



Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70173 Stuttgart
per Mail

An die

-höheren Straßenverkehrsbehörden-
-unteren Straßenverkehrsbehörden-
-örtlichen Straßenverkehrsbehörden-

Kommunalen Landesverbände

AGFK

NVBW

KEA

Weitere Verbände

Abteilung Nachhaltige Mobilität

Name: Simon Abele
Telefon: +49 711 89686-4610
E-Mail: Simon.Abele@vm.bwl.de
Geschäftszeichen: VM4-3850-1/12/10
(bei Antwort bitte angeben)
Datum: 17. Dezember 2024

Hinweise zur sofortigen Anwendbarkeit der novellierten Straßenverkehrsordnung 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 11. Oktober 2024 ist die Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Kraft getreten. Dem vorausgegangen war eine am 14. Juni 2024 verabschiedete Novelle des Straßenverkehrsgesetzes, in welcher nun erstmals der Umwelt-, darunter der Klimaschutz, der Gesundheitsschutz sowie eine geordnete städtebauliche Entwicklung als eigenständige Anordnungsgrundlagen aufgenommen wurden. Die Anpassungen der StVO ermöglichen es den Kommunen, gemeinsam mit der Straßenverkehrsverwaltung des Landes, wichtige Verbesserungen zu mehr Lebensqualität, Klimaschutz und Sicherheit im Straßenverkehr in Baden-Württemberg umzusetzen. Das vorliegende Schreiben setzt den Rahmen für eine einheitliche Rechtsanwendung, skizziert Anwendungsbeispiele und dient den Straßenverkehrsbehörden des Landes als Maßstab für die Arbeit mit der novellierten StVO.



Die neue StVO ist seit ihrem Inkrafttreten anzuwenden und bedarf, da es sich hierbei um höherrangiges Recht handelt, nicht der Novelle der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)¹. Diese wird zum aktuellen Zeitpunkt überarbeitet. Es besteht zwischen allen daran beteiligten Stellen ein breiter Konsens darüber, dass die VwV-StVO auf die sich veränderte übergeordnete Rechtsgrundlage angepasst werden soll. Das Land Baden-Württemberg setzt sich innerhalb dieses Prozesses für eine Entbürokratisierung und Vereinfachung der VwV-StVO ein. Unabhängig davon verlieren einzelne Regelungen der VwV-StVO vor dem Hintergrund der Normenhierarchie ihre Gültigkeit, wenn diese in einem offensichtlichen Widerspruch zur Intention der Änderungen der StVO stehen². Die Klarstellungen und Konkretisierungen dieses Papiers geben den Kommunen und Straßenverkehrsbehörden Rechts- und Handlungssicherheit für die Anwendung der novellierten StVO. Diese stehen in Einklang mit den Intentionen der neuen StVO, der bestehenden Rechtsprechung, dem aktuellen Stand der rechtswissenschaftlichen Auseinandersetzung um die Novelle und dem aktuellen Konsens innerhalb der fachlichen Abstimmung zur VwV-StVO.

1. Lückenschluss zwischen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h

Bezug: Änderung an § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 4 StVO:

„Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c und kurzen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) auf Streckenabschnitten von bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo 30-Strecken,“

Kann der Mechanismus des Lückenschlusses nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 4 StVO auch auf zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbegrenzungen angewendet werden?

Mit der novellierten StVO ist die Möglichkeit geschaffen worden, Lückenschlüsse nun auch zwischen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h mit einem Abstand

¹ Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis NZV 2024, 461

² Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis NZV 2024, 461



von 500 Metern vorzunehmen. Solche Lückenschlüsse fördern nicht nur die Verkehrssicherheit, sie tragen auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei (VwV-StVO zu Zeichen 274 RN 14). In der Praxis existiert eine Vielzahl an Geschwindigkeitsbegrenzungen, welche oftmals unterschiedlich zeitlich begrenzt sind. Lücken zwischen solchen Geschwindigkeitsbegrenzungen können in zwei Varianten geschlossen werden:

- wenn zwei zeitlich unterschiedlich begrenzte Geschwindigkeitsbegrenzungen räumlich weniger als 500 Meter auseinanderliegen. Beispielsweise bei Vorliegen einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung aufgrund von Lärmschutz (22-6 Uhr) sowie einer Geschwindigkeitsbegrenzung vor schützenswerten Einrichtungen (z. B. 7-17 Uhr) durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 22-17 Uhr.
- auf Grundlage der VwV-StVO zu Zeichen 274 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit) Randnummer 14, wenn eine zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen zwei zeitlich unbegrenzten Geschwindigkeitsbegrenzungen liegt.

Für verbleibende Lücken kann ein Lückenschluss gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 4 StVO geprüft werden.

2. Tempo 30 und Fußgängerüberwege

Bezug: Änderungen an § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO:

*„innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen **Fußgängerüberwegen**, Kindergärten, Kindertagesstätten, **Spielplätzen**, **hochfrequentierten Schulwegen**, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, **Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen** oder Krankenhäusern, „*

Ergänzung des § 45 Absatz 9 Satz 4 StVO um Nummer 10:

„10. Fußgängerüberwege (Zeichen 293)“



An welchen Arten von Spielplätzen kann eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO angeordnet werden?

Die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ist nun auch ohne das Vorhandensein einer qualifizierten Gefahrenlage an Spielplätzen möglich. An Spielplätzen, welche in Bebauungsplänen aufgeführt sind, ist dies grundsätzlich möglich. In Gebieten ohne Bebauungsplan können entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzungen an allen für die Allgemeinheit angelegten öffentlich zugänglichen Spielplätzen angeordnet werden. Damit auch das Umfeld des Spielplatzes im Sinne der Intention verkehrlich abgesichert wird, kann die entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung auf bis zu 300 Meter Länge erfolgen. Sie kann auf eventuelle Öffnungszeiten der Spielplätze zeitlich angepasst werden.

Was ist unter einem hochfrequentierten Schulweg gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO zu verstehen?

Wie an Spielplätzen sind nun auch Anordnungen von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h ohne das Vorhandensein einer qualifizierten Gefahrenlage an so genannten hochfrequentierten Schulwegen möglich. Ziel dieser Neuerung ist es, den Weg zur Schule zu Rad oder zu Fuß und das Schulumfeld sicherer zu gestalten³. Entsprechende Anordnungen können auf die Verkehrszeiten des Schulverkehrs angepasst werden.

Der Tatbestand für eine solche Anordnung ist dann erfüllt, wenn aus den örtlichen Gegebenheiten und einem erhöhten Verkehrsaufkommen durch Schülerinnen und Schüler Gefahrenlagen entstehen. Solche Gefahrenlagen können beispielsweise dann vorliegen, wenn an Schulwegen keine ausreichenden Gehwegbreiten vorhanden sind, sich mehrere Schulwegstrecken überlagern, Schülerinnen und Schüler Straßen kreuzen oder an Kreuzungen, Querungshilfen und -inseln, Bushaltestellen und Ampeln warten. Diese Gefahrenlagen bestehen auch dann, wenn Absperrungen vom Gehweg zur Straße installiert wurden.

³ Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis NZV 2024, 461



Zusätzlich dazu kann auch ein allgemein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch zu Fuß gehende oder Rad fahrende Schülerinnen und Schüler eine solche Anordnung begründen. Als geeigneter Maßstab erscheint dabei eine Zahl von etwa 100 Schülerinnen und Schülern in der Spitzenstunde des Schulverkehrs.

Weiter besteht die Möglichkeit der Anordnung solch einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduktion an Straßen, die im Rahmen einer Schulwegplanung oder im Rahmen einer modellhaften Betrachtung durch die zuständige Schule, Straßenverkehrsbehörde und ggf. Polizeibehörde sowie der Straßenbaubehörde als Hauptschulweg eingestuft wurden.

Darüber hinaus wird den Straßenverkehrsbehörden empfohlen, bestehende Anordnungen des Zeichens 136-10/20 zu überprüfen. Sollte an solchen Stellen Schulverkehr vorhanden sein, empfiehlt sich die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6.

Wie sind die neuen Regeln zu Fußgängerüberwegen nach § 45 Absatz 9 Satz 4 StVO Nummer 6 und Nummer 10 zu handhaben?

Neben Spielplätzen und hochfrequentierten Schulwegen kann nun auch an Fußgängerüberwegen eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h, ohne das Vorhandensein einer qualifizierten Gefahrenlage, angeordnet werden. Auch hier besteht das Ziel darin, den Fußverkehr besser zu schützen. Die dabei in Frage kommende Geschwindigkeitsbegrenzung ist vom Fußgängerüberweg aus in beide Fahrtrichtungen in einem ausreichenden Abstand zum Fußgängerüberweg anzuordnen und kann auf einer Strecke von insgesamt 300 Meter erfolgen.

Können Fußgängerüberwege auch angeordnet werden, um die Sichtbeziehungen gemäß R-FGÜ für 30 km/h zu erfüllen?

Weiter besteht die Möglichkeit, Fußgängerüberwege auch anzuordnen, wenn die Vorgaben zu Sichtbeziehungen gemäß R-FGÜ und dem „Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg“ nur bei einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO vor Ort erfüllt sind. Durch eine Anordnung solch einer Geschwindigkeitsbegrenzung am betroffenen Fußgängerüberweg werden die Vorgaben zu Sichtbeziehungen hergestellt. **Es ist dabei unbedingt**



sicherzustellen, dass die Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zeitgleich mit der Anordnung des Fußgängerüberweges erfolgt.

3. Neue Anordnungsgrundlagen zur Förderung des Bus-, Rad- und Fußverkehrs

Bezug: Ergänzung des § 45 Absatz 1 Satz 2 um Nummer 7 StVO:

„7. zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit o-der zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird, hinsichtlich

a) der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und

b) der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr. „

Was ist die Intention des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO?

Der neu eingeführte § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO ist Ausdruck der im Juni beschlossenen Änderungen am Straßenverkehrsgesetz. Durch die Einführung des neuen § 6 Absatz 4a StVG hat der Verordnungsgeber die Möglichkeit erhalten, Rechtsverordnungen zugunsten des Umwelt-, einschließlich Klimaschutz, der Schutz der Gesundheit und der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung zu erlassen⁴. Der Verordnungsgeber hat dabei klargestellt, dass entsprechende Verordnungen in ihrem Zweck auf diesen neuen Grundlagen beruhen und nicht der Gefahrenabwehr dienen⁵. Entsprechende Verordnungen sind eigenständig und es ist daher nicht erforderlich, dass die darauf basierenden verkehrsregelnden Bestimmungen auch Zwecke der Verbesserung der Verkehrssicherheit oder der Leichtigkeit des Verkehrs verfolgen.

⁴ Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis NZV 2024, 457 f.

⁵ Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis NZV 2024, 458



Anordnungen nach dem neuen § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO sind vor diesem Hintergrund zu verstehen.

Bisher mussten für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen einfache oder qualifizierte Gefahrenlagen vorliegen. Welche Voraussetzungen müssen Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO erfüllen?

Der Ordnungsgeber hat gemäß § 45 Absatz 10 Nummer 2 StVO Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO gänzlich von der Voraussetzung und der Erforderlichkeit einer Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 StVO befreit⁶. Dies ist stimmig zu der oben dargestellten Intention, denn entsprechende Anordnungen dienen nicht der Gefahrenabwehr.

Nichtdestotrotz müssen für entsprechende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen auf Grundlage der in § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO genannten Rechtsgrundlagen Tatbestandsmerkmale vorliegen. Die Anordnungsmöglichkeiten des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO dienen dazu, zum Zweck der darin aufgeführten Rechtsgrundlagen den öffentlichen Nahverkehr sowie den Fuß- und Radverkehr zu fördern. Sie beruhen in der Regel auf kommunalen Nah-, Fuß-, sowie Radverkehrskonzepten sowie Klimakonzepten mit Bezug zum Verkehr. Innerhalb dieser kommunalen Konzepte ist der Bedarf für die einzelnen Anordnungen zu begründen sowie verkehrsplanerische Aspekte wie beispielsweise Ausweichverkehre und Leichtigkeitsgewinne oder -einbußen durch die Kommune zu bewerten und darzustellen. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde prüft die Ausführungen und Angaben der Kommune auf Richtigkeit und Plausibilität.

Einzelne Anordnungen sind auch ohne das Vorhandensein solcher Konzepte möglich und müssen dem üblichen Einzelfallermessen unterzogen werden. Für Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO ist ein Nachweis des erforderlichen Tatbestands durch die Straßenverkehrsbehörde in einem vertretbaren Aufwand plausibel darzulegen. Der Aufwand sollte grundsätzlich darauf beschränkt werden, mit verfügbaren Informationen und Untersuchungsergebnissen ähnlich gelagerter Fälle eine plausible Begründung zu erstellen. Zusätzliche Studien und Erhebungen sind bei einzelnen Anordnungen nicht erforderlich.

⁶ Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis NZV 2024, 458



Wann ist der Tatbestand für die Rechtsgrundlage „Klimaschutz“ gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 erfüllt?

Entsprechende Anordnungen erfüllen die Voraussetzung des Klimaschutzes, wenn sich für diese ein Beitrag zum Klimaschutz fachlich begründen lässt. Dies ist dann der Fall, wenn durch die entsprechende Anordnung eine Verkehrsverlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Indikatoren für ein Verlagerungspotenzial können dabei Sicherheits- oder Leichtigkeitsgewinne des Umweltverbundes sein. Es genügt dabei, wenn sich diese Verkehrsverlagerung perspektivisch aus der Umsetzung der Anordnung ergibt; der Effekt muss sich nicht unmittelbar aus der Umsetzung der jeweiligen Anordnung ergeben. Des Weiteren wird auf Anlage 22 der VwV-LGVFG Baden-Württemberg verwiesen. Dort ist eine Reihe an Maßnahmen aufgeführt, welche besonders klimafreundlich sind und daher einen erhöhten Fördersatz (Klimabonus) erhalten können.

Wann ist der Tatbestand für die Rechtsgrundlagen des „Umwelt- und Gesundheitsschutz“ gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 erfüllt?

Hier verhält es sich wie im oben skizzierten Fall. Tatbestandsmerkmale für die Rechtsgrundlagen des Umwelt- und Gesundheitsschutzes sind dann erfüllt, wenn sich durch die entsprechende Anordnung ein positiver Effekt auf die genannten Rechtsgüter mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ableiten lässt. Zum Gesundheitsschutz, soweit nicht bereits durch die Ziele der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes abgedeckt, zählt auch die Förderung der aktiven Mobilität. Auch hier muss dieser Effekt nicht unmittelbar eintreten.

Wann ist der Tatbestand für die Rechtsgrundlage „zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“ erfüllt?

Die Rechtsgrundlage „zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“ ist Ausdruck des verfassungsrechtlich garantierten kommunalen Selbstverwaltungsrechts gemäß Artikel 28 Absatz 2 GG. Kommunen wird dabei das Recht zugesprochen, ihre Verkehrsräume selbst zu gestalten. Anordnungen auf dieser Rechtsgrundlage beruhen auf städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepten.



Diese Konzepte

- müssen konkrete verkehrliche Planungen in einem räumlichen Bezugsraum zum Gegenstand haben,
- ...durch ein für die Willensbildung in der Gemeinde zuständiges Organ (Gemeinderat) beschlossen werden
- ...und den Erfordernissen planerischer Abwägung und damit dem Gebot der Konfliktbewältigung hinsichtlich sich verlagernder Verkehrsströme genügen.

Der Tatbestand für Anordnungen auf der Rechtsgrundlage der „Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“ ist also dann erfüllt, wenn die entsprechende Anordnung in ein eines solchen Konzeptes eingebettet ist und das Konzept selbst die oben genannten Anforderungen erfüllt. Das Ministerium für Verkehr arbeitet zum aktuellen Zeitpunkt eine Handreichung für Kommunen sowie einen Leitfaden zum Umgang mit Anordnungen auf Rechtsgrundlage der „Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“ aus und wird diesen 2025 Kommunen und Straßenverkehrsbehörden zur Verfügung stellen.

Welche Anordnungstypen kommen für Nummer 7b in Frage?

In Frage kommen dabei, beispielsweise Führungsformen des Radverkehrs (z. B. Fahrradstraßen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Sonderspuren), Fußgängerüberwege, Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Bereiche sowie Durchfahrtsbeschränkungen.

Weiter können auf Grundlage des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 b StVO ebenfalls Multifunktionsflächen eingerichtet werden. Das Ministerium für Verkehr wird im 1. Quartal 2025 eine einheitliche Definition von Multifunktionsflächen sowie Handlungsanweisungen zur Einrichtung eben dieser veröffentlichen.

Unter Flächen für den Rad- und Fußverkehr fallen auch Schulstraßen. Das Ministerium für Verkehr wird zeitnah eine Handreichung erarbeiten in welcher die rechtssichere Anordnung von Schulstraßen skizziert wird.



Die Bereitstellung angemessener Flächen kann auch ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Attraktivität und Funktion der Verkehrsfläche umfassen (z. B. zum Vorrang an Knotenpunkten, beim Queren oder zum Schutz vor dem Befahren oder Beparken durch Kraftfahrzeuge, angepasste Lichtsignalsteuerung). Nach dem derzeitigen Stand der fachlichen Abstimmung zur VwV-StVO sind streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht möglich. Weiter besteht allgemein die Möglichkeit, Parkstände für den Kfz-Verkehr in entsprechende Flächen für den Rad- oder Fußverkehr umzuwandeln. Allen aufgeführten Maßnahmen ist gemein, dass durch die entsprechenden Anordnungen der Rad- oder Fußverkehr in seiner Gesamtheit aufgewertet werden soll.

Gelten Fußgängerüberwege als „Flächen für den Fußverkehr?“

Fußgängerüberwege sind, verstanden als Mittel zur Sicherstellung der Funktion bereitgestellter Fläche gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 b StVO, ebenfalls unter der Norm zu fassen. Die Voraussetzung eines entsprechenden Fußverkehrsaufkommens gemäß R-FGÜ entfällt, wenn Fußgängerüberwege auf der Rechtsgrundlage Klimaschutz oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 angeordnet werden sollen, soweit die oben skizzierten Tatbestandsmerkmale für die jeweiligen Rechtsgrundlagen erfüllt sind. Dies ist deshalb zulässig, da mit straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen auf der Rechtsgrundlage Klimaschutz eine Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund und damit auch den Fußverkehr erzielt werden soll. Das Voraussetzen eines Fußverkehrsaufkommens gemäß R-FGÜ widerspricht diesen Grundsätzen. Sonstige Vorgaben zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen gemäß R-FGÜ und des „Leitfadens zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg“ sind weiterhin einzuhalten.

Wann sind Flächen für den fließenden und ruhenden Radverkehr sowie für den Fußverkehr gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 b „angemessen“?

Flächen gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 b sind „angemessen“, wenn sie in Einklang mit den einschlägigen technischen Regelwerken dimensioniert sind.



Was ist bei der Anordnung von Halte- und Abstellflächen zu beachten?

Von **Nummer 7b** ist auch die **Schaffung** straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen für die Anlage von Multifunktionsflächen, Abstellflächen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge sowie Flächen für Fahrradverleihsysteme und Ähnliches umfasst. Diese Flächen dienen der Ordnung des ruhenden Verkehrs sowie der Freihaltung der Fußverkehrsflächen von Hindernissen im Sinne der Leichtigkeit des Fußverkehrs.

Besteht in einem Gebiet keine Parkraumbewirtschaftung, ist dies ein Hinweis, dass dort kein Parkdruck besteht. Insbesondere dort kann die Zahl der Kfz-Parkmöglichkeiten auf Park- oder Seitenstreifen zugunsten anderer Nutzungen reduziert werden. Die Anordnung von Flächen für den ruhenden Verkehr erfordert insbesondere dann eine besondere Begründung, wenn aufgrund fehlender Flächen im öffentlichen Straßenraum die Grundanforderungen an eine sichere Verkehrsabwicklung gemäß dem technischen Regelwerk nicht für alle Verkehrsmittel erfüllt sind.

Welche Auswirkungen hat der Zusatz „*sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird*“ auf die Ermessensausübung?

Mit der oben genannten Ergänzung für Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO hat der Ordnungsgeber klargestellt, dass die Verkehrssicherheit durch entsprechende Anordnungen nicht verschlechtert werden darf. Dies bedeutet, dass Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit im Vorfeld der Anordnung zu bewerten sind. Ausschlaggebend ist hierbei die verkehrliche Situation vor der entsprechenden Anordnung. Anordnungen sind folglich nicht zulässig, wenn im Rahmen der Bewertung ersichtlich ist, dass die Verkehrssicherheit voraussichtlich negativ beeinträchtigt wird. Der bloße Umstand, dass etwaige negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit nicht auszuschließen sind, ist für eine Ablehnung einer Anordnung nicht ausreichend.

Der Ordnungsgeber hat ebenfalls klargestellt, dass Leichtigkeitseinbußen für einzelne Verkehrsmittel, auch für den Kfz-Verkehr, bei Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO zulässig sind. Für die Bewertung der Auswirkung etwaiger Leichtigkeitseinbußen ist dabei die Funktionsfähigkeit des Systems Straßenverkehr insgesamt zu betrachten, welche erhalten bleiben muss. Bei einer verkehrsrechtlichen Umstrukturierung des Straßenraums auf Grundlage des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 7 b StVO kann die Leichtigkeit des Rad- und



Fußverkehrs priorisiert werden. Indikatoren für die Leichtigkeit des Fußverkehrs sind beispielsweise die Barrierefreiheit, die Gehwegbreite und die Querungsmöglichkeit von Straßen ohne Umwege sowie für den Radverkehr die Lückenlosigkeit des Netzes und die Umwegfreiheit⁷.

Ist für die Bereitstellung von Flächen für den Rad- und Fußverkehr gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7b StVO eine Teileinziehung notwendig?

Die bestehenden Regelungen zum Verhältnis von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen und Widmungsfragen bleiben bestehen. Das Straßenrecht regelt das „Ob“, das Straßenverkehrsrecht das „Wie“ der Straßennutzung. Wird die komplette Straßenfläche bestimmten Verkehrsarten entzogen, handelt es sich grundsätzlich um eine Teileinziehung. Wird nur eine Teilfläche zu diesem Zweck längs geteilt, beispielsweise eine Fahrspur nur noch bestimmten, von der Widmung umfassten Benutzungsarten zur Verfügung gestellt, ist es jedoch keine Teileinziehung, da die Straße nach wie vor dem gesamten Verkehr zur Verfügung steht. Eine Fahrspur in diesem Sinne kann auch eine Bus- oder Radspur sein, welche dann straßenverkehrsrechtlich angeordnet wird

Gelten die bisherigen Regeln der VwV-StVO zum Verkehrsaufkommen von Bussen für die Anordnung von Busspuren gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7a StVO?

Nein, diese können für Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7a StVO nicht mehr gelten. Die Vorgaben der VwV-StVO sind vor dem Hintergrund der Sicherheit und Leichtigkeit des Busverkehrs und somit der Gefahrenabwehr entstanden. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist zwar immer noch zu wahren, jedoch zielt die Anordnung von Busspuren nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7a StVO auf die Förderung des Busverkehrs ab⁸.

⁷ Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis NZV 2024, 459.

⁸ Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis NZV 2024, 460 f.



4. Gemeindliches Antragsrecht auf Grundlage des § 45 Absatz 1j StVO

Bezug: Ergänzung um § 45 Absatz 1j StVO

„Die Gemeinde kann bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde Anordnungen nach den Absätzen 1 bis 1i beantragen.“

Welche Auswirkung auf die Arbeit der Straßenverkehrsbehörden hat die Einführung des § 45 Absatz 1j StVO?

Kommunen erhalten mit dem neueingeführten Absatz 1j ein umfassendes Antragsrecht auf alle straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 Absatz 1 StVO. Damit einher geht ebenfalls ein Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung. Der Verordnungsgeber ging dabei davon aus, dass Kommunen auch über den Bereich der kommunalen Selbstverwaltung hinaus antragsberechtigt sind⁹. Insbesondere wenn kommunale Anträge auf den oben angesprochenen kommunalen Konzepten beruhen und eine Abwägung der betroffenen Belange bereits im Konzept enthalten ist, muss eine Ablehnung genau begründet werden. Dabei ist der Verkehrssicherheit besondere Beachtung zu schenken.

5. Neue Möglichkeiten zur Parkraumbewirtschaftung

Bezug: Änderungen des § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 2a StVO:

„im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit einem drohenden oder bestehenden erheblichen Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen,“

⁹ Bundesrats-Drs. 518/23, S. 21 („Darüber hinaus können die Gemeinden Anordnungen beantragen, die ihren Selbstverwaltungsbereich betreffen.“)



Ergänzung des § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 2a StVO um Satz 2:

„Anordnungen nach Satz 1 Nummer 2a sind auch auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung zulässig, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.“

Welche Änderungen haben sich für das Parkraummanagement ergeben?

Die Neufassung der StVO sieht erleichterte Vorgaben sowie neue Anordnungsgrundlagen für die Einführung von Bewohnerparken („Bewohnerparkausweis“) vor.

Zum einen ist durch die Erweiterung von § 45 Absatz 1b StVO um Satz 1 Nummer 2a eine erleichterte Bedingung für die Anordnung von Bewohnerparken geschaffen worden. Auf Basis der bisherigen Regelung war für die zuständigen Behörden der Nachweis eines bereits herrschenden Parkdrucks zur Einführung von Bewohnerparken notwendig. Nach bisheriger Rechtslage wurden hierbei Kriterien wie eine empirisch erhobene Auslastung des Parkraums von über 80 Prozent angenommen.¹⁰ Nach der neuen Regelung ist nun ein „drohender erheblicher Parkraumangel“, also eine Prognose, zur Einführung von Bewohnerparken ausreichend. In der Verordnung selbst werden keine methodischen Rahmenbedingungen für eine solche Prognose genannt.

Darüber hinaus ist die Einführung von Bewohnerparken künftig auch ohne einen Nachweis oder eine Prognose von Parkdruck möglich, wenn dieses Instrument Teil eines „städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzeptes“ ist.

¹⁰ Siehe hierzu Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 14.11.2022 (VGH BW, Beschluss v. 14.11.2022 -13 S 545/22) Dort wird eine Auslastung von unter 80% als nicht ausreichend eingestuft. Das Gericht schließt sich der Empfehlung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen an, die eine Auslastung von 80 bis 90% vorschlägt.



Wie soll ein Nachweis drohenden Parkraummangels erfolgen?

Zur Prognose ist der in der Rechtsprechung angewendete Maßstab einer Auslastung des Parkraums von mehr als 80 Prozent anzuwenden. Die Umsetzung über eine Zählung mit anschließender Hochrechnung erscheint jedoch hierbei in der Regel nicht erforderlich und sachgerecht. Sie trifft erstens auf methodische Unsicherheiten, die ein Blick in die Zukunft immer mit sich bringt. Weiter würde dadurch die durch die StVO-Novelle intendierte Vereinfachung des Vorgehens nicht erreicht. Der Blick in die entsprechende Ermächtigungsgrundlage im Straßenverkehrsgesetz (§ 6 Absatz 1 Nr. 15 b) StVG) zeigt, dass Bewohnerparken eingeführt werden kann, wenn ein Parkraummangel „auf Grund konkretisierter städtebaulich-verkehrplanerischer Erwägungen zu erwarten ist“. Zuverlässig und aufwandsarm können solche Erwägungen angestellt werden, wenn Besiedlungsstrukturen zum Maßstab gemacht werden.

Es ist davon auszugehen, dass überall dort ein erheblicher Parkraummangel zu erwarten ist, wo ähnliche verkehrlich-städtebauliche Gegebenheiten sowie Besiedlungsstrukturen wie in üblichen Gebieten mit Bewohnerparken (in denen Parkdruck von zumindest 80 Prozent durch Erhebungen sicher nachgewiesen ist) vorherrschen. Weiter ist vor diesem Hintergrund davon auszugehen, dass ein erheblicher Parkraummangel in allen städtischen Gebieten mit Mischnutzung oder überwiegender Wohnnutzung droht, welche folgende weitere Merkmale aufweisen:

- Eine Dichte von mindestens 75 Einwohnern pro Hektar¹¹ und
- Eine Dichte von mindestens 350 zugelassenen Pkw pro 1.000 Einwohnern in Kommunen mit einer Gesamteinwohnerzahl über 200.000 bzw. über 500 zugelassenen Pkw in Kommunen mit einer geringeren Gesamteinwohnerzahl¹²

¹¹ Die Einwohnerdichte ist als offener Datensatz verfügbar unter: <https://atlas.zensus2022.de/>

¹² Hierbei muss auf eine kommunenweite Auflösung der Daten zurückgegriffen werden. Ein entsprechender Datensatz ist verfügbar unter: <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/77005006.tab?R=LA>



Wie soll Bewohnerparken auf Basis eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts nach Satz 1 Nummer 2a erfolgen?

Alternativ zur Prognose des Parkraum Mangels ist eine Anordnung von Bewohnerparken auch auf Basis eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts möglich. Gemäß geltender Rechtsprechung¹³ müssen städtebaulich-verkehrsplanerische Konzepte den oben genannten Ausführungen zur Rechtsgrundlage „Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“ genügen, um als Anordnungsgrundlage nach § 45 Absatz 1b StVO herangezogen werden zu können:

Entsprechende Konzepte können sich auf den Aspekt des Parkraummanagements konzentrieren. Ihre Erstellung ist damit nach Absatz 5.6. der „Grundsätze zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg förderfähig. Möglich ist aber auch, umfassendere Konzepte wie Klimamobilitätspläne, Sustainable Urban Mobility Plans oder Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz zu Grunde zu legen.

6. Ladebereich

Bezug: Neueinführung des Zeichens 230 (Ladebereich)

Können Verstöße gegen das Zeichen 230 sanktioniert werden?

Verstöße gegen das neu eingeführte Zeichen 230 (Ladebereich) können aktuell noch nicht sanktioniert werden. Dazu ist eine Anpassung der Bußgeldverordnung notwendig.

7. Ausblick

Mit der Novelle der StVO ist ein Rechtsrahmen geschaffen worden, der weitreichende Räume für eine klimaschutzorientierte Anordnungspraxis eröffnet. Um die Straßenverkehrsverwaltung des Landes auch in diesem Aufgabengebiet zu unterstützen sind am Ministerium für Verkehr

¹³ Siehe hierzu Urteil des Bundesverwaltungsgericht vom 20.04.1994 (BVerwG, Entscheidung v. 20.04.1994 – 11 C 17.93) Einschlägig etwa zum Status von Verkehrskonzepten im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie als Grundlage für Maßnahmen von Straßenverkehrsbehörden nach §45 StVO, konkretisierend beispielsweise Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 23.06.1995 (VGH BW, Entscheidung v. 23.06.1995 – 5 S 646/93).



und den höheren Straßenverkehrsbehörden entsprechende Personalstellen geschaffen worden.

Abschießend möchten wir bei dieser Gelegenheit nochmals auf unser Schreiben vom 13. August 2024 (VM4-3850-38/1/6) hinweisen. Das Ministerium für Verkehr möchte gemeinsam mit Kommunen und Straßenverkehrsbehörden Ideen und Projekte zu einer klimaschutzorientierten Verkehrsgestaltung in den Blicken nehmen. Dazu werden aktuell Modellkommunen gesucht. Interessierte Kommunen können gemeinsam mit Straßenverkehrsbehörden eigene Vorhaben am Ministerium für Verkehr einreichen. Innerhalb eigener Projektgruppen werden diese bei der rechtssicheren Umsetzung ihrer Vorhaben beraten und unterstützt. Die Einreichung von Vorhaben ist weiterhin möglich.

Mit diesem Schreiben hoffen wir, drängende Fragestellungen klären zu können. Wir werden die Verkehrsbehörden und alle anderen von den Änderungen betroffenen Stellen weiterhin über aktuelle Entwicklungen informiert halten.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Erdmenger

Anlage:

„Anlage zur VwV-LGVFG Besonders klimafreundliche Vorhaben mit vereinfachtem Verfahren“

Anlage
zur VwV-LGVFG
Besonders klimafreundliche Vorhaben mit vereinfachtem Verfahren

Bei den folgenden Arten von Vorhaben muss deren besonders positiver Beitrag zum Klimaschutz im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 2 LGVFG nicht im Einzelfall belegt werden, da der besonders positive Beitrag zum Klimaschutz grundsätzlich angenommen werden kann. Entsprechende Maßnahmen müssen nach dem Stand der Technik geplant und umgesetzt werden. Dabei gilt eine Kostenobergrenze von 1 Mio. Euro zuwendungsfähiger Investitionskosten. Diese Kostengrenze wird bei radverkehrsbezogenen Maßnahmen aus dem Bereich Rad- und Fußverkehr (RuF) entsprechend der nachfolgenden Liste bis zum 31.12.2024 ausgesetzt. Für Fußverkehrsmaßnahmen ist eine rechnerische Überprüfung des Klimaschutzeffektes nicht möglich. Daher kommt für die in der Liste aufgeführten Maßnahmen die Gewährung eines Klimabonus ohne Kostenobergrenze in Frage.

Bereich Kommunalen Straßenbau (KStB) (Abschnitt B, Nummer I. 1.4 VwV-LGVFG)

- der Bau, Aus- oder Umbau von dynamischen Verkehrsleit-, -steuerungs- und -informationssystemen,
- der Bau, Aus- oder Umbau von Umsteigeparkplätzen
- andere Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen dienen
- Einrichtung von Null-Emissionszonen.

Bereich ÖPNV

- der Bau und Ausbau von B+R- sowie P+R-Anlagen,
- Busbeschleunigungsmaßnahmen (Umbau von Fahrspuren des Kfz-Verkehrs und Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen), zur Vermeidung klimaschädlicher Verlagerungseffekte erfolgt beim Umbau von Fahrspuren eine Vorlage der Prüfung nach Richtlinie für Stadtstraßen (RASt) bzw. entsprechendem technischen Regelwerk und nach Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO),
- Straßenbahnbeschleunigungsmaßnahmen (Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen)

- der Bau-, Aus- oder Umbau von Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem öffentlichen Personennahverkehr dienen (multi-modale Knoten),
- Errichtung von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge des ÖPNV inklusive des zugehörigen Netzanschlusses.

Bereich Rad- und Fußverkehr (RuF)

- der Umbau von Fahrspuren und Stellplätzen des Kfz-Verkehrs zu Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen im Längsverkehr,
- der Bau, Ausbau oder Umbau von Querungshilfen, insbesondere Mittelinseln, Lichtsignalanlagen mit Sofortanforderung Fußverkehr und/oder Radverkehr, Fußgängerüberwege,
- der Bau, Aus- oder Umbau von Fahrradabstellanlagen,
- der Bau von Radschnellverbindungen
- der Bau-, Aus- und Umbau von Fußverkehrsinfrastruktur mit besonderer Netzbedeutung innerorts von mindestens 2,50 Breite, darunter fallen insbesondere Fußwege, die in einem Fußverkehrskonzept als Hauptverbindung ausgewiesen sind, sowie Fußwege in Ortsmitten, im unmittelbaren Schulumfeld und Zugewegungen zu ÖV-Haltestellen
- Maßnahmen, die der nachträglichen Trennung von Fuß- und Radwegen dienen.