

# Novellen von StVO und VwV-StVO

Webinar GAR-SH am 10. April 2025

Stephanie Meyer, Landesvorsitzende

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Schleswig-Holstein

# Novellen von StVO und VwV-StVO

- Die StVO-Novelle ist zum 11. Oktober 2024 in Kraft getreten
- Ziel der StVO war bisher immer die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs
- Durch die Novelle haben neue Ziele Einzug in die StVO erhalten – Umweltschutz, Gesundheitsschutz, städtebauliche Entwicklung
- am 21.3.2025 hat der Bundesrat die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) beschlossen
- tritt mit der Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft
- VwV-StVO ist für die Verwaltung bindend

# Die „Gefahrenlagen“ der StVO

- **§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO „einfache Gefahrenlage“:**

*„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der **Sicherheit** oder **Ordnung** des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.“*

- **§ 45 Abs. 9 Satz 1-3 StVO „qualifizierte Gefahrenlage“:**

*„Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind **nur dort anzuordnen**, wo dies auf Grund der **besonderen Umstände** zwingend geboten ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere **Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs** dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der **besonderen örtlichen Verhältnisse** eine **Gefahrenlage** besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter **erheblich übersteigt**.*

# Abgrenzung Gefahrenbegriffe

## „einfache Gefahrenlage“:

- vom Straßenverkehr gehen per se Gefahren aus, es kann aber deswegen nicht überall eine einfache Gefahrenlage angenommen werden
- Liegt vor, wenn mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle **zu befürchten** sind
- z.B. schlechte Sichtverhältnisse, häufige Fahrbahnquerungen, Konflikte zwischen Radfahrenden und Kfz-Fahrenden

## „qualifizierte Gefahrenlage“:

- Eine Gefahrenlage, die über den Begriff der einfachen Gefahrenlage hinausgeht
- liegt vor, wenn mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle **zu befürchten** sind (Unfallschwerpunkt nicht zwingend erforderlich!)
- z.B. besonders gefahrenträchtige Streckenführung (Kurven, Steigungen, Gefälle), Straßenschäden, häufig auftretender Nebel, Zusammenführung von Verkehrsströmen,
- eine gegenüber dem Durchschnitt deutlich erhöhte Unfalldichte

# Verkehrsbeschränkungen, für die keine qualifizierte Gefahrenlage notwendig ist

Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO (**alt**) ist für bestimmte Verkehrsbeschränkungen nur eine einfache Gefahrenlage notwendig:

- Schutzstreifen für den Radverkehr
- Fahrradstraßen
- Radfahrstreifen sowie VZ 237 (Radweg), 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) und 241 (Getrennter Geh- und Radweg)
- Tempo 30-Zonen
- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- Innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (...) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern
- Erprobungsmaßnahmen nach Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 zweiter Halbsatz
- Fahrradzonen

# Neue Anordnungsgrundlage in StVO

## Neu eingefügter § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO

*„Das gleiche Recht haben sie zur **Verbesserung des Schutzes der Umwelt**, darunter des Klimaschutzes, zum **Schutz der Gesundheit** oder zur **Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung**, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt 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.**“*

*(Die neue Anordnungsgrundlage tritt neben die bisherigen Anordnungsmöglichkeiten)*

# VwV: „Verbesserung des Schutzes von Umwelt, Klima, Gesundheit und städtebaulichen Entwicklung“

- Gemäß VwV-StVO zu § 45 Rn. **14a** und **14b**: **verkehrsplanerisches Gesamtkonzept** für die Anordnung als Grundlage
- Das Konzept „kann auch für eine Verkehrsart (z.B. Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan) oder ein räumliches Teilgebiet“ erstellt werden.
- Aus dem Konzept und den darin genannten Maßnahmen muss sich **perspektivisch** (nicht sofort), eine positive Wirkung für den Umwelt-, Klima-, Gesundheitsschutz und die städtebauliche Entwicklung ergeben.
- Zum Umwelt- und Klimaschutz tragen Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund bei
- zum Gesundheitsschutz neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch die Förderung aktiver Mobilität (Zufußgehen und Radfahren).

**Die städtebaulichen Ziele können sich aus der Bauleitplanung oder aus informellen Planungen ergeben (z. B. städtebauliche Entwicklungskonzepte, integrierte Stadtentwicklungskonzepte, Quartiersplanungen)**

# VwV: „Leichtigkeit des Verkehrs“

- Die neue VwV-StVO zu § 45 Rn. **14c** definiert die Leichtigkeit des Verkehrs neu. Auch hier kommt es zu einem Paradigmenwechsel.
- **„Es kommt auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt an, so dass auch die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsarten gerechtfertigt sein kann.“**
- Die Abwägung trifft die Straßenverkehrsbehörde.
- Wenn der Anordnung ein **Konzept** nach Rn. 14a zugrunde liegt und in diesem bereits entsprechende **planerische Abwägungen** erfolgt sind, können Umfang und Tiefe der **verkehrsrechtlichen Abwägung deutlich geringer** sein.



# „Angemessene Flächen für den Fahrrad- u. Fußverkehr“

- In der VwV-StVO zu § 45 Rn. **14e** werden die Flächen für den Fuß- und Radverkehr definiert.
- „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.“
- Nicht zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr zählt die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht für bauliche Radwege mit den Zeichen 237, 240 oder 241“
- Eventuell muss eine **straßenrechtliche Teileinziehung** geprüft werden.
- „Flächen für den Rad- und Fußverkehr sind grundsätzlich angemessen, wenn sie mindestens den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen.“
- Zusätzlich können Anordnungen getroffen werden, um die Funktion der Verkehrsfläche für den Fuß- und Radverkehr sicherzustellen, z.B. „zum Schutz vor dem Befahren oder Beparken durch Kraftfahrzeuge“

# Erweiterte Anordnungsmöglichkeiten für streckenbezogenes Tempo 30 - StVO

- **Erweiterung** der Einrichtungen in **§ 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO**, bei denen keine besondere Gefahrenlage für streckenbezogenes Tempo 30 notwendig ist:
- Fußgängerüberwege
- Spielplätze
- Hochfrequentierte Schulwege
- Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen
- Lückenschluss zwischen zwei T-30-Anordnungen

# Fußgängerüberweg (FGÜ = „Zebrastreifen“)

In §45 Abs. 9 S. 4 StVO ist als Nr. 10 der Fußgängerüberweg neu hinzugekommen.

- ist zukünftig deutlich einfacher anzuordnen und kann vermehrt als Instrument zur Fußverkehrsförderung und Schulwegsicherung eingesetzt werden.
- **ersatzlos gestrichen:** *„Fußgängerüberwege sollten in der Regel nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt. Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es das Fußgängeraufkommen nötig macht.“*
- Das Fußgängeraufkommen und die Fahrzeugstärke sind also **nicht mehr maßgeblich** für die Anlage eines Fußgängerüberwegs.

# VwV: Streckenbezogene T-30-Anordnung

- Fußgängerüberwege
- Spielplätze:  
Die VwV-StVO definiert Spielplätze nicht ausdrücklich (öffentlich zugängliche Fläche nach den Vorgaben der Landesbauordnungen (LBO) der Länder. Die LBO-SH kennt Spielplatz bisher nicht)
- hochfrequentierte Schulwege (siehe nächste Folie)
- Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen:  
Hierunter werden beispielsweise Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten gefasst.
- **Lückenschluss zwischen zwei T-30-Anordnungen:**  
Der Streckenabschnitt zwischen zwei T-30-Anordnungen wird von 300 auf 500 m Länge erhöht. „Dieses fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei.“

# VwV: Schulwege

„Hochfrequentierte Schulwege sind Straßenabschnitte, die innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine Bündelungswirkung hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben. Diese Wege können auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV bestehen. Ihre Lage ist begründet darzulegen. Sie kann sich auch aus **Schulwegplänen** ergeben, die von den betroffenen **Schulen** und der **zuständigen Straßenverkehrsbehörde** sowie ggf. Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden.“  
(VwV-StVO zu „Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ Rn 13a)

# StVO – neues Verkehrszeichen 230

## Ladebereich

### Ge- oder Verbot

1. Das Halten und Parken ist nur zum Be- und Entladen von Fahrzeugen zulässig.
  2. Das Be- und Entladen muss ohne Verzögerung durchgeführt werden.
- Anordnung laut VwV–StVO insbesondere dort, wo in zweiter Reihe, auf Flächen des Rad- oder Fußverkehrs oder in sonst unzulässiger Weise zum Be- und Entladen gehalten oder geparkt wird
  - Der Ladebereich kann markiert werden (z.B. durch Zeichen 299 „Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote“)

# StVO - Bewohnerparkvorrechte

- Bewohnerparkvorrechte können aus Gründen der **Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs** in städtischen Quartieren, in denen ein erheblicher Parkraumangel besteht oder droht, angeordnet werden
- Ein erheblicher Parkraumangel besteht, wenn die vorhandenen Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen durchschnittlich zu mehr als 80 % ausgelastet sind (Differenzierung nach Wochentagen und Tageszeiten möglich)
- Ein erheblicher Parkraumangel droht, wenn aufgrund konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist, dass diese Schwelle in den nächsten Jahren überschritten wird (z.B. aufgrund der Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in angrenzenden Gebieten, Reduktion von Parkmöglichkeiten)

# StVO - Bewohnerparkvorrechte

- Werden Bewohnerparkvorrechte zur **Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt** oder zur **Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung** angeordnet, müssen sie auf einem **Parkraumkonzept** beruhen, aus dem sich die verfolgten städtebaulichen Ziele oder zu vermeidenden schädlichen Umweltauswirkungen ergeben
- Parkraumkonzepte können auf räumliche Teilgebiete beschränkt werden
- Der **Nachweis** eines **Parkraummangels** ist in diesen Fällen nicht notwendig
- Die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind im Rahmen einer Abwägungsentscheidung der SVB zu berücksichtigen



**Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit!**