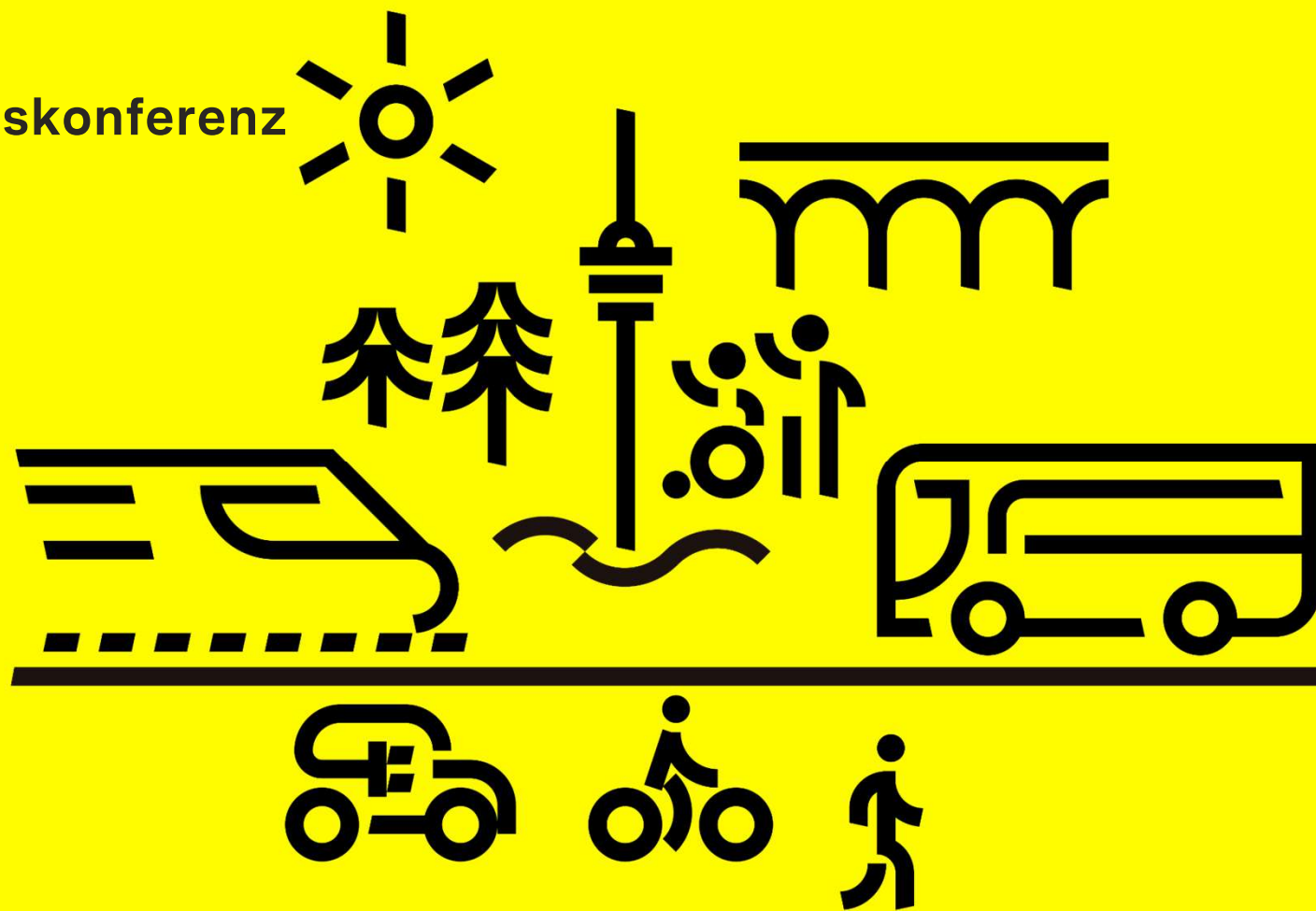


# StVO-Novelle und die neue VwV-StVO

Zweite Verkehrssicherheitskonferenz  
Baden-Württemberg



Baden-Württemberg  
Ministerium für Verkehr

# Inhalt

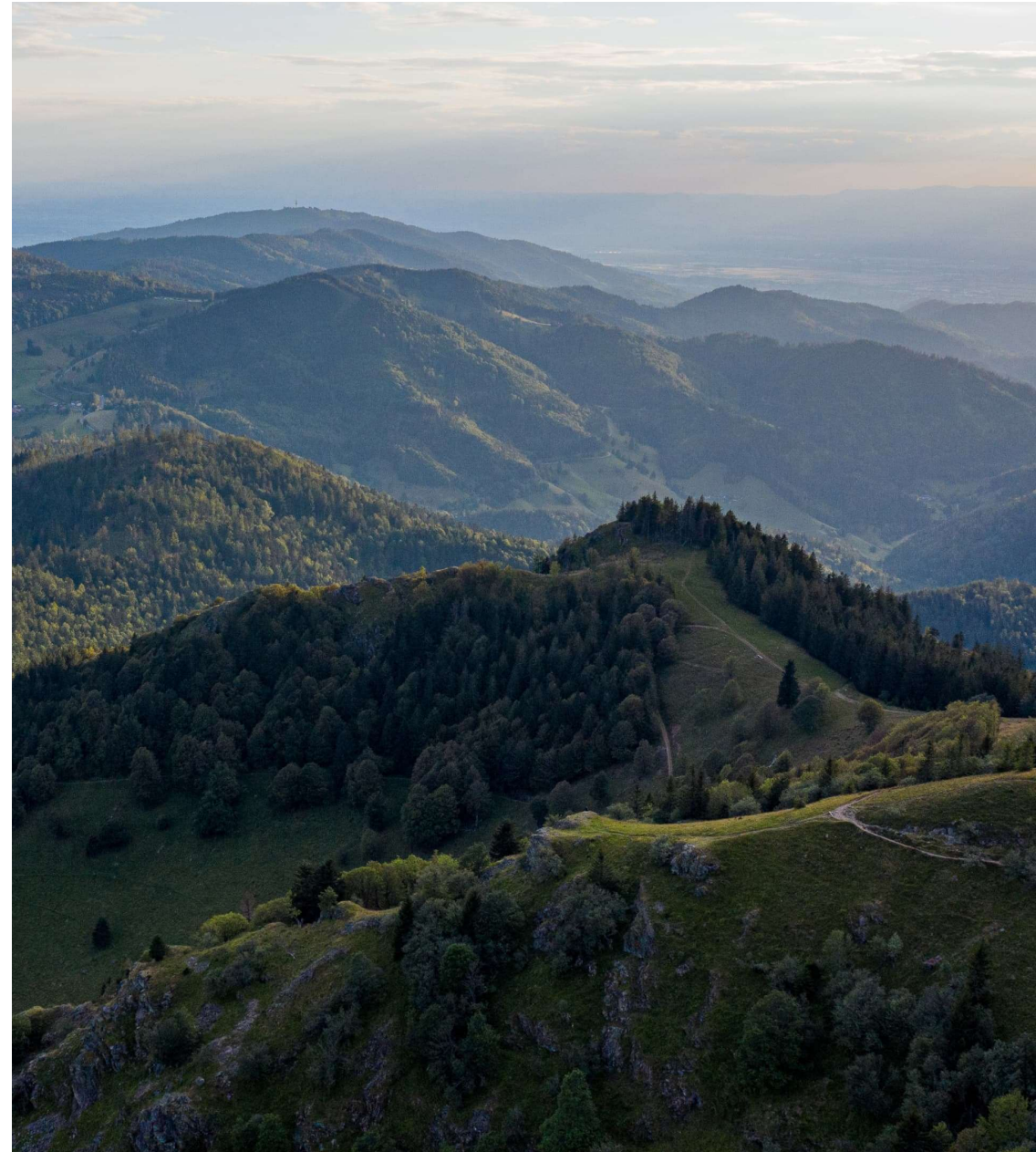
## **StVO-Novelle und die neue VwV-StVO**

Flächen für den Rad- und Fußverkehr

Tempo 30

Bewohnerparken

Sicherheit und Leichtigkeit



# StVG – StVO und VwV-StVO

## Rechtliche Grundlagen:

- Straßenverkehrsgesetz (**StVG**): Verordnungsermächtigung
- Straßenverkehrs-Ordnung (**StVO**): Verhaltensregeln und Rechtsgrundlage für Tätigkeit der Verkehrsbehörden. Novellierung 2024 mit Fokus Klima/Umweltverbund
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (**VwV-StVO**): Sicherstellung einer einheitlichen Auslegung und nähere Angaben zum Verfahren. Anpassung an novellierte StVO im März 2025

# Flächen für den Rad- und Fußverkehr

**Zentrale Änderung in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nummer 7 b.) StVO: „Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr“**

- Anordnungsgrundlagen: „Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“
- Keine Gefahrenlage nötig (!) § 45 Abs. 10 Nr. 2 StVO

## **VwV-StVO RN 14e zu § 45:**

- *„Anordnungen von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradzonen, verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1), Fußgängerzonen sowie alle übrigen Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden...“; „vorrangig“ -> FGÜ fallen darunter.*
- „angemessen“: Wenn die Fläche technischen Regelwerken entspricht
- Gilt auch für ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche

# Flächen für den Rad- und Fußverkehr

## Wie kommen wir zu Anordnungen nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7b)?

- Sie sollten auf einem verkehrsplanerischen Gesamtkonzept beruhen. Dieses kann auch für eine Verkehrsart oder ein räumliches Teilgebiet aufgestellt werden. (VwV-StVO RN 14a zu § 45) -> Kommunale Planungen werden relevant.
- Insbesondere Maßnahmen, die eine Verlagerung zum ÖPNV, Rad- und Fußverkehr erwarten lassen.
- Städtebau: Bessere Verträglichkeit mit dem städtebaulichen Bestand oder Verwirklichung städtebaulicher Ziele

## VwV-StVO RN 14e zu § 45:

- *„Anordnungen von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradzonen, verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1), Fußgängerzonen sowie alle übrigen Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden...“;*  
„vorrangig“ -> FGÜ fallen darunter.
- „angemessen“: Wenn die Fläche technischen Regelwerken entspricht
- Gilt auch für ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche

# Stuttgart: Radspur mit Freigabe für Busverkehr

- Anordnung einer Radspur mit Freigabe für Busverkehr
- Wegfall einer Kfz- Fahrspur
- Auf Grundlage der neuen StVO angeordnet
- Streckenabschnitt ist unter anderem im Klimamobilitätsplan aufgeführt



# Verkehrssicherheit für Kinder: Schulstraßen



Ulm, Glasgasse © Stadt Ulm

- **Temporäre Sperrung** von einem oder mehreren Straßenabschnitten im unmittelbaren Bereich einer oder mehrerer Schulen **für den Kfz-Verkehr**
- Sperrung zu Beginn und am Ende des Schultages, z. B. für eine halbe bis dreiviertel Stunde
- **Ziel von Schulstraßen:**
  - Unterbindung des Hol- und Bringverkehrs
  - Zu Fuß gehende oder Rad fahrende Schülerinnen und Schüler in diesen Zeiträumen schützen und dadurch selbstaktive Mobilität fördern

# Mehr Tempo 30

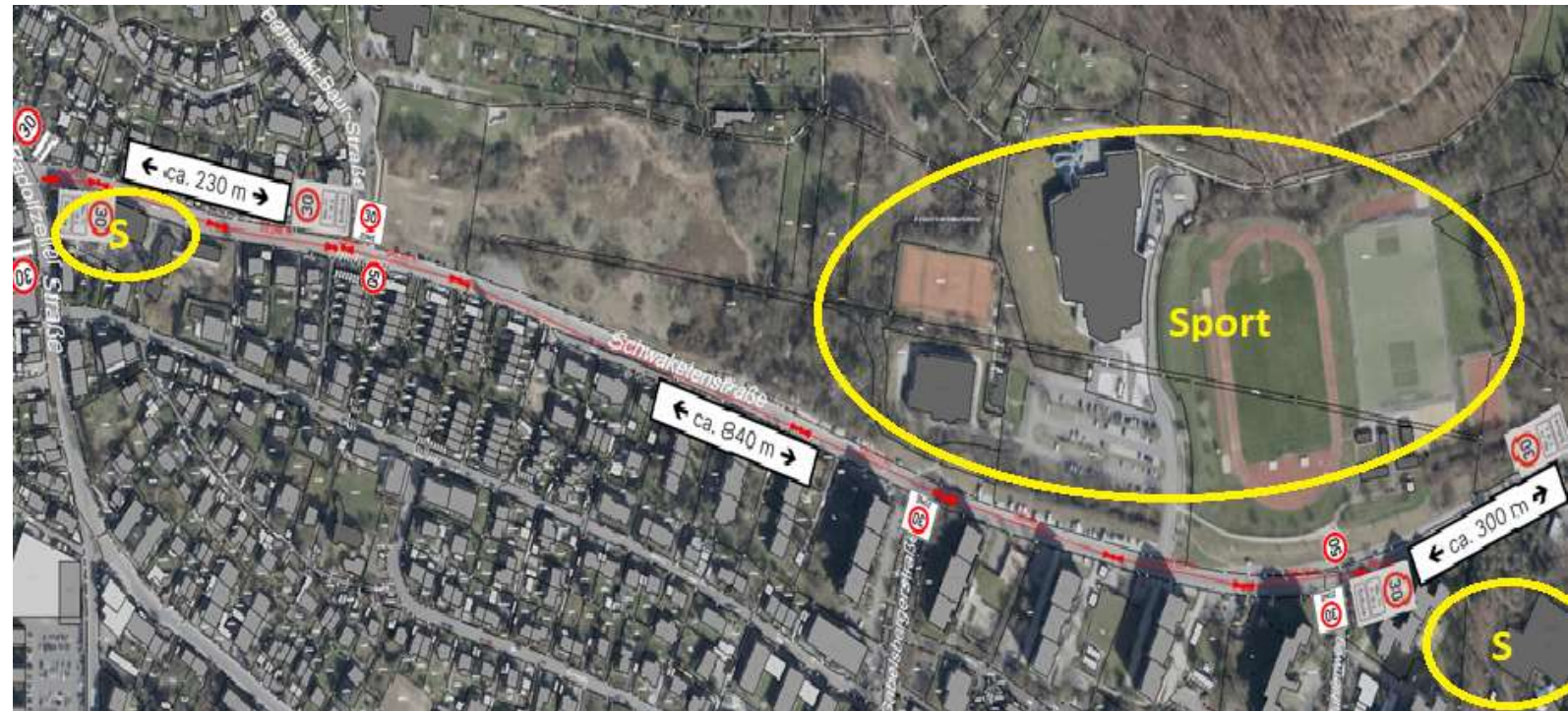
## § 45 Abs. 9 S. 4 StVO: Mehr streckenbezogene Begrenzungen bei „einfacher“ Gefahrenlage

- Neu:
  - Fußgängerüberwege. Anordnung auch möglich, um Sichtweiten „herzustellen“.
  - Spielplätze: Bebauungspläne? Zugang für die Öffentlichkeit?
  - hochfrequentierte Schulwege: Bündelungsfunktion, die sich auch aus der Schulwegplanung ergeben kann, auch im Zusammenhang mit ÖPNV. VwV-StVO RN13a zu Z274: (...) ist (...) zu beschränken.
  - Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen
- Durch Kombination von Anordnungen mit dem Lückenschluss kann T30 großflächig zum Einsatz kommen.



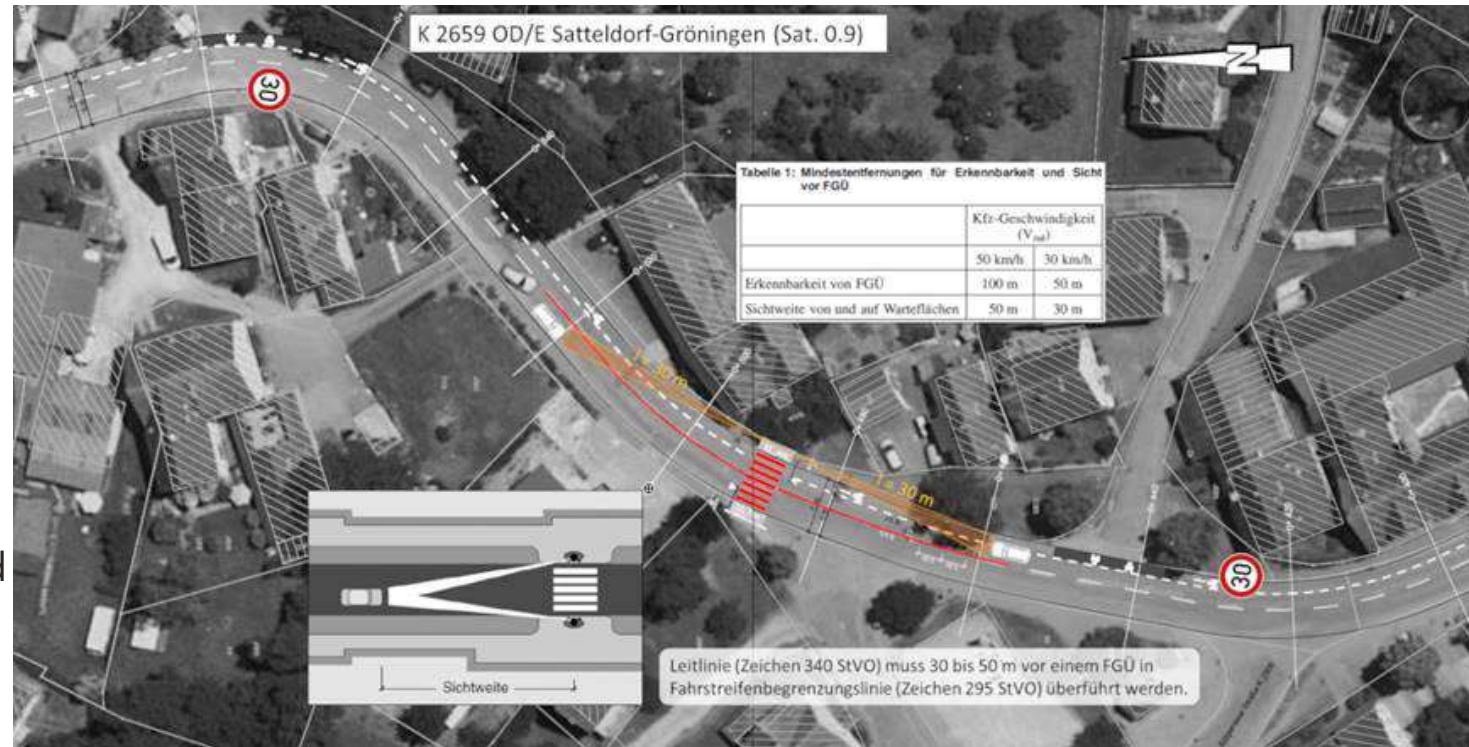
# Konstanz: Tempo 30 entlang von Schulwegen

- Sportstätten und mehrere Schulen
  - Bisher nur Tempo 30 im direkten Schulumfeld
  - Gehweg nur auf einer Straßenseite vorhanden
  - Mehrere Querungs- und Bushaltestellen
  - Neuer Anordnungsgrund hochfrequentierter Schulweg
  - VwV StVO: Bei Bündelungswirkung
- 
- Erlass BW: Bündelungswirkung u.a. wenn in Spitzenstunde des Schulverkehrs mehr als 100 Schülerinnen und Schüler gegeben



# Satteldorf: Fußgängerüberweg in Kombination mit T30

- Kleine Kommune im ländlichen Raum
- Ortsdurchfahrt trennt Schule von Wohngebiet
- Bisher Fußgängerüberweg aufgrund fehlender Sichtweiten nicht möglich
- Neuer Anordnungsgrund Tempo 30 und Fußgängerüberweg
- VwV-StVO: Auch für geplante Fußgängerüberwege möglich
- Weiterer neuer Anordnungsgrund Spielplatz
- Erlass BW: Spielplatz, wenn im Bebauungsplan aufgeführt



# Bewohnerparken

- Anordnung von Bewohnerparken war bisher sehr aufwändig, weil Parkraumangel belegt werden musste
- Neu: Maximale Ausdehnung 1.500 m statt 1.000 m (VwV-StVO RN 31 zu § 45)
- Neu: drohender Parkraumangel kann genügen (§ 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO, VwV-StVO RN 29 zu § 45)
  - VwV StVO: Wo durch Bewohnerparken in Nachbargebieten Parkraumangel zu erwarten ist
  - Hinweispapier BW: Mit vorhandenen Daten wie Einwohnerdichte und Zahl zugelassener Fahrzeuge arbeiten.
- Alternativer Anordnungsgrund städtebaulich-verkehrsplanerisches Konzept: Kein Nachweis des Parkraumangels, aber ein Konzept entsprechend VwV-StVO RN 29a zu § 45 nötig.

# Ruhender Verkehr – Verkehrssicherheit



# Fazit

## **Neue Möglichkeiten bei Tempo 30 haben das Potenzial weiträumig T30 umzusetzen**

- Anordnungsmöglichkeiten ausschöpfen und mit Lückenschluss verbinden
- Verkehrssicherheit wird stark erhöht

## **Neue Möglichkeiten zugunsten des Umweltverbundes haben das Potenzial diesen systematisch zu stärken**

- Aufwändige Gutachten nur in Ausnahmefällen
- Busbeschleunigungsmaßnahmen als Instrument zur Effizienzsteigerung des ÖPNV
- Schulstraßen und Schulzonen als Instrumente zur Aneignung von Mobilitätskompetenzen und mehr Verkehrssicherheit

# Sicherheit und Leichtigkeit in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr.7 StVO

**§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nummer 7 StVO a. E.: „sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird“**

- Klarstellung, dass Anordnungen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr.7 die Sicherheit nicht beeinträchtigen dürfen und die Leichtigkeit der Verkehrsteilnehmer:innen berücksichtigt werden muss.
- Kompromiss, da Gefahrenlagen bei dieser Rechtsgrundlage nicht mehr vorausgesetzt werden

## **Auswirkungen auf die Praxis**

- Sicherheitsdefizite bei Einhaltung technischer Standards schwer vorstellbar
- Auswirkung auf die Abwägung innerhalb von Ermessensentscheidungen
- Prüfung ist grundsätzlich immer vorzunehmen
- Vorteile vs. Nachteile

# Herzlichen Dank!

**Sebastian Kaufmann**

Ministerium für Verkehr

Referat 46 | Verkehrsrecht, Verkehrssicherheit

poststelle@vm.bwl.de

+49 (0) 711 89686 - 0

