

Kurzübersicht über die Novellen von StVO und VwV-StVO

Ein bedeutender Schritt zur Modernisierung des Straßenverkehrsrechts ist die **Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)**, die am **11.10.2024 in Kraft getreten** ist.

Die dazugehörige **Novelle der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)** hat am **10.04.2025 Rechtskraft erlangt**. Die VwV-StVO dient als ermessenslenkendes Regelwerk einer bundeseinheitlichen Ausführung der StVO durch die örtlichen Straßenverkehrsbehörden.

In die StVO wurden neben einer Vielzahl von kleineren redaktionellen und verwaltungs-internen Anpassungen umfassende Neuregelungen in die StVO aufgenommen, von denen die maßgeblichsten nachfolgend in kurzer Form erläutert werden. Darüber hinaus gehende Details sind der StVO und der VwV-StVO zu entnehmen.

1) Neue Anordnungsziele Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz und Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung

Die wichtigste Neuerung der StVO-Novelle ist, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nun auch aus Gründen des Umwelt-, Klima- und des Gesundheitsschutzes und zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden können (§ 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 7 StVO). Diese neue Rechtsgrundlage ersetzt nicht die bestehende des Gefahrenabwehrrechts, sondern tritt als Alternative neben sie. Allerdings beschränken sich die neuen Anordnungsmöglichkeiten auf

- die Einrichtung von **Sonderfahrstreifen** und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen **für Linienbusse** und
- die **Bereitstellung angemessener Flächen** für den fließenden und ruhenden **Fahrradverkehr** sowie für den **Fußverkehr**.

Da diese Maßnahmen von den strengen Maßgaben des § 45 Absatz 9 StVO ausgenommen sind, können sie nunmehr erleichtert angeordnet werden, es genügt ein verkehrsplanerisches Gesamtkonzept.

a) Verkehrsplanerisches Gesamtkonzept

Gemäß VwV-StVO sollen die o. g. Anordnungen auf einem verkehrsplanerischen Gesamtkonzept beruhen, welches auch auf eine einzelne Verkehrsart (z. B. Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan) oder ein räumliches Teilgebiet beschränkt sein kann. Aus dem Gesamtkonzept muss sich ableiten lassen, dass die anzuordnende Maßnahme zum Umwelt- einschließlich Klimaschutz, zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung oder zum Gesundheitsschutz beiträgt. Es genügt dabei, wenn sich der Beitrag aus der perspektivischen Umsetzung des Gesamtkonzepts ergibt; der Effekt muss sich nicht bereits aus der Umsetzung der jeweiligen Einzelmaßnahme ergeben.

Dabei gilt Folgendes:

- Zum **Umwelt- einschließlich Klimaschutz** tragen insbesondere Maßnahmen bei, deren Umsetzung eine Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs, des Radverkehrs oder des Fußverkehrs erwarten lässt.
- Zu einer **geordneten städtebaulichen Entwicklung** tragen Maßnahmen insbesondere dann bei, wenn sie zu einer besseren Verträglichkeit des Straßenverkehrs mit Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands oder mit der Verwirklichung städtebaulicher Ziele beitragen. Die städtebaulichen Ziele können sich aus der Bauleitplanung oder aus informellen Planungen ergeben (z. B. städtebauliche Entwicklungskonzepte, integrierte Stadtentwicklungskonzepte, Quartiersplanungen).
- Zum **Gesundheitsschutz** zählt insbesondere die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens als Formen der aktiven Mobilität.

Die **Straßenverkehrsbehörden** können **im Einzelfall auch ohne ein verkehrsplanerisches Gesamtkonzept** abweichend davon **oder ergänzend dazu** entsprechende Anordnungen treffen.

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

Hierzu zählen gemäß VwV-StVO:

- Radfahrstreifen und Schutzstreifen,
- Fahrradstraßen und Fahrradzonen,
- Verkehrsberuhigte Bereiche,
- Fußgängerzonen,
- Sonstige Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden,
- Maßnahmen, die der Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche dienen (z. B. zum Vorrang an Knotenpunkten, beim Queren oder zum Schutz vor dem Befahren oder Beparken durch Kraftfahrzeuge).

Nicht zur „Bereitstellung angemessener Flächen“ zählen dagegen:

- Radwege mit Benutzungspflicht (Zeichen 237, 240 oder 241),
- Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen (Zeichen 274).

„Angemessen“ sind Flächen für den Rad- und Fußverkehr grundsätzlich dann, wenn sie den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen.

2) Streckenbezogenes Tempo 30

Streckenbezogenes Tempo 30 (Zeichen 274) kann gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 4 und Nr. 6 StVO nun auch ohne den Nachweis einer „besonderen Gefahrenlage“ und damit **erleichtert angeordnet** werden

- als **Lückenschluss** (bis zu 500 Metern) zwischen zwei vorhandenen Tempo 30-Strecken,
- an **Fußgängerüberwegen** (FGÜ - „Zebrastreifen“),
- an **Spielplätzen**,
- an **hochfrequentierten Schulwegen**,
- im Nahbereich von **Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen**.

Gemäß VwV-StVO soll Tempo 30 an Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen und Behinderteneinrichtungen unter bestimmten Bedingungen der **Regelfall** sein, auch im Zuge von klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und anderen Hauptverkehrs- und Vorfahrtstraßen.

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 kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die von den Schulen und den Straßenverkehrsbehörden sowie ggf. der Polizei und den Straßenbaubehörden erarbeitet wurden.

Auf Anraten des MUNV wurden die neuen Zusatzzeichen 1012-55 (Schulweg), 1012-56 (Spielplatz) und 1012-57 (Behinderteneinrichtung) eingeführt, um eine Akzeptanzsteigerung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu erzielen.



3) Fußgängerüberwege (FGÜ - „Zebrastreifen“)

Gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 10 StVO können auch FGÜ ohne den Nachweis einer „besonderen Gefahrenlage“ und damit **erleichtert angeordnet** werden.

Die bisher strengen Anordnungsvoraussetzungen in der VwV-StVO werden deutlich gelockert, so dass FGÜ künftig auch im Rahmen einer **Angebotsplanung** umgesetzt werden können.

Es ist zu begrüßen, dass die bundeseinheitlichen Rechtsvorschriften damit an die seit mehr als 20 Jahren in Nordrhein-Westfalen geltenden fußgängerfreundlichen Regelungen angeglichen werden. Denn hierzulande wurde bereits im Jahr 2002 beschlossen, dass die Mindestgrenze der Fußverkehrsbelastung in Höhe von 50 Fußgängern pro Stunde nach den „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ 2001) im Hinblick auf eine Angebotsplanung unterschritten werden darf. FGÜ kommen in Nordrhein-Westfalen daher auch dort zum Einsatz, wo wenige Fußverkehrsquerungen erfolgen und können zudem aus Sichtbarkeits- und Verkehrssicherheitsgründen zusätzlich mit blau-weiß-gestreiften Zylindern am Schilderpfosten ausgestattet werden.

4) Bewohnerparken

Erleichterungen bietet die novellierte StVO auch hinsichtlich des Bewohnerparkens (§ 45 Absatz 1b StVO):

- Das Bewohnerparken kann nun schon bei einem „**drohenden** erheblichen Parkraumangel“ angeordnet werden und nicht erst dann (wie bislang), wenn Parkraumangel bereits existiert.
- Die maximale Ausdehnung eines Bewohnerparkbereiches wurde von 1.000 m auf **1.500 m** erhöht.
- Das Bewohnerparken kann nun auch auf Grundlage eines **städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung** angeordnet werden. Aus einem solchen Parkraumkonzept müssen sich die verfolgten städtebaulichen Ziele oder zu vermeidenden schädlichen Umweltauswirkungen ergeben. Auf das Vorliegen einer Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere auf den Nachweis eines Parkraumangels, kommt es dann nicht an.

Zudem wird mit der Novelle der VwV-StVO ein erster Schritt zur Digitalisierung des Bewohnerparkens gemacht: So können **digitale Bewohnerparkausweise** erteilt werden, die nicht mehr im Fahrzeug ausgelegt werden müssen. Die Kontrolle soll dann anhand des Kfz-Kennzeichens erfolgen. Darüber hinaus können Bewohnerparkausweise im Hinblick auf den Bürokratieabbau auch digital beantragt und automatisiert erteilt werden (automatischer Abgleich mit dem Melderegister).

5) Bussonderfahrstreifen und Sonderfahrstreifen zur Erprobung unterschiedlicher oder neuer Mobilitätsformen

Gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 7a und 9 StVO wurden auch Bussonderfahrstreifen und Sonderfahrstreifen zur Erprobung unterschiedlicher Mobilitätsformen vom Nachweis der „besonderen Gefahrenlage“ befreit und können demnach **erleichtert angeordnet** werden.

Im Zusammenhang mit **Bussonderfahrstreifen** (Zeichen 245) wurden die bislang strengen Anordnungsvoraussetzungen in der VwV-StVO gelockert.

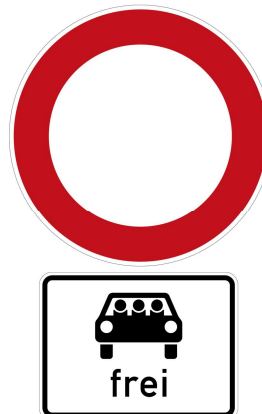
So wurde z. B. die Vorschrift gestrichen, wonach Bussonderfahrstreifen erst dann eingerichtet werden dürfen, wenn mindestens 20 Linienbusse in der Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren.

Möglich ist nun auch die Anordnung von **Sonderfahrstreifen zur Erprobung unterschiedlicher oder neuer Mobilitätsformen**, z. B. für Carsharing-Fahrzeuge, elektrisch betriebene oder mehrfach besetzte Fahrzeuge (Fahrgemeinschaften). Hierzu kann durch Zusatzzeichen entweder ein Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245) freigegeben oder eine Ausnahme von einem Verbot für Fahrzeuge aller Art (Zeichen 250) erteilt werden. Die Erprobung ist zunächst **befristet bis zum 31.12.2028**. Um die Freigabe von **Fahrgemeinschaften** (mit mindestens drei Personen besetzte Kfz) zu ermöglichen, wurde das neue Zusatzzeichen 1024-22 eingeführt:



Möglichkeit 1:

Freigabe eines Bussonderfahrstreifens
(Zeichen 245)



Möglichkeit 2:

Ausnahme von einem Verbot für
Fahrzeuge aller Art (Zeichen 250)

6) Neues Zeichen 257-59 - Verbot für Elektrokleinstfahrzeuge

Mit diesem neuen Zeichen kann der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen („E-Scooter“) auf bestimmten Verkehrsflächen untersagt werden. Dies war bislang nicht möglich.



7) Neues Zeichen 230 - Ladebereich

Mit diesem neuen Zeichen können Parkflächen **ausschließlich für Be- und Entladevorgänge reserviert werden**, auf denen eine anderweitige Nutzung untersagt ist. Gemäß VwV-StVO soll das Zeichen insbesondere dort zum Einsatz kommen, wo damit zu rechnen ist, dass zum Zweck des Be- oder Entladens (gewerblicher und privater Art einschließlich Kurier-, Express- und Paketdiensten) in zweiter Reihe oder auf Flächen des Fuß- oder Radverkehrs oder sonst in unzulässiger Weise gehalten oder geparkt wird.



8) Zeichen 240 – Gemeinsamer Geh- und Radweg

Der Regelungsgehalt des Zeichens 240 wurde ergänzt um die Klarstellung, dass der Radverkehr auf den Fußverkehr Rücksicht zu nehmen hat und die Geschwindigkeit ggf. an den Fußverkehr anpassen muss.



9) Weitere Änderungen der StVO

Neu in die StVO aufgenommen wurde auch die Verpflichtung, beim Führen von Kraftfahrzeugen über 3,5 t bei einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h ein für das Fahrzeug vorgeschriebenes **Notbremsassistenzsystem** einzuschalten.

Zudem enthält die StVO-Novelle neue, zweckdienliche Regelungen zu **Fahrbahnquerungen durch den Fußverkehr, militärischen Verkehren**, zur Erteilung von **Ausnahmegenehmigungen für die Fahrbahnbenutzung von BAB** (insbesondere für das Befahren von BAB-Seitenstreifen) und zum **Antragsrecht der Gemeinden** für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.