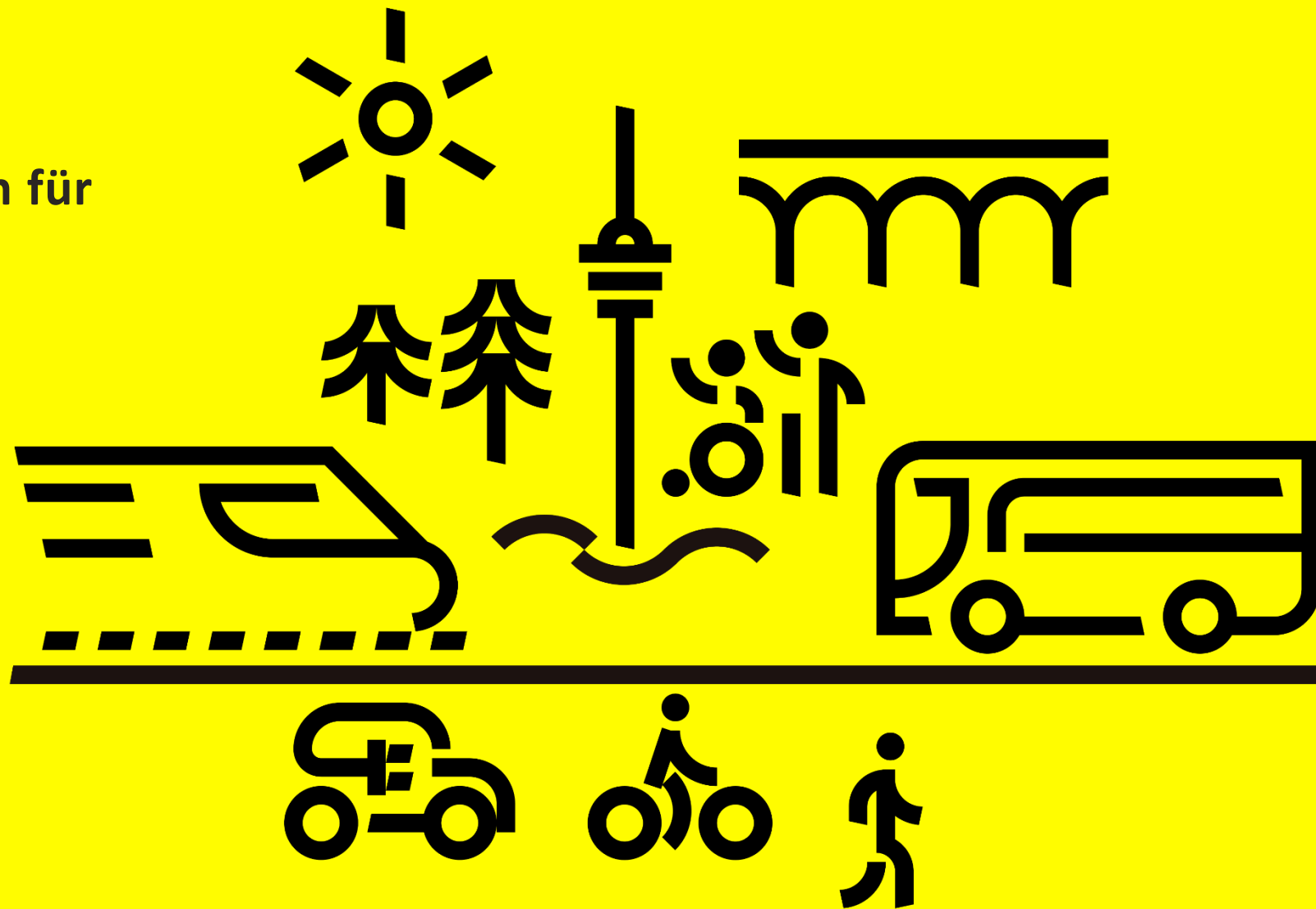


DIE STVO-NOVELLE 2024: WAS KOMMUNEN UND STRASSENVERKEHRSBEHÖRDEN JETZT WISSEN MÜSSEN

Neue Handlungsmöglichkeiten für
Kommunen und
Straßenverkehrsbehörden



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

Einordnung: Das ändert sich durch die StVO-Novelle in BW

Inhalt

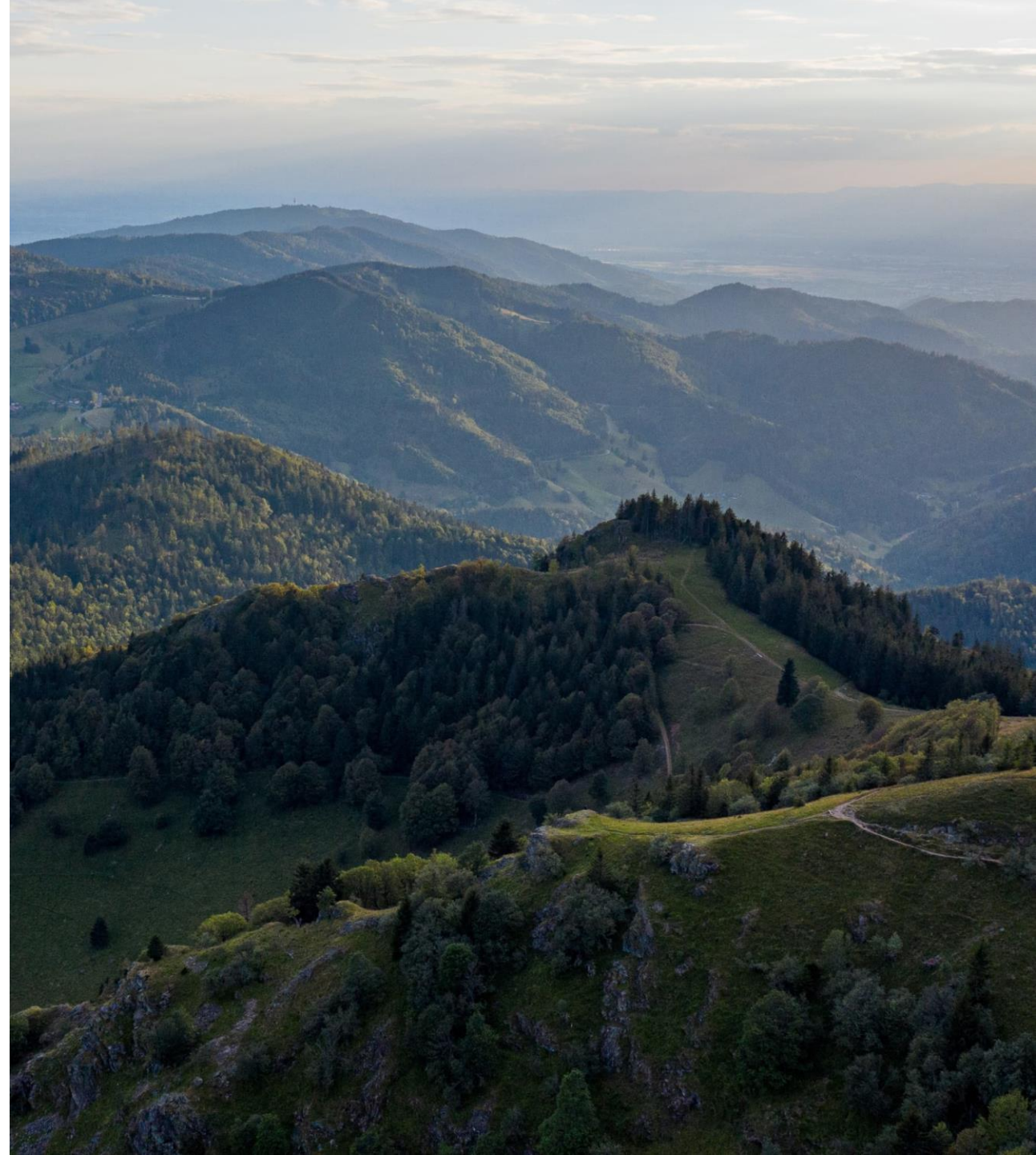
Wo stehen wir gerade?

Änderungen der StVO mit Bezug zum Rad- und Fußverkehr

Sicherheit und Leichtigkeit



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr



Wo stehen wir gerade?



VwV-StVO

Mit Verkündung sind die Neuregelungen in der StVO anwendbar.

- Regelungen aus der VwV passen nicht mehr zu den neuen Regelungen der StVO.
- Die Hierarchie ist klar: StVO steht über der VwV-StVO.
- Bund und eine Gruppe von Ländern arbeitet derzeit an den Änderungen der VwV. BW ist daran beteiligt.
- Die Änderungen in der VwV bedürfen der Zustimmung des Bundesrats (Art. 84 Abs. 2 GG).
- Das Ministerium für Verkehr informiert vor einem Bundesrats-Beschluss über wichtige Fragestellungen, sodass die Verkehrsbehörden arbeiten können.

Änderungen der StVO mit Bezug zum Rad- und Fußverkehr



Tempo 30: Schulwege, Fußgängerüberwege, Lückenschluss und Spielplätze

Mehr Tempo 30 innerorts

- Neue Handlungsfelder zur Erreichung der Vision Zero
- Einfache Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 4 für die Anordnung von T30 an hochfrequentierten Schulwegen, Spielplätzen und Fußgängerüberwegen ausreichend
- Potenzial zur Verkehrsberuhigung und mehr Sicherheit innerorts
- Grundsatz: Schutz besonders vulnerabler Verkehrsteilnehmer
- Lückenschluss nach § 45 Abs. 9 Satz 4 Nummer 4 jetzt auch auf 500 Meter

Fallbeispiel: Hochfrequentierte Schulwege

Zentrale Frage: Was macht einen Schulweg hochfrequentiert? Was ist die Intention der Regelung?

- Offensichtlicher Bezug zum Verkehrsaufkommen (quantitative Dimension)
- Regelungsziel: Abwehr von Gefahren (qualitative Dimension)
- Zusammenspiel aus erhöhtem Verkehrsaufkommen und damit verbundenen Gefahren

Festlegung auf 3 Möglichkeiten durch Ministerium für Verkehr BW – Stand 09.12.2024

- Erhöhtes Verkehrsaufkommen von 100 Schüler:innen in der Spitzenstunde
- Rückgriff auf Schulwegplanung
- Entstehende Gefahrenstellen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen an Bushaltestellen, Querungsstellen oder im Kontext von verringerten Gehwegbreiten

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, § 45 Abs. 10 Nr. 2 StVO

Auswirkungen auf die Praxis

- Alle straßenverkehrsrechtlichen Anordnungstypen zu Schaffung von Verkehrsflächen betroffen
- Fahrradstraßen/-zonen, Schutzstreifen, Radspuren, ... aber auch ergänzende Anordnungen, die Vorrang regeln, z.B. Fußgängerüberwege
- Fraglich ob straßenverkehrsrechtliche „Begleitanordnungen“ bspw. Geschwindigkeitsreduktionen oder zulässig sind, da Flächenbezug fehlt. Stand 09.12.2024: Tendenz nein.

Sicherheit und Leichtigkeit



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr



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

Aspekt der Leichtigkeit innerhalb der Abwägung

Grundsätze

- Leichtigkeitseinbußen für einzelne Verkehrsmittel, auch des Kfz-Verkehrs, sind zulässig
- Funktion des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit muss erhalten bleiben

Auswirkungen auf die Praxis

- Wortlaut „angemessene Flächen“ impliziert eine Priorisierung der Leichtigkeit des Rad- und Fußverkehrs; technisches Regelwerk, Landeserlasse dazu usw. als Maßstab
- Hindernis-/Umwegsensibilität im Rad-/Fußverkehr beachten.
 - Bsp. Fußverkehr: Auch Kinderwagen, ältere Menschen, Barrierefreiheit,...
 - Bsp. Radverkehr: „Lückenfreiheit“
- Für die großflächige Umstrukturierung von Verkehrssystem besonders relevant
- Leichtigkeitsauswirkungen können auch zeitversetzt eintreten -> ggf. Entwicklungen beobachten.

Aspekt der Sicherheit innerhalb der Abwägung

Grundsätze

- Ausschlusskriterium
- Hierarchisch der Abwägung von Leichtigkeitseinbußen übergeordnet

Auswirkungen auf die Praxis

- Entscheidend für die Bewertung ist die Situation vor der Anordnung
- Vorher-Nachher Vergleich
- Relevanz technischer Regelwerke

Herzlichen Dank!

Sebastian Kaufmann

Ministerium für Verkehr

Referat 46 | Verkehrsrecht u. Verkehrssicherheit

poststelle@vm.bwl.de

+49 (0) 711 89686-0

