



IMR317: Anne Sanders, Anne-Christin Mittwoch, Dana Valentiner

IMR317: Verkehrswende und ESG, Straßenverkehr, Bürgerrechte, Zukunft des Verwaltungsrechts
Episode 317 | Gäste: Anne Sanders, Anne-Christin Mittwoch, Dana Valentiner | Arbeitgeber: Universität Halle | Veröffentlicht: 31.7.2025

[00:09] Marc:

Herzlich willkommen zu einer neuen Episode Irgendwas mit ESG. Wir machen das hier wie auch schon mal in einer anderen Episode Irgendwas mit ESG. Ich sage nur kurz Hallo, verweise nochmal darauf, dass ihr in den Shownotes die gesamte Übersicht zu allen ESG-Folgen findet, denn noch heute haben wir beide Annes am Start, Anne Mittwoch und Anne Sanders und einen ganz netten Gast, nämlich Dana Valentina und deswegen übergebe ich einfach an euch drei, sage Tschüss, bis zum nächsten Mal und befreundet. Floor is yours.

[00:41] Anne Sanders:

Vielen Dank, Marc, für die nette Einleitung. Dann hallo auch von mir, Anne Sanders. Und mir kommt es heute zu, unseren Gast Dana Valentiner herzlich zu begrüßen. Dana, du bist Professorin an der Uni Rostock. Du kommst aus Hamburg ursprünglich, hast da auch studiert, hast eine preisgekrönte Arbeit, dann Promotion zu sexueller Selbstbestimmung geschrieben. Aber jetzt arbeitest du in einem ganz anderen Bereich. und ich habe vor ein paar Wochen das Glück gehabt, bei deiner Antrittsvorlesung dabei zu sein und mich hat das Thema da so begeistert, dass ich gedacht habe, da müssen unsere Zuhörenden auch was von mitnehmen. Vielleicht sagst du kurz was dazu, liebe Dana, womit du dich jetzt eigentlich beschäftigst und warum das für unsere Hörer wichtig ist.

[01:27] Dana Valentiner:

Ja, vielen Dank erstmal, Anne, für die freundliche Einleitung und Begrüßung und es hat mich auch sehr gefreut, dass du in meiner Antrittsvorlesung teilgenommen hast. Bei uns im öffentlichen Recht ist es ja durchaus üblich, Ich glaube, im Zivilrecht auch ein bisschen, aber vielleicht ist es auch ein bisschen anders, dass wir uns mit dem Habilitationsprojekt so einem auch wirklich zweiten, ganz neuen Thema zuwenden. Und klassischerweise, wenn man aus dem Verfassungsrecht kommt wie ich, dann ist das oft das Verwaltungsrecht. Und in meiner Habilitation beschäftige ich mich jetzt dementsprechend mit dem Verwaltungsrecht und zwar mit der Verkehrsbände, weil das ein Thema ist, was mich sehr interessiert, wo ich gemerkt habe, Also irgendwie gibt es ganz schön viele Gerichtsentscheidungen in letzter Zeit, viele auch Versuche von Kommunen mittels des Straßen- und Straßenverkehrsrechts vor Ort wirklich was zu verändern. Und gleichzeitig forschen dazu gar nicht so ganz so viele. Und deswegen habe ich mir das Thema vorgenommen und möchte mich mit der Transformation am Beispiel der Verkehrswende im Verwaltungsrecht beschäftigen.

[02:22] Anne Mittwoch:

Und das finden wir auch besonders spannend, liebe Dana, weil es nicht nur eine wahnsinnig hohe Praxisrelevanz hat, Das habt ihr sicher schon alle der Tagespresse mehrfach entnehmen können, sondern weil es tatsächlich auch sehr interessant ist für die juristische Fallbearbeitung. Und wie, das werden wir gleich sehen. Da hast du uns ja was Schönes mitgebracht.

[02:39] Dana Valentiner:

Genau, ich habe ein kleines Beispiel mitgebracht, gewissermaßen einen Fall, der vielleicht so ein bisschen illustriert, worum es gehen könnte, unter anderem unter diesem Schlagwort Recht der Verkehrswende. Und zwar ein Beispiel, was wahrscheinlich auch viele der HörerInnen kennen, und zwar geht es um die sogenannten Verkehrsversuche. Da sind jetzt in den letzten Jahren einige unternommen worden, vielleicht sehr bekannt das Beispiel der Friedrichstraße in Berlin. Oder vielleicht haben auch einige mitbekommen Hannover oder auch Bielefeld, wo ja eine der Annes auch an der Universität beheimatet ist. Die hatten auch so Versuche, die Innenstädte autofrei zu gestalten. Ich selber lebe in Hamburg und wir hatten auch hier einen sehr bekannten Fall, nämlich Ottensen macht Platz. Da war auch die Idee dieses Verkehrsversuchs, dass in einem ganzen Quartier der Autoverkehr zu bestimmten Zeiten jedenfalls reduziert werden sollte, dass es mehr Flaniermeilen geben sollte, also dass der Fußverkehr gestärkt werden sollte, der Radverkehr mittels Fahrradspuren. Also dass man im Prinzip versucht hat, mit verkehrsrechtlichen Anordnungen wirklich ein ganzes Quartier neu zu gestalten. Ein ähnliches Beispiel gibt es auch aus Gießen. Das ist auch etwas, was häufiger passiert. Die haben so eine Straße, das ist der sogenannte Anlagenring, im Prinzip eine Straße, die einmal so um die Kerninnenstadt herumführt. Das ist ja so ein Verkehrsmodell, was in den 70er, 80er, 90er Jahren in vielen Städten so aufgebaut wurde. Und dieser Innenstadtring, der hat da ganz viele Spuren. Ich glaube, der ist vierspurig und dementsprechend auch viel befahren. Und da war jetzt die Idee dieses Verkehrsversuchs, wir nehmen mal einen Teil dieser Spuren weg für den Individualverkehr, also für den motorisierten Individualverkehr, das sagen wir immer gerne. Vor allen Dingen ist gemeint der Pkw-Verkehr. Und nehmen den weg und ermöglichen da ausschließlich Fahrradfahrenden und auch Bussen, diese Spuren zu nutzen. Und die verbleibenden Spuren, die dann noch für den Pkw-Verkehr übrig blieben, die sollten auch nur noch in eine Richtung befahren werden. Also das ist auch so ein klassischer Verkehrsversuch, der passiert mit dem Ziel, man möchte den Verkehr in der Innenstadt reduzieren.

[04:48] Anne Mittwoch:

Und ich finde das auch privat besonders, also tatsächlich wohne ich ja in Berlin und nutze die Friedrichstraße eigentlich fast jeden Tag. Jetzt die Charlottenstraße, das ist ja jetzt das Nachfolgeprojekt. Und insgesamt gibt es ja eine Art Radvorrang, das heißt es glaube ich in Berlin. Und das erhitzt natürlich wahnsinnig die Gemüter. Also die Friedrichstraße war eine große Sache. Und es betrifft eben so viele Bereiche, natürlich Nachhaltigkeit ohnehin. Also wenn man sich jetzt auch den Plan der FDP anschaut mit der Politik für das Auto, das wäre ja so das komplette Gegenteil, dann kann man das ganz gut sehen. Deswegen berührt es, glaube ich, wahnsinnig viele Punkte, die uns hier auch immer umtreiben. Und da bin ich gespannt, wie du das dann in die juristische Fallbearbeitung gleich einpassen wirst.

[05:29] Dana Valentiner:

Ja, es ist auf jeden Fall ein Thema, was die Gemüter wirklich sehr erhitzt. Und ja, was glaube ich auch gerade deshalb sehr interessant ist, sich mal die rechtlichen Möglichkeiten anzuschauen, weil eben doch jetzt relativ zeitgleich viele Kommunen ganz unterschiedlich an ganz unterschiedlichen Orten versucht haben, eben solche Modellprojekte umzusetzen. Und ihr habt es jetzt auch gerade schon angesprochen und deswegen bin ich ja auch heute im Podcast. Was ist der Hintergrund? Es geht natürlich darum, dass die Kommunen auch damit Nachhaltigkeitsziele verfolgen, dass sie umweltpolitische Ziele verfolgen, dass sie eben versuchen, mittels Gestaltung des Verkehrsrechts und mittels Straßenverkehrsplanung den Individualverkehr, den Motorisierten zurückzudrängen und gleichzeitig natürlich auch irgendwie Räume zu schaffen, die dann grüner sind, die von anderen Verkehrsteilnehmenden vorrangig genutzt werden können.

[06:13] Anne Sanders:

Und die dann natürlich auch, Gründe bessere Luft, weniger Hitze auch in Städten, das sind natürlich dann alles die Ziele dahinter. Ja, auf welcher rechtlichen Grundlage macht man denn jetzt sowas? Du sprachst ja jetzt schon immer von Verkehrsversuchen. Gibt es sozusagen auch ein Recht des Verkehrsversuchs?

[06:30] Dana Valentiner:

Genau, also das gibt es tatsächlich. Es gibt ein Recht des Verkehrsversuchs als Regelungsbereiche, in die man jetzt schauen könnte, kommen erstmal so grundsätzlich in Betracht des Straßenrecht und des Straßenverkehrsrecht. Und das ist vielleicht eine Unterscheidung, die ein paar der Zuhörenden aus dem Studium kennen könnten. Da wird immer dieser Spruch geprägt, wir haben einerseits das Straßenrecht. Was vor allen Dingen Sachenrecht ist, öffentliches Sachenrecht, da wird das immer so als Referenzgebiet angeführt und zum anderen haben wir das Straßenverkehrsrecht, was einem gewissen Vorbehalt des Straßenrechts folgt und dann vor allen Dingen eben noch das Wie der Nutzung einer Straße regelt. Das heißt, beim Straßenrecht geht es um die Frage, ob überhaupt eine Straße eingerichtet wird und was überhaupt ihr Zweck sein soll, also wofür sie gewidmet ist. Und das Straßenverkehrsrecht, das regelt dann eben vor allen Dingen, so wie wir es auch kennen, die Straßenverkehrsregel. Sowas wie rechts vor links wird da tatsächlich auch nochmal niedergeschrieben, aber eben auch ganz viele andere Dinge. Und das Straßenverkehrsrecht, das hat eine ganz zentrale Vorschrift. Das ist der Paragraf 45 StVO, also die Straßenverkehrsordnung. Und da wissen wir jetzt aus dem Studium auch noch, wo es eine Verordnung gibt, gibt es auch immer eine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage. Die ist im Straßenverkehrsrecht geregelt. Aber die zentrale Vorschrift, wo dann wirklich drinsteht, was kann man alles als Straßenverkehrsbehörde verkehrlich anordnen, das ist dann der Paragraf 45 StVO. und der erlaubt eben auch diese sogenannten Verkehrsversuche als Erprobungsmaßnahmen. Das klingt jetzt erstmal gut und auch so, als könnte das ja genau das sein, was bei diesen Verkehrsversuchen gewollt ist. Also der Paragraf 45 sagt, man kann zur Erprobung geplanter, verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen die entsprechenden Anordnungen treffen. Die Herausforderung ist jetzt, dass die Vorschrift des Paragrafen 45 dem sogenannten straßenverkehrsrechtlichen Regime untersteht, was bedeutet, dass solche Anordnungen immer nur getroffen werden können aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs.

[08:35] Anne Sanders:

Ist das Sicherheit und Ordnung so? Das kennt man ja auch aus dem Polizeirecht. Hat das was damit zu tun, Sicherheit und Ordnung?

[08:41] Dana Valentiner:

Ja, Straßenverkehrsrecht ist Gefahrenabwehrrecht. Das ist klassisches Gefahrenabwehrrecht. Und da merken wir jetzt oder da stoßen wir jetzt im Prinzip auch schon so an eine systemische Grenze, die sich an diesem Beispiel der Verkehrsversuche irgendwie auch so schön illustrieren lässt, weil es eben Straßenverkehrsrecht ist, weil es eben Gefahrenabwehrrecht ist und gerade nicht Klimaschutzrecht oder Nachhaltigkeitsrecht. Das heißt, das Ziel ist tatsächlich immer diese Sicherheit und Leichtigkeit, wird auch oft gesagt, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Und das steht eben ganz oben als Regelungszweck an für all diese Maßnahmen. Und das bedeutet dann eben auch, dass wenn ich eine solche Maßnahme treffen möchte, ich tatsächlich immer eine Gefahr brauche für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs. Das ist eine Tatbestandsvoraussetzung. Das bedeutet, ich kann jetzt nicht sagen, naja, aus Klimaschutzgründen oder generell vielleicht städteentwicklungstechnischen Erwägungen wäre das doch eigentlich schön, wenn wir hier diesen Platz oder dieses Quartier mit solchen Verkehrsanordnungen umgestalten würden, sondern ich brauche tatsächlich eine Gefahrenlage und das ist das, was die Kommunen dann in der Praxis auch tatsächlich vor Hürden stellt, weil diese Gefahrenlage, die muss ich nachweisen. Das ist so ganz praktisch gedacht, auch einfach was, was Kosten produziert. Ich muss da dann entsprechende Gutachten einholen und muss wirklich sagen, es gibt eine Gefahr und aufgrund dieser Gefahr werde ich jetzt tätig.

[09:59] Anne Mittwoch:

Und wenn wir über die Gefahr reden, dann denke ich ja gleich auch wieder ans Polizeirecht und erinnere mich, es gibt ja so viele verschiedene Arten von Gefahren. Die können ja abstrakter und konkreter sein etc. Und da stellt sich die Frage, wenn wir an den Klimawandel denken, können wir durchaus sagen, naja, der geht auch mit Gefahren einher, die teilweise an manchen Orten ja schon durchaus real geworden sind. Ohne jetzt genauer da die Rechtsprechung und Lehre zu kennen, wird das diskutiert, dass man sagt, der Klimawandel stellt eine Gefahr dar. Die mag vielleicht abstrakt sein, aber vielleicht könnte ich damit doch tatsächlich hier weiterkommen an der Stelle.

[10:33] Dana Valentiner:

Ja, leider nicht so richtig. Also es wird da tatsächlich gesagt, das muss eine Gefahr sein für die Ordnung und Sicherheit des Verkehrs. Also das heißt, es muss irgendwie ein Unfallgeschehen geben an der Stelle oder irgendwie einen Konflikt geben zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, der sich da irgendwie schon häufiger gezeigt hat. Also das ist schon sehr am Verkehr quasi orientiert. Aber ich finde, du sprichst eine Frage an, die mich natürlich auch als Öffrechtlerin umtreibt. Nämlich, naja, müsste, könnte man nicht eigentlich diese Vorschriften aber im Lichte zum Beispiel von Artikel 20a Grundgesetz, also dem Klimaschutzgebot, auslegen? Und würde das nicht vielleicht auch sich anbieten, dass man in der Rechtsanwendung diese Voraussetzungen dann möglicherweise etwas zurückhaltender anwendet? Das macht die Rechtsprechung allerdings nicht, muss man sagen. Also bei den Verkehrsversuchen gab es jetzt eine ganze Reihe von Entscheidungen der Oberverwaltungsgerichte und die haben da an dieser Gefahrenlage festgehalten und haben gesagt, auch daneben können erstmal keine klimapolitischen oder städteentwicklungspolitischen Erwägungen eine Rolle spielen, sondern es muss eben immer um Verkehr gehen.

[11:34] Anne Sanders:

Also vielleicht zu einem kurzen Fazit hier. Wir brauchen also für einen solchen Verkehrsversuch eine Gefahr. Aber diese Gefahr muss eine Gefahr für den Straßenverkehr sein. Also der Gesetzgeber, also man hat sich vorgestellt, wir haben hier vielleicht zum Beispiel eine Kreuzung, wo immer Unfälle passieren. Und jetzt wäre zum Beispiel ein klassischer Anwendungsfall, wir stellen jetzt hier ein paar Schilder aus oder wir sperren jetzt hier was, damit es keine Unfälle an dieser Stelle mehr gibt. Und diese Unfälle wären eine Gefahr in dem Sinne, wie man sich das vorstellt. Weitere Gefahren, zum Beispiel Gefahren für negative Stadtentwicklung oder für Klimaschutz und Umwelt, gibt es nicht. Und du sagst auch, dass die Rechtsprechung bisher solche Auslegungen auch nicht vornimmt. Ist das richtig, als Zusammenfassung richtig wiedergegeben?

[12:21] Dana Valentiner:

Bislang, genau. Leider sehr restriktiv. Und genau generell ist einfach diese Bedeutung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs etwas, was als Zweck und als Prinzip das komplette Straßenverkehrsrecht und alles, was wir dazu so finden können, außerordentlich stark prägt. Und ich finde auch diese Leichtigkeit, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs da sehr interessant. Ich sage immer, das ist so ein bisschen der Fallus des Straßenverkehrsrechts. Man weiß gar nicht so richtig, wo das eigentlich genau herkommt. Ich versuche das in meiner Habilitationsschrift nachzuzeichnen. Genau, aber es ist eben so der absolute Leitstern des Straßenverkehrsrechts. Und jetzt daneben andere Zwecke auch mit berücksichtigen zu können, das ist unter dem bis vor kurzem, muss man sagen, da kommen wir auch gleich noch drauf zu sprechen, geltenden Recht eben alles andere als leicht.

[13:05] Anne Mittwoch:

Mal, wenn ich mir denke, dass indem ich eine Straße ja für den Verkehr quasi schließe, für den Autoverkehr, ich diesen ja nicht unbedingt erleichtere, oder? Aber deswegen ist es wahrscheinlich auch so umstritten.

[13:16] Dana Valentiner:

Genau, genau.

[13:18] Anne Sanders:

Also das heißt im Grunde, eigentlich wäre es aus umweltpolitischen Gesichtspunkten sinnvoll, dann möglichst wenig Verkehr zu haben. Aus straßenpolitischen Gesichtspunkten ist es aber eigentlich zur Leichtigkeit des Verkehrs eben gut, dass der Verkehr fließt und wir möglichst viele Straßen zur Verfügung haben. Also, aber es gibt ja nun diese Verkehrsversuche. Wie begründet man die dann denn jetzt? Also zum Beispiel, dass man die Straße sperrt?

[13:42] Dana Valentiner:

Genau, also tatsächlich bislang wird dann eben mit einer Gefahrenlage argumentiert. Das heißt, man muss eben vor allen Dingen sehr viele Gutachten einholen, das kostet Geld und muss diese Gefahrenlage möglichst präzise argumentieren, was man natürlich an viel befahrenen Stellen im Straßenverkehr auch durchaus machen kann. Aber es ist eben aufwendig für die Kommunen. Und es gab einige Kommunen in der Vergangenheit oder einige Straßenverkehrsbehörden, die solche Anordnungen dann getroffen haben. Das muss ja nicht immer zusammenfallen mit der Kommune, nicht immer ist die Straßenverkehrsbehörde ja zugleich die Kommune. Und da wurden solche Versuche gewollt, aber es sind eben dann auch einige Versuche kassiert worden durch die Oberverwaltungsgerichte oder insgesamt die Verwaltungsgerichte, was jetzt eben dazu führt, dass wenn man jetzt so einen Verkehrsversuch dann noch durchführen wollte, man aus Gründen der Sicherheit, dass das dann auch tatsächlich rechtssicher gehalten wird. Dann vor allen Dingen schauen musste, dass man diese Gefahrenlage hinreichend konkret nachweist. Jetzt ist es so, dass der Gesetzgeber ja tatsächlich tätig geworden ist Und vielleicht habt ihr auch das mitbekommen, die Straßenverkehrsgesetznovelle war jetzt schon länger auf der politischen Agenda. Also die Ampel hat bereits im Koalitionsvertrag gesagt, wir wollen daran was ändern. Also wir wollen genau an diesem straßenverkehrsrechtlichen Regime, was so stark ausgerichtet ist als Gefahrenabwehrrecht, nur an der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs, daran wollen wir was ändern. Wir wollen dann nämlich weitere Zwecke, die daneben treten, in das Straßenverkehrsrecht übernehmen, unter anderem Zwecke des Klimaschutzes und der nachhaltigen Stadtentwicklung. Das heißt genau das, was sich jetzt an diesem Beispiel der Verkehrsversuche so zeigt als Problem, wollte die Gesetzgebung angehen. Da gab es vor einem Jahr jetzt fast schon Reformbemühungen und das Straßenverkehrsgesetz sollte angepasst werden. Und da habt ihr vielleicht noch so vage aufgeschnappt, dass das im Bundestag also zunächst auch gar kein Problem gab, aber dann im Bundesrat. Und das führte tatsächlich dazu, dass also relativ überraschend im Bundesrat diese Novelle gestoppt wurde und der Vermittlungsausschuss angerufen wurde. Was ja auch etwas ist, was wir nicht ständig haben. Es hat dann also eine ganze Weile gedauert. Und jetzt in diesem Jahr und zwar vor gar nicht so langer Zeit, im Juli kam es nach dieser Anrufung des Vermittlungsausschusses jetzt dann dazu, dass es zu einer kleinen STVG-Reform kam und im Zuge dessen wurde auch die STVO, also die Straßenverkehrsordnung, dann angepasst. Also so eine kleine Reform haben wir dann jetzt auch gehabt.

[16:08] Anne Sanders:

Und was ist das Ergebnis jetzt dieser Reform?

[16:10] Dana Valentiner:

Das Ergebnis der Reform ist, dass wir jetzt Zwecke der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes in § 6 des Straßenverkehrsgesetzes ausdrücklich genannt haben. Das ist ja also schon mal gut. Das heißt, es darf jetzt künftig, und das ist auch schon in Teilen angepasst worden in der STVO, es darf jetzt künftig auch auf Grundlage oder aus Erwägung des Klimaschutzes dürfen jetzt entsprechende Vorschriften in der Straßenverkehrsordnung aufgenommen werden. Das erweitert erstmal grundsätzlich die Spielräume, weil dann Ermächtigungsgrundlagen geschaffen werden können, damit künftig Kommunen dann auch einfacher handeln können. Das ist also erstmal grundsätzlich sehr zu begrüßen, dass wir hier an diesem Leistern der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ein bisschen rütteln und weitere Zwecke jetzt mittlerweile auch daneben getreten sind. Allerdings hört ihr vielleicht schon, ich bin jetzt nicht so restlos begeistert, weil ich schon sagen würde, das ist jetzt eher eine kleinere Form. Also man ist so ein paar Schritte gegangen, aber viele Dinge sind auch nicht passiert. Also man hätte hier noch deutlich weitergehen können. Es ist auch immer noch so, dass die Sicherheit des Verkehrs priorisiert wird. Die Formulierungen dazu sind auch nicht so ganz so ohne weiteres zu verstehen. Man muss sagen, StVG, StVO ist ohnehin eine wirklich wahnsinnig komplexe Regelungsmaterie. Wer sich von den Zuhörenden einmal eine richtig schlechte Vorschrift anschauen möchte, rechtstechnisch sollte den Paragraph 45 StVO aufschlagen. Also einfach eine Norm mit unfassbar vielen Absätzen und Ausnahmen und Gegenausnahmen. Also wirklich, ja, es ist nicht so ganz ohne. Und was die größte Herausforderung ist, ist, dass die Kommunen durch diese Reform jetzt immer noch nicht wirklich starke Initiativ- und Mitwirkungsrechte haben. Ich habe das ja eben angedeutet, durch diesen Paragraphen 45 StVO werden die Straßenverkehrsbehörden ermächtigt, die können handeln. Wer aber natürlich handeln möchte, sind die Kommunen. Die Kommunen wiederum fallen oft mit der Straßenverkehrsbehörde zusammen, aber eben nicht immer. Und in dem Fall, in dem sie nicht zusammenfallen, haben sie jetzt nach dieser StVG-Novelle zwar so ein Antragsrecht, das hatten die aber im Prinzip vorher auch schon, also einen Antrag zu stellen an die Straßenverkehrsbehörde konnten sie vorher auch machen, Es ist aber nicht weiter unterfüttert mit auch konkreten Rechten, nicht weiter abgesichert, was dann passiert. Also die Straßenverkehrsbehörde kann dann halt dem folgen oder nicht.

[18:29] Anne Mittwoch:

Wir haben ja in dem Podcast natürlich ein Interesse an Nachhaltigkeit, deswegen bist du hier, du hast es gerade schon gesagt. Wenn man sich jetzt die Reform anschaut, was würdest du sagen? Wir gucken uns ja hier in verschiedenen Podcast-Folgen auch ganz verschiedene Gesetze an und stellen immer wieder fest, Nachhaltigkeit ist dann nicht überall das Gleiche. Haben wir hier eine Nachhaltigkeit im Sinne der internationalen Definition der UN, also dass wir hier ein umfassendes Konzept haben? Oder ist es wieder eher nur der Klimaschutz, wie so oft? Und man sieht ja doch ein Silo-Denken. Wie ist es im Straßenverkehr mit der Nachhaltigkeit?

[19:03] Dana Valentiner:

Also vor allen Dingen genannt ist der Klimaschutz, aber ich würde sagen über die städtebauliche Entwicklung, das ist ja auch so eine ganz wichtige Zielsetzung und ein ganz wichtiges Konzept so im erweiterten Straßen- und Straßenverkehrsrecht, die wird hier auch explizit genannt. Deswegen würde ich sagen, ist das insgesamt sogar ein etwas umfassenderes Nachhaltigkeitskonzept, als wir das jetzt vielleicht in Bereichen haben, in denen wirklich ausschließlich ökologische Nachhaltigkeit genannt wird. Also man könnte das durchaus in einem weitergehenden Nachhaltigkeitskonzept aufgehen lassen oder das so verstehen. Ob das so verstanden wird, das wird dann wahrscheinlich ein bisschen die Rechtsanwendung und die Praxis zeigen.

[19:40] Anne Sanders:

Jetzt vielleicht einen Schritt zurück auch nochmal für unsere Studierenden. Also was kann man als Studierende davon mitnehmen? Man kann mitnehmen an Verordnungen, die auf Grundlage von der gesetzlichen Grundlage gemacht werden und dass es jetzt gewissermaßen Anhaltspunkte gibt für diese Verordnung, Berücksichtigungsmöglichkeiten. Also im Grunde das, was man, auch wenn man in einer öffentlich-rechtlichen Klausur sitzt, da muss man ja dann immer verschiedene Punkte in Abwägung bringen. Das heißt, das ist jetzt ein Punkt, den man da auch mit fruchtbar machen kann. Also die nachhaltige Stadtentwicklung und der Klimaschutz. Würdest du das so einschätzen oder kann man vielleicht noch was anderes für unseren Studierenden, Hörern auch vielleicht mitgeben mit Blick auf dieses ja vielleicht etwas ungewöhnliche Rechtsgebiet für den Studierenden?

[20:22] Dana Valentiner:

Also ich glaube, das ist schon so ein ganz wichtiger Punkt, dass eben diese Grundentscheidung, mit welchem Zweck setze ich für ein bestimmtes Regelungswerk, wie jetzt hier STVG oder auch STVO, dass das ganz wichtig ist natürlich für alle Entscheidungen, die ich dann in der Anwendung treffe. Wenn ich eben vorne, meistens in modernen Gesetzen, habe ich ja immer vorne Paragraph 1 Zweck dieses Gesetzes, wenn da eben nur drin steht, es geht um Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, dann ist das eben auch der zentrale Maßstab für die Ermessenserwägung, die ich dann bei bestimmten Entscheidungen einzustellen habe, berücksichtige. Wenn ich dort aber eben ganz ausdrücklich von vornherein auch weitere Zwecke genannt habe, dann habe ich eben auch diese einzustellen in Abwägungsentscheidung. Jetzt kann man natürlich beim Thema Nachhaltigkeit immer sagen, naja gut, das ist ja auch verfassungsrechtlich überbaut und da habe ich vielleicht auch ohnehin schon bestimmte Zwecke zu berücksichtigen im Rahmen der Abwägung. Aber da zeigt sich vielleicht auch nochmal so an diesem Beispiel für die Studierenden, es ist durchaus auch wichtig, dass die Gesetzgebung das so nochmal explizit reinschreibt in die Regelungswerke, weil das eben der erste Anhaltspunkt ist für die Praxis dann in der Verwaltung. Genau, und vielleicht würde ich als zweiten Punkt noch sagen wollen, ich finde, es zeigt auch nochmal, wir haben ja so ein bisschen die Tendenz an den Universitäten, in den juristischen Fakultäten, dass wir Umweltrecht, Nachhaltigkeitsrecht, wenn es denn so genannt wird, immer so als ein singuläres Fach denken. Bei mir war das Umweltrecht dann so sehr stark verknüpft mit Emissionsschutzrecht und das war dann irgendwie das Umweltrecht. Und wir wissen ja heute, dass wir es hier mit einer viel vielfältigeren Querschnittsmaterie zu tun haben. Und Querschnittsmaterie heißt dann eben auch, ich kann nicht nur in ein Bundesklimaschutzgesetz reinschreiben, wir haben jetzt hier irgendwie Klimaziele zu berücksichtigen, sondern ich muss mich tatsächlich in allen Regelungsbereichen, in denen Nachhaltigkeit, Klimaschutz irgendwie eine Rolle spielt, muss ich mich immer fragen, inwiefern macht das hier auch Sinn, das in diesen singulären Spezialmaterien nochmal explizit zu verankern. Also die Querschnittsperspektive bedeutet eben auch, dass man in allen, letztlich in allen Fragen, gerade jetzt hier auch in Fragen des Städtebaurechts oder des Verkehrssektors, überlegen muss, wie findet dieses Prinzip hier auch nochmal explizit Verankerung.

[22:34] Anne Mittwoch:

Und wir sehen ja auch, dass es dann im Prinzip auch Bezüge hat zum ganz allgemeinen Verwaltungsrecht. Also wie argumentiere ich und wie schaffe ich, dass allgemeine Grundsätze dann in meine Fallbearbeitung, wo ich individuelle Rechtsfragen zu lösen habe, dann Eingang finden. Und vielleicht können wir da auch noch kurz darüber sprechen. Also wie wäre das denn jetzt in der Fallbearbeitung? Nehmen wir mal an, die Gemeinde Buxtehude oder XY beschließt hier einen Verkehrsbereich in der Form als Einkaufsstraße mit vielen Autos. Und das finden die Bürger nicht gut, vielleicht auch die Geschäftsinhaber verschiedener Geschäfte und wollen sich dagegen wehren. Wie könnten du dir vorstellen, wie könnte in der Konstellation aussehen? Also ich kann mir vorstellen, dass das im Moment fürs Staatsexamen sowohl schriftlich als auch mündlich ein wahnsinnig wichtiges Fallgestaltung ist, die sehr hochinteressant ist gerade.

[23:23] Dana Valentiner:

Genau, also das sind ja auch letztlich Verwaltungsakte, mit denen wir es zu tun haben, wenn wir solche verkehrlichen Anordnungen haben und dagegen kann man natürlich auch vorgehen. Und so sind auch diese Verkehrsversuche vor den Verwaltungsgerichten gelandet. Also da sind in der Regel Anliegende gegen vorgegangen, die eben gesagt haben, ich finde das aber nicht so toll, dass ich mit meinem Auto jetzt meine Wohnung nicht mehr erreichen kann. Oder auch ein Thema, was man häufiger hat, dass man zum Beispiel Geschäftsinhabende hat, die sagen, wir leiden hier im Einzelhandel darunter, wenn wir nicht mehr so erreichbar sind für unsere Kundschaft, die gerne mit dem Pkw kommt. Und das sind dann oft so die Konstellationen, in denen dann eben auch dagegen geklagt wird und wir es dann eben mit einer ganz klassischen verwaltungsrechtlichen Konstellation zu tun haben, oft erst im Eilrechtsschutz, aber dann später auch Hauptsache Verfahren, dass eben genau diese verkehrlichen Anordnungen überprüft werden können. Und da ist ja auch was dran. Ich bin jetzt hier vielleicht bislang auch so, ist schon so durchgeschieden, dass ich grundsätzlich viel davon halte, auch den Kommunen hier mehr Spielräume einzuräumen und auch zu ermöglichen, dass bestimmte Lösungen gefunden werden für einzelne Quartiere. Aber natürlich sind auch diese angesprochenen Probleme zu berücksichtigen. Die Erreichbarkeit von Wohnraum oder auch von Geschäften, das sind natürlich alles Dinge, die man eben im Rahmen einer umfassenden Abwägung dann auch berücksichtigen muss. Das setzt nur voraus, dass wir im ersten Schritt überhaupt erstmal eine Ermächtigungsgrundlage haben, die mir möglich macht, dass ich all diese Erwägungen dann auch berücksichtige. Und gerade weil wir ja so im Klimaschutz oder auch im Nachhaltigkeitsbereich immer fordern, es muss sich irgendwie was tun, alle müssen mitmachen, finde ich, dass sich in diesem Bereich sehr stark einfach zeigt, es ist auch gut, wenn wir gerade den Kommunen ermöglichen, individuelle Lösungen zu treffen, weil man eben nicht irgendwie für Berlin das vielleicht gleich regeln kann, für irgendwie eine kleine Kommune Parchim Ludwigslust in MV. Also wir müssen da eben auch so ein bisschen differenzieren. Und deswegen denke ich, dass es ganz wichtig ist, da eben auch auf die Kommunen zu schauen.

[25:19] Anne Sanders:

Was auch mal wieder zeigt, Dana, und vielen Dank für diese Einordnung, ist, dass wir überall mit Zielkonflikten zu tun haben. Zielkonflikte haben uns praktisch in jeder Folge bisher begleitet und auch hier haben wir wieder die Personen, die ein Einzelhandelsgeschäft aufsuchen sollen. Das Einzelhandelsgeschäft wird mit gutem Grund sagen, ich habe es sowieso schon so schwer durch die ganze Konkurrenz auch aus Onlinehandel und so weiter. Ich schaffe hier vielleicht Arbeitsplätze vor Ort. Das ist wichtig, dass es mich hier gibt, auch damit die Innenstadt nicht verödet. Also die Entscheidungen sind da auch alles andere als einfach.

[25:54] Dana Valentiner:

Ja klar, die Verfassungsrechterin in mir würde sagen, das ist ja auch gar nicht weiter verwunderlich. Wir haben es hier halt mit verschiedenen ja auch freiheitsrechtlichen Positionen zu tun und da müssen wir halt dann irgendwie ein ausgewogenes Verhältnis auch hinbekommen und schauen, wie wir eine Rechtsordnung schaffen, die das möglichst antizipiert, aber eben schon auch ermöglicht, diese Staatsziele, die wir haben im Bereich der Nachhaltigkeit zu verfolgen.

[26:17] Anne Mittwoch:

Mich würde interessieren, geht es dann auch umgekehrt? Also in solchen Fällen bislang haben wir doch eher die Konstellation, dass Anwohner oder Geschäftsinhabende sich gegen die Verkehrsberuhigung wehren. Wir haben in anderen Rechtsbereichen oft die Problematik, dass Bürgerinnen versuchen, nachhaltigkeitsbezogene Rechte durchzusetzen oder Ansprüche daraus geltend zu machen. Jetzt brauchen wir im öffentlichen Recht ja immer das berühmte subjektiv öffentliche Recht. Das ist ja hier schwierig, wenn wir so öffentliche oder Gemeinwohlgüter wie den Klimaschutz ins Feld führen. Aber auch da, wir haben ja aktuell, also Stichwort Klimaklagen, auch dazu hatten wir schon eine Podcast-Folge oder werden wir noch eine weitere Podcast-Folge haben und wir haben auch schon darüber gesprochen. Da wird das ja versucht, auch aus diesem Grund, Beschluss des Bundesverfassungsgerichts doch ein Recht abzuleiten, was wir dann auch im Zivilrecht letzten Endes verorten können. Also Paragraph 823, konkret allgemeines Persönlichkeitsrecht. Es gibt da verschiedene Versuche. Und jetzt würde mich interessieren, hast du aus deinem Bereich auch da Ideen oder gibt es da etwas, was diskutiert wird, wie man da individualrechtlich weiterkommt?

[27:21] Dana Valentiner:

Also es gibt erstmal im Verkehrsbereich ganz, ganz, ganz starke Initiativen und eine ganz starke Mobilisierung von Verkehrsrecht im Sinne von Nachhaltigkeit, was ich herausheben möchte. Also wir haben hier sehr viele Bürgerinitiativen, sehr viele Einwohner in Kommunen, die selber versuchen tätig zu werden. Da gibt es auch eine Reihe von tollen Initiativen. Changing Cities ist eine ganz große, die in verschiedenen Städten eben mit Initiativen tätig werden. Es gibt die Radentscheide, habt ihr vielleicht auch schon mal gehört, also wo vor allen Dingen genau versucht wird, den Fahrradverkehr zu stärken. Und die nutzen natürlich dabei auch die Mittel des Rechts. Zum Beispiel, ich habe ja eingangs angesprochen, den Verkehrsversuch in Gießen, der ging tatsächlich zurück auf eine Bürgerinitiative. Das sind dann Instrumente im Kommunalrecht, die wir haben, wo wir die Möglichkeit haben, wenn wir genug andere finden, die unser Anliegen auch unterschreiben, dass sich dann die Gemeindevertretung mit diesem Thema unter bestimmten Voraussetzungen beschäftigen muss. Und es gegebenenfalls sogar zu einem Bürgerentscheid kommt über bestimmte Themen. Und das ist eben im Kommunalrecht eine recht gute Möglichkeit, Recht zu nutzen, um solche Ziele auch zu verfolgen, die auch derzeit genutzt wird. Das zweite, was ich erzählen möchte, weil das jetzt auch gerade so schön aktuell ist, ist ein Fall aus Bremen, der jüngst vom Bundesverwaltungsgericht entschieden wurde. Da ging es jetzt gar nicht so ganz stark um Nachhaltigkeitsthematik, aber es ging auch um die Frage, wie nutzen wir den öffentlichen Raum. Und zwar haben sich da AnwohnerInnen zusammengeschlossen und sind dagegen vorgegangen, dass das sogenannte illegale Gehwegparken in Bremen geduldet wurde. Was heißt das illegale Gehwegparken? Das ist eine Praxis, die kennt ihr auch von zu Hause vor der Tür. Also das ist ja nicht erlaubt, auf dem Gehweg zu parken. Es sei denn, da ist so ein blaues Schild, was das explizit erlaubt und anordnet. Aber in ganz, ganz vielen Straßen wird das einfach trotzdem praktiziert. Und das führt natürlich dazu, dass der Gehweg schmäler wird, dass da vielleicht dann auch, so wurde argumentiert, in diesem Fall in Bremen, dass da dann vielleicht auch Rollstuhlfahrende oder Personen mit Kinderwagen und so nicht mehr so gut durchkommen. Und die haben sich an die Straßenverkehrsbehörden gewendet und haben gesagt, ihr müsst was tun. Das kann ja nicht sein, dass meine Straße hier so zugeparkt ist von Autos und ich das quasi überhaupt nicht mehr für andere Zwecke nutzen kann. Und da hat das Bundesverwaltungsgericht jetzt jüngst also tatsächlich festgestellt, dass es hier ein subjektives öffentliches Recht gibt, also einen Anspruch auf Einschreiten der Straßenverkehrsbehörden. Leider sind die Entscheidungsgründe noch nicht da, aber ich warte quasi ganz neugierig darauf, das dann im Detail nachzulesen. Und ich denke, das ist jetzt auch so für die Examsvorbereitung eine Entscheidung, die sollte man auf jeden Fall im Blick behalten. Das wird mit Sicherheit in den mündlichen Prüfungen in nächster Zeit mal anstehen.

[30:11] Anne Sanders:

Ja, sehr spannend.

[30:12] Anne Mittwoch:

Ja, wobei ich auch merke, also auch typischerweise im mündlichen Examen dann zum öffentlichen Recht werden sehr oft Themengebiete abgefragt, die man eben gerade nicht so kennt. Und dann soll man zeigen, dass man mit Grundsätzen argumentieren kann. Und dann würde das auch wunderbar passen. Und ich glaube, die Thematik an sich ist einfach wahnsinnig relevant aktuell und hat einen hohen Praxisbezug und deswegen natürlich prüfungsrelevant in hohem Maße.

[30:36] Anne Sanders:

Ja, vielen Dank, Dana. Vielleicht zum Abschluss nochmal kleiner Gesamtblick vielleicht. Wie glaubst du, wird sich das Verwaltungsrecht ändern? Wird sich das grundlegend verändern jetzt durch diese neuen Herausforderungen? Im Privatrecht diskutieren wir das immer. Wie ist das im Verwaltungsrecht?

[30:54] Dana Valentiner:

Also ich schreibe mich, oder ich fange mal anders an. Also mein Anliegen natürlich mit meinem Habilitationsprojekt ist schon, da einen Wandel auch mitzugestalten oder anzustoßen, weil ich schon denke, wir sehen in verschiedensten Regelungsbereichen immer wieder die gleichen Herausforderungen, nämlich dass wir eigentlich nicht die Instrumentarien bereit halten bisher im Verwaltungsrecht, die vielleicht Transformationen wie die Verkehrswende, die Energiewende, also wir haben das da mit vielfältigen Wänden ja zu tun, die wir gestalten wollen als Gesellschaft in den nächsten Jahren, dass wir da eigentlich noch nicht so das Instrumentarium für ausgebildet haben. Und wir sprechen im Verwaltungsrecht seit Jahrzehnten davon, dass wir einen sogenannten Instrumentenmix brauchen. Wir brauchen den Instrumentenmix. Aber so eine richtige Lösung, was das jetzt eigentlich genau heißt und welche neuen Instrumente auch Teil eines solchen Instrumentenmixes dann sein müssten und könnten, das ist eigentlich noch nicht beantwortet. Und deswegen denke ich, da gibt es noch einige Hausaufgaben auch im Verwaltungsrecht zu tun. Das ist ja auch schön. Und ich glaube schon, dass sich da etwas ändern wird. Ich gehe davon aus, dass wir vor allen Dingen darüber nachdenken werden, auch welche neuen Instrumente wir vielleicht einsetzen können. Stichwort Erprobungsklauseln oder Erprobungsmaßnahmen. Das ist ja auch genau das, was bei den Verkehrsversuchen passiert. Ich denke, dass wir sowas häufiger sehen werden, wofür ich ja heute auch plädiert habe, dass wir die Nachhaltigkeit explizit als Zwecksetzung in Regelungsmaterien aufnehmen, die jetzt nicht Kernklimarecht sind, sondern eben auch sowas wie Baurecht oder ähnliche Dinge. Das haben wir auch teilweise schon. Das Personenbeförderungsgesetz macht das beispielsweise. Also da wird schon explizit in einem neuen Paragrafen 1a die Nachhaltigkeit als Zwecksetzung genannt. Ich denke, wir werden auch stärker die Nachhaltigkeit in der Planung berücksichtigen. Also in Abwägungsentscheidungen, planerischen Entscheidungen wird es, denke ich, zunehmen, dass wir solche Erwägungen auch explizit durch den Gesetzgeber artikuliert werden sehen. Genau, und von daher, ich glaube, das Verwaltungsrecht kann da noch etwas an der Transformation mitwirken, aber auch selbst etwas Transformation gebrauchen.

[32:51] Anne Sanders:

Vielen Dank, liebe Dana.

[32:53] Anne Mittwoch:

Vielen, vielen Dank. Das ist sehr spannend. Und wir sehen wieder, wie viele Parallelen wir haben zu ursprünglichen Podcast-Folgen, die wir bereits aufgenommen haben. Auch dieser Smart-Mix, den du gerade angesprochen hast, dass man verschiedene Instrumente kombiniert, der ist ja auch Thema im Lieferkettenrecht. Dass Nachhaltigkeit in Rechtsgebieten Eingang findet, das sehen wir im Aktienrecht, auch im Recht der GmbH. Wir sehen es im Allgemeinrecht. Wir sehen es im Strafrecht, in der Kriminologie. Also ich denke, da ist es wichtig, dass wir uns auch über die verschiedenen Themen unterhalten und die Bezüge herstellen können. Und ja, prüfungsrelevant bleibt es in jedem Fall, denke ich, übergreifend. Insofern vielen Dank für diese Einblicke.

[33:29] Dana Valentiner:

Ja, vielen Dank für eure Einladung.

[33:32] Anne Sanders:

Vielen Dank.

[33:33] Anne Mittwoch:

Ja, dann alles Gute weiterhin mit dem spannenden Thema. Und danke dir nochmal.

[33:37] Dana Valentiner:

Danke, danke. Und ich hoffe immer, dass vielleicht von den Zuhörenden ja auch manche weitermachen und dann vielleicht dazu promovieren.

[33:44] Anne Sanders:

Sehr gut. Vielen Dank.

Zum Arbeitgeberprofil von Universität Halle



Generiert von IMR Podcast • 19.1.2026