzierung und effektivere Nutzung des Verkehrsraums für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr als Zielvorstellung genannt. Bei der Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen, wie Klimastraßen, Kiezblocks, verkehrsberuhigte Kieze, fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen oder PocketParks, werden Nachbarschaftsinitiativen mit einbezogen und unterstützt. Mittelfristig wird sich die Zahl der öffentlichen

Stellplätze zugunsten von Ladezonen für Wirtschaftsverkehr und Fahrradinfrastruktur verringern.“

Kiezblocks werden im BEK 2023 als mögliche Maßnahmen an folgenden Stellen genannt:

S. 178: V-5 Flächengerechtigkeit und Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten des Umweltverbund:

„Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung erarbeitet in 2023 beginnend Leitlinien bzw. Vorgaben für eine Neuordnung und Gestaltung des öffentlichen Raums, die die Zielstellung einer Angebotsverbesserung des Umweltverbunds verfolgen und somit auf eine kontinuierliche Reduktion des MIV in Berlin hinwirken.

b) Die für den Verkehr zuständige Senatsverwaltung und alle Bezirke initiieren Modell- und weitere Projekte zur Neuaufteilung des öffentlichen Raums (wie Klimastraßen, Kiezblocks oder PocketParks), wie in den Richtlinien der Regierungspolitik 2021–2026 beschrieben. Dabei beziehen sie nachbarschaftliche Initiativen nach Möglichkeit ein.

c) Die Inhalte und Erfahrungen aus den Modellprojekten fließen in die Überarbeitung bestehender Planwerke, Regelwerke und Leitlinien der für den Verkehr zuständigen Senatsverwaltung ein, um die die Umgestaltungsprojekte schrittweise auf das gesamte Stadtgebiet auszudehnen.

d) Förderprogramme zur Unterstützung von zivilgesellschaftlichen Gruppen bei der Durchführung von Projekten zur Neuaufteilung von Verkehrsflächen werden fortgeführt und ausgebaut.

e) Begleitend initiiert die Hauptverwaltung eine Kampagne zu den positiven Auswirkungen einer gerechteren Flächenverteilung im städtischen Raum.

f) Die Möglichkeit temporärer Sperrungen bestimmter Straßenabschnitte für den motorisierten Verkehr an ausgewählten Sonn- und Feiertagen (z.B. angelehnt an die Ciclovías in Lateinamerika) wird geprüft.

g) Die zuständige Senatsverwaltung prüft die Einführung einer Prämie, zum Beispiel in Form einer kostenlosen Zeitkarte für den ÖPNV, für Menschen, die ihren Pkw dauerhaft abgeben.“

S. 197: V-13 Stadt- und klimaverträgliches Geschwindigkeitsniveau innerorts

„Um mögliche Durchgangsverkehre auf Neben- und Wohnstraßen zu verhindern, werden in angrenzenden Wohngebieten, womöglich, verkehrsberuhigende Maßnahmen (wie z.B. Modalfilter oder Einbahnstraßenregelungen im Rahmen von Kiezblocks oder Diagonalsperren, vgl. Maßnahme V-5) umgesetzt.“

Außerdem finden sich folgende Maßnahmen im BEK 2030, die auch die dargestellten Kiezblock-Maßnahmen stützen:

S. 163 ff.: V-1 Zufußgehen attraktiver und sicherer machen

Neben „Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas“ und „Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit verbessern“ wird hier auch „Modellprojekte umsetzen und verstetigen“ als Auftrag festgelegt:

„Die Hauptverwaltung und die Bezirke führen Modellprojekte zur fußgängerfreundlichen Umgestaltung des öffentlichen Raums durch und nutzen die gewonnenen Erfahrungen dann für eine breitere Umsetzung.

Nachbarschaftsinitiativen werden soweit möglich eingebunden.

d) Die für den Verkehr zuständige Senatsverwaltung und die Bezirke unterstützen Modellprojekte, die den Fußverkehr fördern (z.B. fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen, verkehrsberuhigte Kieze).

e) Die Modellprojekte sollen, wo es sinnvoll und möglich ist, mit Einbindung oder auf Initiative von Anwohnerinnen, Anwohnern und Nachbarschaftsinitiativen umgesetzt, weiterentwickelt und verstetigt werden.

f) Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung prüft im Rahmen der Erarbeitung des Fußverkehrsplans und dessen Fortschreibung, wie erfolgreiche Modellprojekte mittel- bis langfristig auf das Stadtgebiet ausgedehnt werden können und welche Zielwerte hierfür auch unter Klimaschutzgesichtspunkten festgelegt werden sollen.“

S. 170 f.: V-3 Radfahren attraktiver und sicherer machen

„...d) Die Bezirke prüfen in Nebenstraßen im Radverkehrsnetz, vorrangig im Radvorrangnetz, die Einführung von Fahrradstraßen.

Diese werden wo möglich und angemessen, entsprechend dem Leitfaden „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin“ durch die verkehrsrechtliche Anordnung von für den Kraftfahrzeugverkehr

gegenläufig angeordneten Einbahnstraßenregelungen, Verkehrseinrichtungen wie verkehrsrechtliche Sperrpfosten oder

durch infrastrukturelle Maßnahmen der Straßenbaubehörde so eingerichtet, dass jeglicher motorisierte Durchgangsverkehr

(ausgenommen E-Bikes und E-Tretroller) unterbleibt. Bei den baulichen Mitteln (u.a. Quer- und Diagonalsperren) wird, wo möglich, auf Entsiegelung, mehr Versickerungsflächen und Abkühlung z.B. durch mehr Straßengrün geachtet.“

Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Gesundheit:

S. 245f.: A-G-6 Kostenfreie Trinkwasserversorgung im öffentlichen Raum und öffentlichen Einrichtungen

„Mit der Bereitstellung von kostenfreiem Trinkwasser im öffentlichen Raum soll insbesondere in den Sommermonaten an Tagen mit hohen Lufttemperaturen der Hitzestress für vulnerable Bevölkerungsgruppen (u.a. Wohnungslose) reduziert werden. Darüber hinaus tragen Trinkwasserbrunnen dazu bei, die Aufenthaltsqualität von öffentlichen Plätzen und in Grünanlagen zu erhöhen.“

Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Stadtentwicklung und Stadtgrün:

S. 255f.: A-S-3 Klimaanpassung bei Neubauvorhaben und in den neuen Stadtquartieren

„Für einen nachhaltigen Umgang mit Regenwasser bei Neubauvorhaben sollen Rahmenbedingungen und Maßnahmen zur Klimaanpassung auf Quartiers-, Grundstücks- und Gebäudeebene betrachtet werden. Es sollen folgende Grundlagen für eine effektive Berücksichtigung in der Planung und Umsetzung geschaffen werden:

a. Als fachliche Hilfestellung für den Umgang mit Regenwasser wurde die „Orientierungshilfe Regenwasser“ durch die Berliner Regenwasseragentur entwickelt. Es gilt den Bekanntheitsgrad dieser unter (Projekt-)Verantwortlichen zu steigern und eine eigenständige Nutzung zu adressieren.

Derzeit ist die Orientierungshilfe auf bestimmte Verfahrenstypen fokussiert und sollte sukzessiv weiterentwickelt werden, bspw. um weitere umsetzungsrelevante Themenfelder und Praxisbeispiele ergänzt werden.

b. Zur Berücksichtigung von Maßnahmen der Klimaanpassung sind diese frühzeitig in (informellen) städtebaulichen Planungsverfahren mit einzubeziehen und in den Aufgabenstellungen, den Anforderungen und Zielen zu benennen. Hierfür soll eine Übersicht, welche planerische Grundlagen der Folgenabschätzung und Konzeptentwicklung darstellt, entwickelt werden. Im Ergebnis soll die Übersicht (ergänzend zu a.) als Hilfestellung zur Ermittlung und Bewertung von Klimafolgen im Projekt dienen.

Als Grundlagen werden u.a. die Ergebnisse des StEP Klima 2.0, die Erkenntnisse aus dem Pilotvorhaben „Klimakonzept Blankenburger Süden“ und der Maßnahme zu multicodierten Klimakomfortplätzen einfließen.

c. Auf Grundlage der o.g. Konzepte sollen in den Projekten blau-grüne Infrastrukturen in öffentlichen Bereichen wie Stadtplätzen, Verkehrs-, Grün- und Freiräumen zur Umsetzung dezentraler Regenwasserbewirtschaftungsmaßnahmen sowie zur Verbesserung des Stadtklimas, zur Förderung des natürlichen Wasserhaushalts, dem Umgang mit Starkregen und Trockenperioden sowie Maßnahmen zur Multicodierung von Flächen realisiert werden...“

S. 261: Blau-Grüne Infrastrukturen und multicodierte Klimakomfortplätze im Bestand befördern

„Innerhalb der Maßnahme sollen Klimaanpassungskonzepte für innerstädtische Quartiere, Plätze, Straßen, Frei- und Grünräume unter der Berücksichtigung multicodierter Nutzung entwickelt werden. In die Konzepte sind besonders blau-grüne Infrastrukturen zu integrieren, die dem Schwammstadtprinzip folgen. Hierzu zählen Konzepte, welche eine klimaangepasste und naturschutzfachlich

sinnvolle Bepflanzung bzw. Integration erhaltenswerter Vegetation vorsehen. Für die Pflege und Erhaltung des Grüns ist dieses in den Maßnahmen des Regenwassermanagements mitzudenken. Neben der Nutzung des Niederschlags zur Grünunterhaltung sind ebenso blaue Infrastrukturen wie zum Beispiel kleine Wasserläufe, Wetlands, Retentionsflächen oder weitere durch Niederschlag gespeiste temporäre Wasserflächen zur Kühlung, Verdunstung und Starkregenvorsorge vorzusehen. Über das Berliner Plätzeprogramm werden baukulturelle Maßnahmen der Qualifizierung und des Umbaus von öffentlichen Räumen finanziert. Dazu gehören auch Maßnahmen der Klimaanpassung, beispielsweise durch Schaffung blau-grüner Infrastrukturen.“

3.8 Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm (LaPro)

Mit dem LaPro wurden die folgenden Entwicklungsziele und Maßnahmen für die Verbesserung der Erholungssituation, die Stützung des Naturhaushaltes, den Erhalt der biologischen Vielfalt und das Landschaftsbild beschlossen, die auch für den Straßenraum relevant sind:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum; einschließlich Straßenbaumpflanzungen
- Erhöhung des Anteils naturhaushaltswirksamer Flächen (Entsiegelung sowie Dach-, Hof- und Wandbegrünung)
- Dezentrale Regenwasserbewirtschaftung
- Verbesserung der bioklimatischen Situation und der Durchlüftung
- Erhöhung der Rückstrahlung (Albedo)
- Verbesserung der lufthygienischen Situation
- Erhalt von Freiflächen und Beseitigung unnötiger Bodenversiegelungen in Straßenräumen, Höfen und Grünanlagen
- Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna
- Erhalt und Entwicklung begrünter Straßenräume; Wiederherstellung von Alleen, Promenaden, Stadtplätzen und Vorgärten

3.9 Luftreinhalteplan für Berlin, 2. Fortschreibung (Dezember 2019)

„Das Land Berlin war verpflichtet, den Luftreinhalteplan für Berlin dahingehend fortzuschreiben, dass eine schnellstmögliche Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte erreicht wird. Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt hat die Europäische Gemeinschaft Grenzwerte für

Luftschadstoffe festgelegt. Dabei sind empfindliche Bevölkerungsgruppen besonders zu schützen.“(S. 16f)

„Die Stadt London hat in ihrer Luftreinhaltestrategie das Ziel formuliert, langfristig, das heißt bis 2030, die Richtwerte der WHO für die PM10- und PM2,5-Partikel zu erreichen. Der Luftreinhalteplan fordert für Berlin ähnliche strategische Langfristziele, um den Schutz der Gesundheit seiner Bürgerinnen und Bürger zu erhöhen. Mit der Formulierung eines Umweltziels für die Luftqualität im StEP Mobilität ist bereits ein Anfang gemacht, indem bis 2030 mit dem im StEP Mobilität vorgesehenen Maßnahmenportfolio die „Senkung der NO2-Jahresmittelwerte an allen Straßen unter 30 Mikrogramm pro Kubikmeter sowie die Senkung der Feinstaubbelastung auf ein Niveau, das sich an den Richtwerten der Weltgesundheitsorganisation orientiert (zum Beispiel Jahresmittel von 20 Mikrogramm pro Kubikmeter für PM10)“ angestrebt wird.“ (S 182)

„Wie im Luftreinhalteplan ausgeführt wird, kann mit einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und höheren Parkgebühren eine Reduzierung der Luftbelastung erreicht werden. So wird einerseits der Kfz-Zielverkehr innerhalb des S-Bahn-Ringes gemindert und auf den Umweltverbund verlagert, andererseits führt die sinkende Parkplatzauslastung zu einer Abnahme des „Parkdrucks“ und damit zu einer deutlichen Reduzierung des Parksuchverkehrs. Insbesondere beim Modal Split des Wegezwecks Arbeit kann ein Modal Shift auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erreicht werden.

Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs dient dabei nicht nur der Verbesserung der Luftqualität, sondern hat auch positive Folgen für den Klimaschutz, die Verkehrssicherheit oder den Lärmschutz. Zudem gestaltet sich durch die Reduzierung des MIV die Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs effizienter.“(S. 221)

3.10 Charta für das Berliner Stadtgrün (Mai 2020)

Die Charta für das Berliner Stadtgrün ist eine Selbstverpflichtung des Landes Berlin mit dem Ziel, das Berliner Stadtgrün für zukünftige Generationen zu sichern, zu stärken und weiter zu entwickeln.

Zum Thema „Potential der Grauen Infrastruktur nutzen“ heißt es auf Seite 13f:

„Vor allem die Straßenräume, die unter dem Leitbild der autogerechten Stadt entstanden sind, weisen aus heutiger Sicht oft überdimensionierte Flächen für den PKW- und LKW-Verkehr auf.

Im Zuge des Mobilitätswandels ist es möglich und notwendig, die Flächennutzung des Straßenraums differenzierter als bisher zu gestalten. Der Straßenraum soll fair verteilt und so umgestaltet werden, dass er für alle

Verkehrsteilnehmenden sicher und angenehm ist. Straßen, verstanden als Orte der Begegnung, verknüpfen die Wohnorte mit den Grünräumen.

Das Berliner Mobilitätsgesetz, die Berliner Fuß- und Radverkehrsstrategien und die Qualifizierung des Straßengrüns ergänzen sich und leisten damit einen Beitrag zur Verkehrswende in Berlin.

- *Im Rahmen von Neubau, Umbau und Sanierung von Straßen wird zukünftig der Aufenthaltsqualität, der Grünausstattung sowie der Nahmobilität eine größere Bedeutung beigemessen.*
- *Da sich wenig begrünte Straßenräume schnell aufheizen, spielt ihre Umgestaltung für die Klimaanpassung eine wichtige Rolle. Der Anteil an Straßengrün und besonders an Straßenbäumen ist dort, wo es sinnvoll und möglich ist, deutlich zu erhöhen.*
- *Folgen von Starkregenereignissen können durch eine wassersensible Straßengestaltung gemildert werden. Regenwasser muss vermehrt dezentral zurückgehalten werden und versickern und verdunsten, um die Stadt zu kühlen und die Kanalisation zu entlasten.“*

3.11 Einzelanforderungen zur Wahrung der Rechte von Menschen mit Behinderung

- § 7, Abs. 2, S. 2 u. 3 BerlStrG: Anforderung zur Wahrung der „Belange [...] der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personen sowie von Menschen mit Behinderungen“ bei Bau, Unterhaltung, Erweiterung, Verbesserung oder Änderung der Straßenbaulast,
- § 3 MobG BE: Anforderungen zur Wahrung des Rechts von Menschen mit Behinderungen auf gleichwertige Mobilität „an allen Tagen des Jahres und rund um die Uhr [...] in allen Teilen Berlins“,
- § 4, Abs. 2 i. V. m. § 2, Abs. 6 MobG BE: Anforderung zur Wahrung des Rechts von Menschen mit Behinderungen auf eine „Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote [...] zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen“ sowie auf „Verkehrsmittel [...] sowie andere gestaltete Lebensbereiche“, die „in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Eine besondere Erschwernis liegt insbesondere auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder

erschwert wird oder ihre Reaktions-, Geh- oder Fahrgeschwindigkeit im Verkehr nicht in geeigneter Weise berücksichtigt wird.“

- § 10, Abs. 1 und 2 MobG BE: Anforderung zur Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme und des Respekts aller Verkehrsteilnehmenden,
- § 50, Abs. 2 MobG BE: Anforderung zur Wahrung und Stärkung der „(wichtigen) Funktion (sc. von Gehwegen) als geschützte Räume auch und gerade für die schwächsten Verkehrsteilnehmer“ als „Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Auswirkungen auf Fußwege“,
- § 50, Abs. 13 MobG BE: Anforderung zur Gestaltung von Gehwegen und Radwegen, die „getrennt geführt werden (sollen)“, um das hohe Unfall- und Konfliktpotential zwischen dem Fußverkehr und Radverkehr zu vermindern,
- § 55, Abs. 4, S. 1, 2. HS MobG BE: Anforderung zur Gestaltung von Querungen, damit diese von zu Fuß Gehenden "sicher genutzt werden können“.

4 GERICHTLICHE ENTSCHEIDUNGEN UND RECHTLICHE AUSFÜHRUNGEN

In diesem Abschnitt werden gerichtliche Entscheidungen und weitere richtungsweisende rechtliche Ausführungen in Literatur und Verwaltung vorgestellt, die u.U. bei der Errichtung von Kiezblocks als Teil der Begründung mitherrangezogen werden können.

Hinweis:

Die im Folgenden aufgeführten gerichtlichen Entscheidungen und Rechtsmeinungen können nicht pauschal verwendet werden. Ihre Aussagen müssen auf Übertragbarkeit auf den jeweiligen Einzelfall geprüft werden. Rechtliche Risiken und gerichtliche Auseinandersetzungen können nicht ausgeschlossen werden.

4.1 Voraussetzungen für ein städtebauliches Konzept i.S.d. § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO

4.1.1 Bundesverwaltungsgericht in seinem (Grundsatz-)Urteil vom 20. April 1994 (Az. 11 C 17/93):

„Es muss jedenfalls - erstens - hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden. Das städtebauliche Verkehrskonzept muss - zweitens - von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sein. Soweit es die Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen zum Inhalt hat, muss es - drittens - den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßen(züge) entlastet und welche neuen Straßen(züge) in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können.“

4.1.2 Zu den Erfordernissen planerischer Abwägung

Auszug aus einem externem Rechtsgutachten „Rechtliche Prüfung von Maßnahmen zur Einführung von Kiezblocks“, Kanzlei Wurster Weiss Kupfer Rechtsanwälte (W2K) vom 11.04.2023:

„Zur rechtskonformen Abwägung von Verkehrsverlagerungen kann daher in einem städtebaulichen Verkehrskonzept eine entsprechende „Gesamtbilanz“ aufgestellt werden und durch die Festlegungen des Konzepts entstehende neue Belastungen bis zu einem gewissen Maß zugelassen werden. Voraussetzung für die Bilanzierung ist selbstverständlich die exakte Ermittlung der zu erwartenden Zusatzbelastung. – Die Darlegung der Ent- und Belastungen ist natürlich nur erforderlich, wenn es überhaupt zu solchen kommt. Führen die verkehrsmäßigen Planungen zu keinen veränderten Verkehrsströmen, bedarf die Frage von Verlagerungsverkehren keiner Behandlung.“

4.1.3 Erforderlicher inhaltlicher Konkretisierungsgrad

Auszug aus externem Rechtsgutachten „Rechtliche Prüfung von Maßnahmen zur Einführung von Kiezblocks“, Kanzlei Wurster Weiss Kupfer Rechtsanwälte (W2K) vom 11.04.2023:

*„In inhaltlicher Hinsicht hat das städtebauliche Verkehrskonzept die verkehrsmäßigen Planungen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden, hinreichend konkret darzustellen. **Das Konzept muss folglich zunächst eine oder mehrere verkehrliche Maßnahmen benennen und möglichst detailliert beschreiben. Hierauf darf sich die Darstellung jedoch nicht beschränken. Im Konzept ist vielmehr auch auf die städtebaulichen Wirkungen der vorgesehenen Maßnahmen einzugehen.** Auf dieser Grundlage ist schließlich die städtebauliche Erforderlichkeit bzw. Zweckmäßigkeit der Maßnahmen zu begründen.“*

4.2 Zur Definition von qualifizierten Gefahrenlagen

§ 45 Abs. 9 Satz 2 StVO setzt für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs eine Gefahrenlage voraus, die – erstens – auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und – zweitens – das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich übersteigt und sich damit als "qualifizierte Gefahrenlage" darstellt (BVerwG, .a.a.O. RdNr. 25).

Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, liegt nicht erst dann vor, wenn ohne ein Handeln der Straßenverkehrsbehörde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzliche Schadensfälle zu erwarten wären (Änderung der Rechtsprechung aus dem Urteil vom 5. April 2001 - BVerwG 3 C 23.00 - Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 41). Es reicht aus, dass eine entsprechende

konkrete Gefahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt. (BVerwG - Urteil, 3 C 32.09 vom 23.09.2010)

4.3 Zum Nachweis von qualifizierten Gefahrenlagen bei Anordnungen nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO

Für die Anwendung dieser Anordnungsgrundlage ist nur ein Nachweis einer einfachen und nicht einer qualifizierten Gefahrenlage erforderlich, allerdings gibt es hierzu auch abweichende Rechtseinschätzungen. Im Folgenden wird hierauf vertieft eingegangen.

4.3.1 VG Berlin, Beschluss vom 24.10.2022, 11 L 398/22: Widerspruch gegen die Sperrung der Friedrichstraße

Entscheidungsgründe (Auszug):

„Anders als der Antragsgegner meint, kann die Maßnahme auch nicht auf § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO gestützt werden. Danach treffen die Straßenverkehrsbehörden auch die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Entgegen der Auffassung des Antragsgegners gilt die Generalklausel des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO auch für die nachfolgenden Absätze 1a und 1b dieser Norm. Der sprachliche Wechsel von Abs. 1 Satz 1 („Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken ... beschränken oder verbieten“) zu Abs. 1a („Das gleiche Recht ...“) und Abs. 1b („Die notwendigen Anordnungen“) ändert nichts daran, dass allen Anordnungsinstrumenten des § 45 StVO in allen Absätzen dieser Vorschrift die Beschränkung der Maßnahmen auf bestimmte Straßen oder Straßenstrecken zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs zu eigen ist (vgl. Steiner, in: Münchener Kommentar zum StVR, 1. Auflage 2016, Rn. 46). § 45 StVO enthält keine Rechtsgrundlage, den Fahrzeugverkehr allein wegen verkehrsordnungspolitischer Konzeptionen zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs sowie des Anwohner- und Wirtschaftsverkehrs zu verdrängen (vgl. Hühnermann, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 27. Auflage 2022, § 45, Rn. 3a; Felix Koehl, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 3. Auflage 2021, § 45, Rn. 44).“

4.3.2 VG Hamburg (5. Kammer), Beschluss vom 05.05.2022, 5 E 1724/22: Einstweiliger Rechtsschutz gegen eine zeitlich beschränkte Verkehrsmaßnahme - „Flaniermeile Volksdorf“

Entscheidungsgründe (Auszug):

„Bei § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO handelt es sich ... nicht um eine Ermächtigung der Straßenverkehrsbehörden, aus eigenen (intrinsischen) straßenverkehrsrechtlichen (Gefahrenabwehr-) Erwägungen heraus die nach ihrem Ermessen notwendigen Maßnahmen zu treffen. Vielmehr beruhen die straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen, zu denen § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO ermächtigt, auf einer von außen an die Straßenverkehrsbehörden herangetragenen, extrinsischen Motivation, indem sie eine dienende Funktion zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erfüllen. Diese extrinsische Motivation belegt das Erfordernis eines Einvernehmens mit der Willensbildung in der Gemeinde nach § 45 Abs. 1b Satz 2 StVO.“

4.3.3 Stellungnahme der obersten Straßenverkehrsbehörde im Land Berlin

Bislang wurde davon ausgegangen, dass mit der Ermächtigungsgrundlage des § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO der „klassische“ Aufgabenbereich des Straßenverkehrsrechts als Ordnungsrecht verlassen wird (vgl. S. 353/354 DAR 6/2013). Infolgedessen wird die Straßenverkehrsbehörde bei der Umsetzung von städtebaulichen Konzepten lediglich „dienend“ tätig und setzt ein solches Konzept mit entsprechendem Verweis allein gestützt auf diese Rechtsgrundlage „zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ um, ohne dass es zusätzlich einer Überprüfung der Gefahrenlage bedarf. Diese bisher in Berlin umfassend abgestimmte und praktizierte Vorgehensweise wird auch durch die Rechtshistorik der Regelung des § 6 Abs. 1 StVG i.V. mit § 45 Abs. 1 b Nr. 5 StVO gestützt.

Im Jahr 1980 wurde § 6 Abs. 1 StVG u.a. um folgende Nummer ergänzt:

„15. die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen und die Beschränkungen oder Verbote des Fahrzeugverkehrs zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit in diesen Bereichen, zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen und zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung;“.

In den hierzu vorangegangenen Drucksachen 8/3150 vom 4.09.1979 und 8/3622 vom 28.01.1980 wurde noch als 2. Alternative der Passus „im Rahmen einer gesunden städtebaulichen Entwicklung“ verwendet. In Anlehnung an das Bundesbaugesetz erfolgte jedoch eine Änderung der möglichen Anordnungsgrundlage, da der Begriffsinhalt „zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ den Gemeinden, staatlichen Verwaltungsbehörden und Gerichten vertraut ist. Das StVG entspricht, so heißt es in der Begründung

weiter, in dieser Formulierung hier „nur“ einem städtebaulichen Anliegen (vgl. auch VkB1, Heft 7-1980 S. 247).

Grundsätzlich wurde die Aufnahme von § 6 Abs. 1 Nr. 15 StVG damit begründet, dass rechtliche Zweifel am Vorliegen einer ausreichenden Ermächtigung bei Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde im Bereich von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen beseitigt werden sollen. In diesem Zusammenhang wurde der Begriff „Kennzeichnung“ bewusst gewählt, um zu verdeutlichen, dass den Straßenverkehrsbehörden nicht die Befugnis eingeräumt werden sollte zu entscheiden, ob ein Fußgängerbereich oder ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet wird. Diese bedeutende lokale städteplanerische Entscheidung verbleibt bei der Gemeinde. Den Straßenverkehrsbehörden obliegt in diesem Zusammenhang lediglich die Entscheidung, wie der verbleibende Verkehr in diesen Bereichen in Vollzug dieser grundsätzlich städteplanerischen Entscheidung zu regeln ist, z.B. zu welchen Zeiten welcher Zulieferverkehr in Fußgängerzonen zugelassen wird. Bei dieser Entscheidung sind nicht nur Gesichtspunkte der Sicherheit und Ordnung gemäß § 45 StVO (§ 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG) maßgebend, sondern gerade auch die städtebaulichen Erwägungen, die der Entscheidung der Gemeinde zugrunde liegen. Darüber hinaus kann auch der Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen für die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde von Bedeutung sein.

Ergänzend wurde zur Begründung der neuen Ermächtigungsnorm im § 6 StVG angeführt, dass für diese Erweiterung der Rechtsnorm auch der Gedanke des Umweltschutzes von Bedeutung war und somit die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden sollten, um entsprechend dem niederländischen Vorbild zukünftig eine verkehrsrechtliche und städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen, die mehr als bisher auf die berechtigten Belange der Menschen Rücksicht nimmt. Darüber hinaus wurde klargestellt, dass entsprechend dem übrigen Wortlaut des § 6 StVG die kumulativ erscheinende Aufzählung nicht einer alternativen Auslegung und Anwendung dieser Ermächtigung widerspreche. Es muss daher nur eine der aufgezählten Zielsetzungen vorliegen.

Dieser Systematik folgend, dass die Gemeinden selbstständig Konzepte einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erstellen, welche alsdann Grundlage für daran ansetzende straßenverkehrsbehördliche Anordnungen sind, wurde auch § 45 Abs. 1b Nr. 4 und 5 StVO angepasst und mit folgender Begründung unterlegt: „Den Gemeinden ist daher bei städtebaulich begründeten straßenverkehrsrechtlichen Angelegenheiten ein Gestaltungsspielraum für eigenverantwortliche Entscheidungen zu gewähren (BVerwGE 6, 342, 345)“, siehe hierzu VkB1, Heft 14 - 1980, S. 520.

In Anbetracht dessen erscheint es nach hiesiger Einschätzung verfehlt, wenn das VG Berlin in seiner Entscheidung für eine verkehrsbehördliche Anordnung nach

§ 45 Abs. 1b Nr. 5 2. Alternative StVO über den Verweis auf § 45 Abs. 1 StVO weiterhin den Nachweis einer Gefahrenlage fordert.

Die spätere Verschärfung des § 6 StVG (StVG vom 12. Juli 2021, BGBl Teil I Nr. 48, Seite 3091 ff) erfolgte lediglich mit dem Ziel, die Formulierung der Ausführungsbestimmungen auf eine höhere Abstraktionsebene zurückzuholen, aber dabei den bisherigen Ermächtigungsumfang und Anwendungsbereich zu erhalten (Gesetzesbegründung Drs. 19/2884 vom 19.04.2021). Insoweit gilt die Intention, welche 1980 zur Aufnahme der städtebaulichen Entwicklung als Anordnungsgrundlage in das StVG Einzug gefunden hat, nach hiesiger Einschätzung weiter fort.

4.3.4 Rechtsgutachten „Rechtliche Prüfung von Maßnahmen zur Einführung von Kiezblocks“, Rechtsanwalt Reuße, Wurster Weiss Kupfer Rechtsanwälte (W2K)

*„Gleichwohl ist vor dem Hintergrund der Entstehungsgeschichte der Vorschrift näher zu prüfen, ob gerade das Erfordernis einer besonderen örtlichen Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO bei Anordnungen nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO entbehrlich sein könnte. [...] Vor dem Hintergrund, dass nach dem Willen des Gesetzgebers bei Entscheidungen nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO nicht nur Gesichtspunkte der Sicherheit und Ordnung maßgebend sein sollten, sondern gerade auch die städtebaulichen Erwägungen, die der Entscheidung der Gemeinde zugrunde liegen (s.o.), spricht vieles dafür, dass auch die nachträgliche Überführung des Gefahrenerefordernisses in § 45 Abs. 9 StVO einer Entscheidung auf vorwiegend städtebaulichen Erwägungen nicht entgegenstehen soll. Denn anderenfalls wäre der Wille des Gesetzgebers (1980) nicht mehr umsetzbar und die Anordnungsmöglichkeit des § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 Alt. 2 StVO liefe weitgehend ins Leere. Daraus folgt, dass - auch wenn ein städtebauliches Verkehrskonzept Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs vorsieht - dessen Umsetzung nicht voraussetzt, dass auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt. **Die Erforderlichkeit und Zweckdienlichkeit der Maßnahme ist ausschließlich auf Ebene des städtebaulichen Verkehrskonzepts nach städtebaulichen Maßstäben zu prüfen (siehe oben).** Sofern Verkehrsstraßen oder -ströme verändert werden sollen, ist - ebenfalls bereits auf Ebene des städtebaulichen Verkehrskonzepts - die erforderliche*

straßenverkehrsrechtliche Abwägungsentscheidung unter Berücksichtigung der Rechte Dritter vorwegzunehmen (siehe oben).¹⁸

4.4 Zu Bewertung von Gefahrenlagen i.S.d. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO

OVG NRW, Urteil vom 6. Dezember 2006, 8 B. 4840/05 - NWVBl 2007, 272

Entscheidungsgründe (Auszug):

„Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO verlangt zudem für Beschränkungen des fließenden Verkehrs, dass die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf Grund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Nach Satz 2 dieser Bestimmung ist eine Gefahrenlage erforderlich, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt.

Die Annahme einer derartigen Gefahrenlage setzt nicht voraus, dass sich ein Schadensfall bereits realisiert hat. Es kommt vielmehr darauf an, ob die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder Strecke einer Straße eine das allgemeine Verkehrsrisiko erheblich übersteigende Gefahrenlage im Hinblick auf die durch § 45 StVO geschützten Rechtsgüter darstellt und die Befürchtung nahe liegt, dass ohne eine gefahrenvermindernde Tätigkeit der Straßenverkehrsbehörde mit hinreichender Wahrscheinlichkeit dort Schadensfälle eintreten werden.

Vgl. BVerwG, Urteile vom 13. Dezember 1979 - 7 C 46.78 -, NJW 1980, 1640, vom 5. April 2001 - 3 C 23.00 -, NJW 2001, 3139, Beschlüsse vom 12. September 1995 - 11 B 23.95 -, NZV 1996, 86.“

Im Urteil werden Engstellen für Begegnungsverkehr und die sehr schmalen Gehwege als Anlass für eine erhebliche konkrete Gefahr gewertet.

¹⁸ Auszug aus Rechtsgutachten der Kanzlei W2K vom 11.04.2023, Abschnitt 2.2.2.5.

4.5 Zur Rechtsbehelfsfrist bei Straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen

Prof. Dr. Michael Sauthoff: Öffentliche Straßen, 2020

Rn. 1124:

*„Die gemäß § 58 Abs. 2 VwGO einjährige Rechtsbehelfsfrist wird gegenüber jedermann nicht bereits mit dem Aufstellen des VZ in Gang gesetzt, **sondern erst, wenn sich der betreffende Verkehrsteilnehmer erstmals der Regelung des VZ gegenüber sieht.** Ob er von dem durch die Regelung beschränkten Recht Gebrauch machen wollte, ist unerheblich. Die Anordnung zur Aufhebung eines durch VZ geregelten Verbots wird gegenüber den Verkehrsteilnehmern nicht bereits mit der Bekanntgabe an die Straßenbehörde wirksam, sondern erst mit Bekanntgabe gegenüber den betroffenen Verkehrsteilnehmern durch Entfernung der Beschilderung. **Damit ist die faktisch permanente Anfechtbarkeit von VZ anerkannt.**“*

4.6 zur Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen i.S.d. § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 3 StVO

Prof. Dr. Michael Sauthoff: Öffentliche Straßen, 2020

Rn. 1224:

*„Die Straßenverkehrsbehörde muss die Auswirkungen auf andere Straßen ermitteln und bei ihrer Ermessensentscheidung berücksichtigen; **sie ist jedoch nicht gehalten, für eine absolut oder auch nur annähernd gleiche Belastung der betroffenen Straßen zu sorgen.**“*

4.7 Zu Teileinziehungen bei Fußgängerzonen, „Gründe des Allgemeinwohls“: OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 25. November 2021 - 2 L 80/19

„Als Gründe für die Einrichtung von Fußgängerzonen - einem typischen Fall der Teileinziehung - kommen insbesondere Gesichtspunkte wie die Entlastung von Durchgangsverkehr, die Schaffung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Stärkung der urbanen Funktion der Innenstadtlage, die Vermeidung von Lärm und Abgasen, die Schaffung von Freiflächen und die Förderung des kulturellen und gesellschaftlichen Lebens in der Innenstadt in Betracht (vgl. hierzu etwa VG Freiburg, Beschluss vom 31. August 2009 - 1 K 1055/09 - juris Rn. 28).

...

Vielmehr ist ... davon auszugehen, dass in der Regel bei der Einrichtung von Fußgängerzonen überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit bestehen.

(in diesem Sinne: VGH BW, Urteil vom 23. September 1993 - 5 S 2092/92 - juris Rn. 38; VG Oldenburg, Beschluss vom 25. Juni 2015 - 5 B 2312/15 - juris Rn. 28; VG Karlsruhe, Urteil vom 18. Juli 2008 - 1 K 432/07 - juris Rn. 16)

4.8 Zu Umgestaltung der Straße ohne Teileinziehung: OVG NRW, Beschluss vom 20.12.1991 - 23 B 2230/91

„Entgegen der Auffassung der Antragstellerinnen reicht eine (bei natürlicher Betrachtungsweise) völlige Umgestaltung der Straße nicht aus, um ein Teileinziehungsverfahren im Hinblick auf eine Beschränkung einer Benutzungsart erforderlich zu machen; dies ergibt sich bereits aus dem Gesetzeswortlaut. Erst wenn faktisch eine Benutzungsart durch eine entsprechende Umverteilung der den verschiedenen "Verkehrsteilnehmern" zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen ausgeschlossen würde, wäre eine Teileinziehung der Straße erforderlich. Bei einer Reduzierung der Fahrbahnbreite auf zukünftig 6 m ist dies vorliegend nicht der Fall; diese Breite gewährleistet jegliche bisher mögliche und zulässige Benutzungsart im Sinne des Straßenrechts. Zwar erscheint es denkbar, daß in Einzelfällen ein Begegnungsverkehr bestimmter Kraftfahrzeuge tatsächlich nicht mehr uneingeschränkt möglich sein wird. Da jedoch ein derartiger Begegnungsverkehr als solcher nicht Inhalt einer Benutzungsart im Sinne des Straßenrechts sein kann, würde sogar die "Umgestaltung" einer Straße mit einer mehrspurigen - Begegnungsverkehr ermöglichenden - Fahrbahn in eine solche, die nur einen Fahrstreifen aufweist, den straßenrechtlichen Widmungsumfang nicht berühren.“

4.9 Grundsatz der Elastizität der Widmung

„Nach dem Grundsatz der Elastizität der Widmung erfasste die Widmung der vorhandenen Straße automatisch auch die nur geringfügigen Änderungen, Ergänzungen und Verlegungen dieser Straße, da sich die Widmung in räumlich-gegenständlicher Hinsicht auf eine Straße samt deren Bestandteile erstreckt und die geänderten oder neuen Straßenbestandteile der bestehenden oder gewidmeten Straße nur zuwachsen. Nach diesem Grundsatz passte sich die Widmung also selbsttätig den veränderten tatsächlichen Verhältnissen an; die

neuen Teile wurden mit ihrer Indienststellung Bestandteil der vorhandenen öffentlichen Straße.¹⁹

Der Grundsatz der Elastizität der Widmung fand zwischenzeitlich Eingang in die Straßengesetze von Bund und Ländern. Für die Widmung sieht § 3 Abs. 6 BerlStrG inzwischen vor: „Wird eine öffentliche Straße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Voraussetzungen des Absatzes 2 vorliegen. In diesen Fällen bedarf es einer Bekanntmachung nach Absatz 4 Satz 1 nicht.“²⁰

4.10 Zu linearen Modalfiltern (ohne Teileinziehung)

Für die Errichtung von Sperrpfosten zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs (= lineare Quersperren) wurde in der Rechtsprechung bereits entschieden, dass – soweit die Straßenflächen auf beiden Seiten der Sperrpfosten auf anderem Wege noch von Kraftfahrzeugen erreicht werden können – der straßenrechtliche Widmungszweck nicht beschränkt wird und somit keine Teileinziehung erforderlich ist.²¹

Danach bleibt abzugrenzen ab welcher Breite des Modalfilters von einer flächigen Quersperre auszugehen ist (für die eine Teileinziehung erforderlich wäre), und wann noch von einer linearen Quersperre angegangen werden kann. In der Literatur wird bspw. vertreten, dass die Veränderung einer Straße dann noch als unerheblich angesehen werden kann, wenn der Straße unselbständige Straßenbestandteile wie etwa ein Geh- oder Radweg oder eine Lärmschutzanlage hinzugefügt werden, soweit sie an die ursprüngliche Verkehrsfläche angrenzen.²² Denn hierdurch werden lediglich die Verkehrsarten flächenmäßig getrennt. Einer (Um-)Widmung bedarf es dann nicht. Vor diesem Hintergrund erscheint es zulässig, auch bei zwei parallelen Sperrpfostenreihen

¹⁹ BayVGh, Urt. v. 17.02.2003 – 11 B 99.3439 –, juris Rn. 34 mit Verweis auf BVerwG, Urt. v. 21.02.1977 – IV B 118.76 –; vgl. auch OVG NRW, Urt. v. 19.05.1999 – 3 A 3506/95 –, juris Rn. 4 f.; VG Berlin, Urt. v. 19.08.2009 – 1 A 207.08 –, juris Rn. 60

²⁰ Auszug aus Rechtsgutachten „Rechtliche Prüfung von Maßnahmen zur Einführung von Kiezblocks“, Rechtsanwalt Reuße, Wurster Weiss Kupfer Rechtsanwälte (W2K) vom 11.04.2023, Abschnitt 1.2.2.

²¹ OVG LSA, Urt. v. 22.09.2010 – 3 L 341/09 –, juris Rn. 37; VG Gelsenkirchen, B. v. 27.05.2020 – 14 K 5968/18 –, Rn. 10 ff.; von der Beschwerdeinstanz offengelassen: OVG NRW, B. v. 07.12.2020 – 8 E 563/20 –, juris Rn. 14. Auszug aus Rechtsgutachten W2K vom 11.04.2023, Abschnitt 1.2.1.

²² Herber, in: Kodal, Handbuch Straßenrecht, 8. Aufl. 2021, Kap. 7 Rn. 5. Auszug aus Rechtsgutachten der Kanzlei W2K vom 11.04.2023, Abschnitt 1.2.4.

noch von einer (widmungsrechtlich unbeachtlichen) linearen Quersperre auszugehen, sofern der Abstand der Sperrpfostenreihen die übliche Breite eines Geh- oder Radwegs nicht überschreitet. Rechtsprechung hierzu ist jedoch soweit ersichtlich nicht ergangen, so dass ein rechtliches Restrisiko nicht ausgeschlossen werden kann.

4.11 Zu Belangen der Anlieger drittbetroffener Straßen ((Teil-) Einziehung)

Prof. Dr. Michael Sauthoff: Öffentliche Straßen, 2020

Rn. 279:

„Wird eine Straße (teil-)eingezogen und hat dies eine Verlagerung der Verkehrsströme auf andere Straßen zur Folge, haben die Eigentümer von Grundstücken, die an diese Straßen angrenzen grds. keinen Anspruch auf Berücksichtigung ihrer Belange. Der Anlieger teilt nämlich grundsätzlich „das Schicksal der Straße“, welches einem starken Wechsel unterworfen ist. Sie haben Änderungen des Verkehrskonzeptes, die notwendigerweise zu einer Abdrängung des Verkehrs in andere (innerstädtische) Straßen führen müssen, nach Straßenrecht hinzunehmen. Den Gesichtspunkt, dass durch den Umleitungsverkehr erhöhte Immissionsbelastungen begründet werden, können aber Anlieger als unmittelbar Betroffene gegen die entsprechende straßenrechtliche Maßnahme geltend machen. Die 16., 22 (jetzt 39.) und 24. BImSchV geben Anhalt darüber, welche Belastungen einen grundrechtlichen (Abwehr-)Anspruch aus Art. 2 Abs. 2 GG begründen können. Bei darunter bleibenden Belastungen ist im Einzelfall zu ermitteln, ob sie die Schwelle zu abwägungserheblichen Belangen erreichen; in der Regel wird die Bagatellgrenze nicht überschritten sein, wenn mit der Planung nicht mehr als 200 zusätzliche Fahrzeugbewegungen pro Tag zu erwarten sein werden.“

4.12 Zur Anordnung des Sofortvollzugs ((Teil-) Einziehung)

Prof. Dr. Michael Sauthoff: Öffentliche Straßen, 2020

Rn. 286:

„Eine Einziehungsverfügung kann gem. § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO für sofortig vollziehbar erklärt werden. Die Kumulation mehrerer öffentlicher Belange ist geeignet, die nur idR nur schwach ausgestaltete Rechtsposition der Anlieger zurückzudrängen. Hinzu kommt, dass durch den Sofortvollzug keine irreparablen Verhältnisse zu Lasten der Anlieger geschaffen werden.“

4.13 Zur Zulässigkeit der Anfechtung der Teileinziehung (Rechtsschutz)

4.13.1 Prof. Dr. Michael Sauthoff: Öffentliche Straßen, 2020

Rn. 289:

*„Alle Straßengesetze bestimmen ausdrücklich, dass kein Rechtsanspruch auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs besteht. **Der Benutzer einer Straße wird durch den Wegfall des Gemeingebrauchs - oder dessen Einschränkung nicht in seinen Rechten verletzt.** Derjenige der am Gemeingebrauch teilhat, muss sich „mit dem abfinden“, was und wie lange es geboten wird.*

Rn. 290:

Auch Anlieger der betroffenen Straße haben grundsätzlich weder einen Rechtsanspruch auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs, noch steht Eigentümern und Besitzern von Grundstücken, die an einer Straße liegen oder von ihr einen Zugang haben (Straßenanlieger), ein Anspruch darauf zu, dass die Straße nicht geändert oder eingezogen wird.“

4.13.2 VG Berlin: Teileinziehung einer öffentlichen Straße zur Widmung als Fußgängerzone (ZUR 2022, 112)

*„Auf die Rechtmäßigkeit der Teileinziehung kommt es im Übrigen hier auch deshalb nicht an, weil die Antragsgegner weder durch die Teileinziehung noch durch die diese umsetzende straßenverkehrsrechtliche Anordnung in ihren Rechten verletzt sind. **Der allein geltend gemachte Anliegergebrauch ist nur in seinem Kern durch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG und durch § 10 Abs. 3 BerlStrG geschützt. [...] Weitergehende subjektiver Rechte können die Antragsgegner auch nicht aus § 4 Abs. 1 BerlStrG herleiten. Nach § 4 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG, auf den die Teileinziehungsverfügung gestützt ist, ist die Teileinziehung einer Straße zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden sollen. Diese Vorschrift vermittelt den Antragsgegnern keine eigenständigen subjektiven Rechte** (vgl. zu § 7 StrWG NW: OVG NRW, Urteil vom 4. August 1994 - 23 A 1518/92 -, juris, Rn. 16). Die Norm knüpft auf Tatbestandsseite an das Vorliegen eines unbestimmten Rechtsbegriffes an (Vorliegen überwiegender Gründe des öffentlichen Wohles) und eröffnet auf der Rechtsfolgenseite der Straßenbaubehörde bei Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung gemäß § 4 Abs. 1 Satz 4 BerlStrG ein intendiertes Ermessen („Von der Möglichkeit der Teileinziehung soll insbesondere dann Gebrauch gemacht werden ...“). Im Rahmen der Abwägung sind die Interessen der Benutzer der Straße nur als Teil der Allgemeinheit zu berücksichtigen.“*



Öffentlichkeitsarbeit

Am Kölnischen Park 3

10179 Berlin

www.berlin.de/sen/umvk

twitter.com/senumvkberlin

[instagram.com/senumvkberlin](https://www.instagram.com/senumvkberlin)