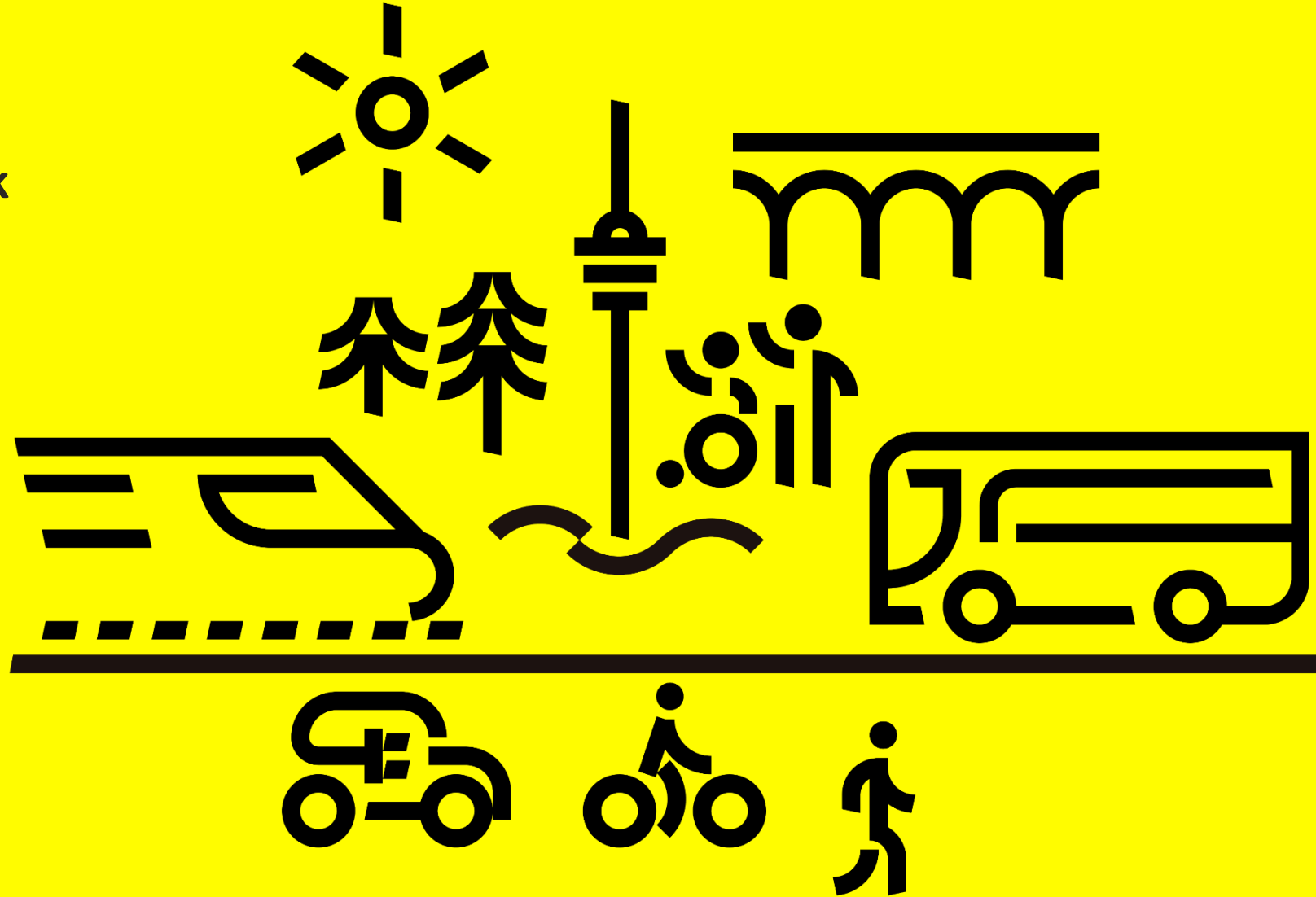


Die StVO-Novelle in der Praxis

Neues in Recht und Regelwerk

Sebastian Kaufmann
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

Inhalt

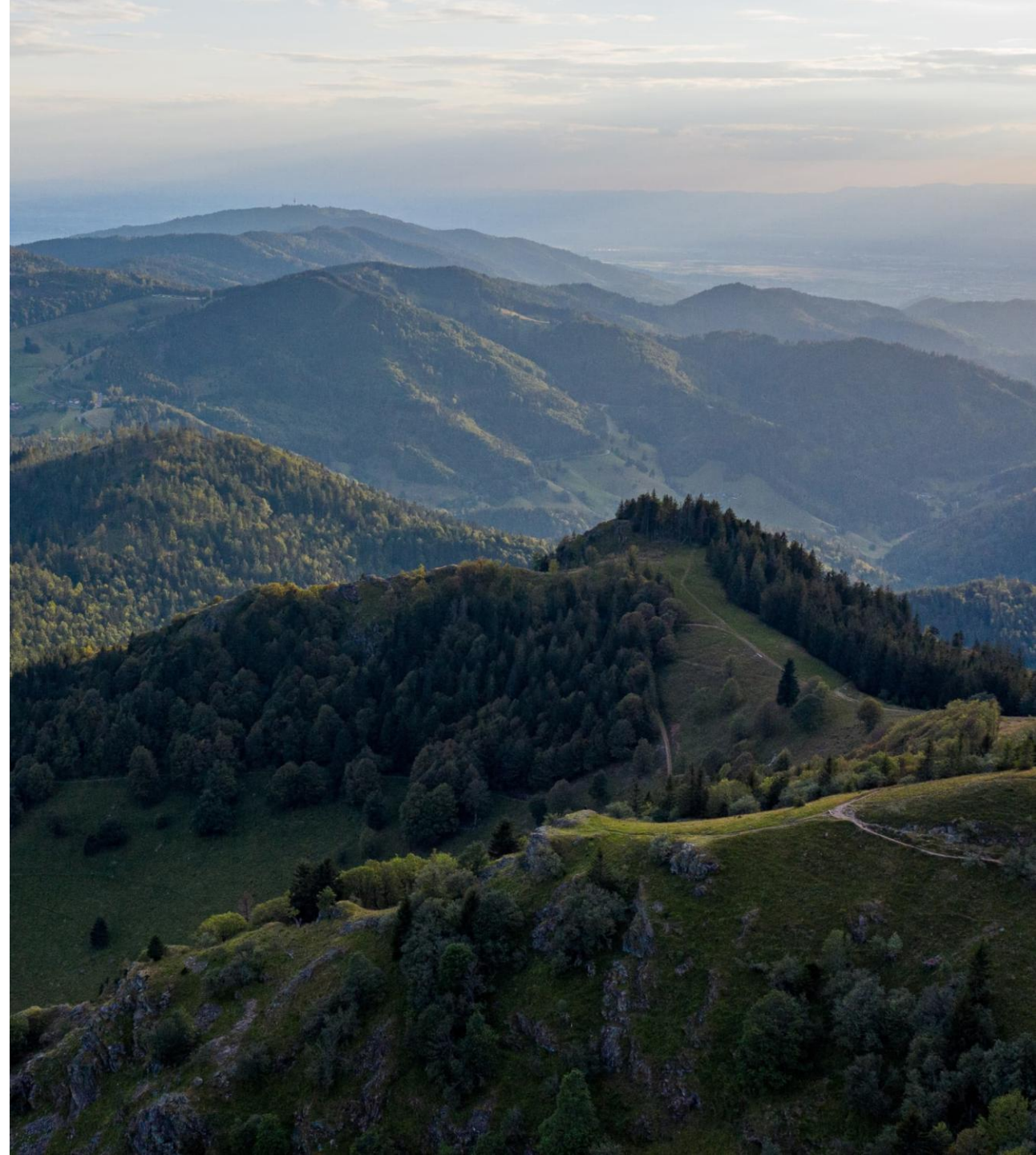
Neues in Recht und Regelwerk

Die StVO-Novelle

Schulstraßen und -zonen

Sperrpfosten und andere Verkehrseinrichtungen

Schreiben zur Anwendung der neuen StVO



StVO-Novelle 2024 – Neue Handlungsräume für Kommunen und Straßenverkehrsbehörden

- StVO-Novelle 2024: Mehr als reine Gefahrenabwehr
- Betrifft straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zugunsten der nachhaltigen Mobilität
- Bspw. Fußgängerüberwege, Fahrradstraßen oder Busspuren etc.
- Klimaschutz erstmalig als Anordnungsgrundlage – Leichtigkeitseinschränkungen für Kfz-Verkehr sind möglich
- Gemäß VwV-StVO haben Straßenverkehrsbehörden der Förderung des nicht motorisierten Verkehrs eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen – Förderung der nachhaltigen Mobilität als wichtige Aufgabe
- Auswirkung auf Ermessenentscheidungen und Aufgabenverständnis, kommunale Konzepte werden relevanter

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



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.



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

Attraktive Schulstandorte: Schulzonen



Berlin, Jane-Godall-Schule Schulstraße, © Changing Cities

- **Dauerhafte Sperrung** von einem oder mehreren Straßenabschnitten im unmittelbaren Bereich einer oder mehrerer Schulen **für den Kfz-Verkehr**
- **Ziel von Schulzonen:**
 - Zu Fuß gehende oder Rad fahrenden Schülerinnen und Schüler schützen
 - Verkehr im Viertel beruhigen
 - Aufenthaltsqualität erhöhen (Schulzonen können entsprechend umgebaut werden)
 - Gewonnener Straßenraum kann begrünt werden (Klimawandelanpassungsmaßnahme)
 - Erkenntnisse aus Paris: Rückgang der NO₂-Belastung um bis zu 20 %

Erlass: Mehr Sicherheit und Leichtigkeit für den Radverkehr durch den richtigen Einsatz von Sperrpfosten und anderen Verkehrseinrichtungen

Motivation:



<https://www.rheinpfalz.de/lokal/rhein-pfalz-kreis>

Besser:



ADFC Frankfurt



<https://www.mobilfuchs.net>

- Neue StVO bietet verschiedene Anordnungswege
- Hilfestellung für Behörden: Erlass als Richtschnur im Rahmen ihrer Ermessensentscheidungen
- Rechtlicher Rahmen für Protected Bike Lanes und Modale Filter

Schreiben des Ministeriums zur Anwendung der neuen StVO

- Ersetzt das Schreiben von Dezember 2024
- Versand im Februar 2026
- Novellierte VwV-StVO berücksichtigt.
 - Präzisierung der neuen Anordnungstatbestände, Anwendung von T30, zeitlicher Lückenschluss
 - Neu: Ergänzungen im Bereich T30 und dem Parkraummanagement
- Ansprechperson für Rückfragen: simon.abele@vm.bwl.de

Links und Hinweise

Schulstraßen und Schulzonen:

[Verkehrsministerium erleichtert die Einführung von Schulstraßen und Schulzonen in Baden-Württemberg](#)

Parkraummanagement:

[Hinweispapier zum Bewohnerparken für Kommunen und Straßenverkehrsbehörden](#)

Instrument der städtebaulichen Entwicklung:

[Neuer Leitfaden: Anwendung der StVO zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung - Kompetenznetz Klima Mobil](#)

Anwendungshinweise zur novellierten Straßenverkehrsordnung 2024:

Link folgt

Modellprojekt StVO: VM unterstützt Kommunen und Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung von Vorhaben – neuer Projektauftrag im Q1 2026

Herzlichen Dank!

Sebastian Kaufmann

Ministerium für Verkehr

Referat 46 | Verkehrsrecht, Verkehrssicherheit

