

**Ist die Verkehrswende (nun) StVO-konform?
Sicherheit und Leichtigkeit bei neuen Ansprüchen an Mobilität**

Stephan Miller, Stellvertretender Leiter Verkehrsrecht

ADAC Juristische Zentrale, München

- 1. Neue Anordnungsziele**
- 2. Bisherige rechtliche Erschwernisse für Kommunen**
- 3. Neue Entscheidungsfreiräume der Kommunen**
- 4. Weitere Neuerungen**
- 5. Bewertung - Ausblick**

1. Neue Anordnungsziele

§ 6 Abs. 1 des StVG

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, soweit es zur **Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs** auf öffentlichen Straßen erforderlich ist, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates über Folgendes zu erlassen...

Unter Leichtigkeit des Verkehrs wurde in der Vergangenheit vor allem der motorisierte Individualverkehr verstanden. Nunmehr soll sie für alle Verkehrsmittel Berücksichtigung finden.

1. Neue Anordnungsziele

§ 6 Abs. 4a des StVG

Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 8, 15 Buchstabe b oder c, Nummer 16 oder 18 können auch erlassen werden zur **Verbesserung des Schutzes der Umwelt**, darunter des **Klimaschutzes**, zum **Schutz der Gesundheit** oder zur **Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung**, soweit sie nicht bereits nach Absatz 4 erlassen werden können.

Die nach Satz 1 erlassenen Rechtsverordnungen und auf ihnen beruhenden Anordnungen müssen neben der Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung die **Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen** und dürfen die **Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigen**.

2. Bisherige rechtliche Erschwernisse für Kommunen

Hintergrund der bisherigen Rechtspraxis: § 45 der StVO

- a) Abs. 1) Eingeschränkte Anordnungskompetenz wegen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs bei Straßenverkehrsbehörden
- b) Erfordernis der qualifizierten Gefahrenlage des Abs. 9

*Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände **zwingend** erforderlich 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.*

2. Bisherige rechtliche Erschwernisse für Kommunen

Ausnahmen vom Erfordernis der qualifizierten Gefahrenlage

1. Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340),
2. Fahrradstraßen (Zeichen 244.1),
3. Sonderwegen außerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237, Zeichen 240, Zeichen 241) oder Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295),
4. **Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c,**
5. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen nach Absatz 1d,
6. **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 **Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern,**
7. Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz,
8. Fahrradzonen nach Absatz 1i.

2. Bisherige rechtliche Erschwernisse für Kommunen

Ausnahme bei Tempo 30-Zone



2. Bisherige rechtliche Erschwernisse für Kommunen

Ausnahme bei Tempo 30-Zone

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in **Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte** sowie hohem Querungsbedarf Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken.

Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen.

An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten.

2. Bisherige rechtliche Erschwernisse für Kommunen

Ausnahme bei einer Streckenbeschränkung auf 30 km/h durch Zeichen 274



2. Bisherige rechtliche Erschwernisse für Kommunen

Ausnahme bei einer Streckenbeschränkung auf 30 km/h durch Zeichen 274

... Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von 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 **Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern, ...**

2. Bisherige rechtliche Erschwernisse für Kommunen

**Ausnahme bei eine Streckenbeschränkung auf 30 km/h
durch Zeichen 274 Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgas**



2. Bisherige rechtliche Erschwernisse für Kommunen

**Ausnahme bei eine Streckenbeschränkung auf 30 km/h
durch Zeichen 274 Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgas**



2. Bisherige rechtliche Erschwernisse für Kommunen

**Ausnahme bei eine Streckenbeschränkung auf 30 km/h
durch Zeichen 274 Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgas**



2. Bisherige rechtliche Erschwernisse für Kommunen

Ausnahme bei eine Streckenbeschränkung auf 30 km/h
durch Zeichen 274 Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgas



3. Neue Entscheidungsfreiräume der Kommunen

Erleichterte Anordnungsmöglichkeit von Tempo-30-Strecken

Nach § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO (neu) können nun zusätzlich auch Tempo-30-Strecken an Fußgängerüberwegen, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen sowie Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen eingerichtet werden, auch wenn die qualifizierte Gefahrenlage nicht gegeben ist.

Unter die hochfrequentierten Schulwege fallen auch solche, die sich nicht im unmittelbaren Bereich von Schulen befinden.

3. Neue Entscheidungsfreiräume der Kommunen

Erleichterte Anordnungsmöglichkeit von Tempo-30-Strecken

Bisher gilt, dass bei zwei aufeinander folgenden Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts nach der Verwaltungsvorschrift Nr. XII zu Zeichen 274, Lückenschlüsse zwischen Tempo-30-Strecken nur bis zu 300 m möglich sind.

Neu in § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 4 StVO wird geregelt, dass dieser Lückenschluss bei Tempo 30-Strecken nun auf bis zu 500 m zulässig sein soll. Dadurch soll eine weitere Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden.

3. Neue Entscheidungsfreiräume der Kommunen

Bussonderfahrstreifen

Diese sollen nach der Neufassung in § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 9 StVO ohne zwingenden Grund angeordnet werden können.

Allerdings ist hier fraglich, inwieweit zunächst eine Neuregelung in den Verwaltungsvorschriften abgewartet werden muss, weil aktuell nach der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 245 die Anordnung von Bussonderfahrstreifen nur erfolgen soll, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren.

3. Neue Entscheidungsfreiräume der Kommunen

Umweltfreundliche Sonderfahrstreifen

Außerdem wird durch § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 7a der neuen StVO (zunächst befristet bis Ende 2028) die Anordnung von Sonderfahrstreifen für neue umweltfreundliche Mobilitätsformen wie Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge, mehrfach besetzte Fahrzeuge, die Schaffung von Busspuren, aber auch die Anordnung vor allem von Radfahrstreifen durch die Verordnung erleichtert.

3. Neue Entscheidungsfreiräume der Kommunen

Bereitstellung angemessener Flächen

Im neuen § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7b StVO ist vorgesehen, dass „angemessene Flächen“ für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr und den Fußverkehr bereitgestellt werden können.

Was hierbei angemessen ist, kann sowohl nach der Größe der Flächen als auch nach Art der Nutzung bestimmt werden, so dass hierdurch eine Privilegierung der jeweiligen Verkehrsteilnehmer erfolgt.

3. Neue Entscheidungsfreiräume der Kommunen

Drohender oder bestehender erheblicher Parkraummangel

Die Parkraumbewirtschaftung, insbesondere die Einrichtung von Bewohnerparklizenzgebieten wird erleichtert durch den neuen § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 2a StVO nicht erst dann möglich, wenn ein erheblicher Parkdruck schon vorhanden ist, sondern auch, wenn dieser droht.

4. Weitere Neuerungen

Verbot des Abschaltens des Notbremsassistenten

Die neue StVO sieht noch weitere Neuregelungen vor, die nicht direkt mit den neuen Zeilen bzw. Anordnungsmöglichkeiten im Zusammenhang stehen.

So wird im neuen § 23 Abs. 1d StVO geregelt, dass bei Kfz über 3,5t bei Geschwindigkeiten von über 30 km/h der Notbremsassistent nicht ausgeschaltet werden darf. Damit sollen Auffahrunfälle unterbunden werden, was seit Jahren gefordert wird. Zielrichtung ist die Vermeidung schwerer Auffahrunfälle insbesondere auf Autobahnen.

4. Weitere Neuerungen

Neuregelung beim Überqueren der Fahrbahn

Zu Fuß Gehende müssen nach dem neuen § 25 Abs. 3 S. 1 StVO die Fahrbahn nicht mehr auf dem kürzesten, sondern nur „auf kurzem Weg“ überqueren.

Insgesamt soll das Überqueren für alle Fußgängergruppen, vor allem auch mit Einschränkungen erleichtert werden.

4. Weitere Neuerungen

Neues Zeichen für einen Ladebereich Zeichen 230

1. Das Halten und Parken ist nur zum Be- und Entladen von Fahrzeugen zulässig.
2. Das Be- und Entladen muss ohne Verzögerung durchgeführt werden.

Die Länge des Ladebereichs wird durch das am Anfang der Strecke aufgestellte Zeichen mit einem zur Fahrbahn weisenden waagerechten weißen Pfeil und durch ein am Ende aufgestelltes Zeichen mit einem solchen von der Fahrbahn wegweisenden Pfeil oder durch Markierung gekennzeichnet.



Ziel: rechtssichere Möglichkeit zum Be- und Entladen, Vermeidung des Parkens in zweiter Reihe

4. Weitere Neuerungen

Gemeinsamer Geh- und Radweg

Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht).

Neu: Dabei ist auf den Fußverkehr Rücksicht zu nehmen. Der Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Erforderlichenfalls ist die Geschwindigkeit an den Fußverkehr anzupassen.

5. Bewertung – Ausblick

Die Änderungen des StVG und in der StVO sind grundsätzlich zu begrüßen, auch wenn die Abwägung der verschiedenen Ziele in der kommunalen Praxis zunächst auch für Unklarheiten sorgen dürfte.

Mit Blick auf die Rechtsprechung des BVerwG zur Radwegbenutzungspflicht zeigt sich, dass die Begründung in der Rechtsprechung bspw. zur qualifizierten Gefahrenlage auch neue Ansätze liefern kann (Beschluss des OVG Lüneburg vom 9.7.2024).

Jedenfalls werden den Kommunen größere Handlungsspielräume bei der Gestaltung einer stadtverträglichen Mobilität ermöglicht.

Wichtig ist auch, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit für städtische Hauptverkehrsstraßen von in der Regel weiter 50 km/h bestätigt wurde.

5. Bewertung – Ausblick

Der Entfall der Nachweispflicht einer „qualifizierten Gefahrenlage“ kann an vielen Stellen zur Verringerung des Verwaltungsaufwands der Kommunen beitragen und führt damit auch zu einer Stärkung der Eigenverantwortung.

Gleichwohl wird durch die Beibehaltung der Leichtigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs als eigene Regelungszwecke sichergestellt, dass willkürliche Verkehrsbeschränkungen und -verbote der Anordnungsbehörden unterbleiben.

Die Klarstellung, dass die Leichtigkeit des Verkehrs nicht ausschließlich für den Kfz-Verkehr, sondern für alle Verkehrsteilnehmer gelten muss, trägt zu einer Verbesserung des Straßenverkehrs insgesamt bei, auch wenn damit einzelne Verkehrsarten Nachteile hinzunehmen haben.

Eine abschließende Bewertung der Neuregelungen wird weiter erst dann möglich sein, wenn die neuen Bestimmungen in den Verwaltungsvorschriften zur StVO konkretisiert wurden.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

ADAC

Stephan Miller

Stellvertretender Leiter Verkehrsrecht
Juristische Zentrale

ADAC e.V.

Hansastr. 19

80686 München

Tel: (089) 76 76 61 29

E-Mail: stephan.miller@adac.de

