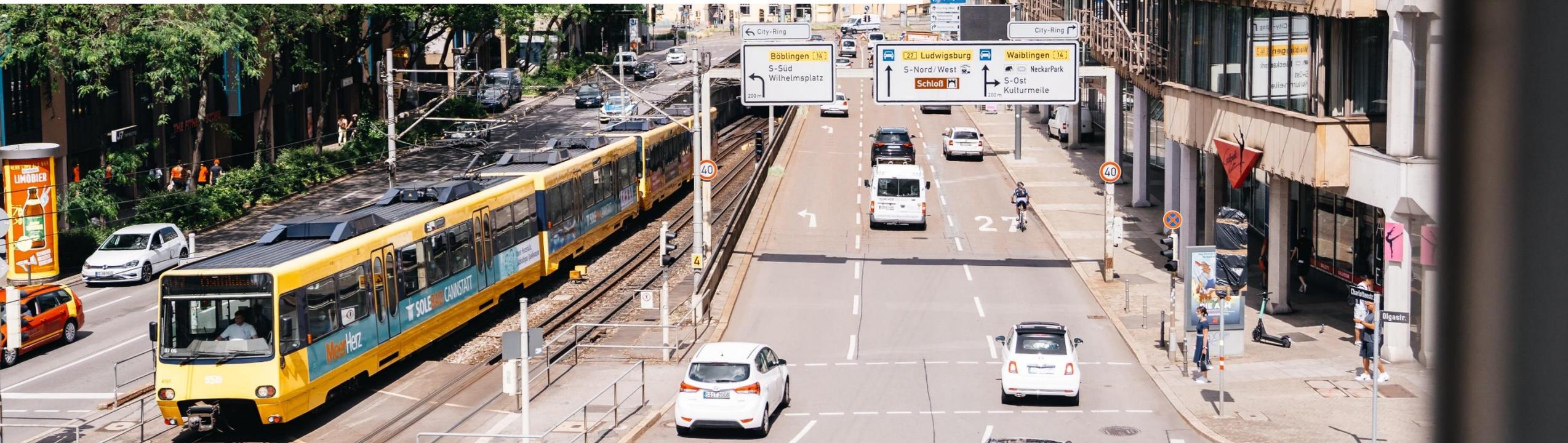


# Die StVG- und StVO-Novelle 2024

AGFFK-Infreihe am 06.03.2025

Rechtsanwalt Bastian Reuße, LL.M.  
Rechtsanwalt Markus Hasl



I | **StVG: Neuausrichtung des Straßenverkehrsrechts**

II | StVO: Erleichterungen bei Tempo 30, Bussonderfahrstreifen und Fußgängerüberwegen

III | StVO: Neue Möglichkeiten zur Anordnung von Bewohnerparken

IV | StVO: Flächen für Rad- und Fußverkehr, Erprobung neuer Mobilitätsformen

V | Fazit

Das System des überkommenen Straßenverkehrsrechts war als Instrument für die Bewältigung der Mobilitätswende generell ungeeignet.

### Ausrichtung des Straßenverkehrsrechts

- Dient der **Gefahrenabwehr**, Sonderpolizeirecht des Bundes, Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG
  - Verfolgt nur punktuell andere Belange wie Umweltschutz, Gesundheitsschutz oder städtebauliche Entwicklung
- Zudem streng **ortsbezogener Ansatz**
  - Anordnungsvoraussetzungen müssen entlang der gesamten Strecke vorliegen, Zonen nur ausnahmsweise zulässig

P

Treibhausgase bislang nicht als Umweltgefahren erfasst!

P

Treibhausgase wirken nicht ortsbezogen, sondern global!

- Deshalb bislang allenfalls Klimaschutz „durch die Hintertür“
- Maßnahmen werden vordergründig auf andere Gründe gestützt, z. B. Lärmschutz oder Verkehrssicherheit

Durch die am 17.07.2024 in Kraft getretene Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) findet der Klimaschutz erstmals Eingang in das deutsche Straßenverkehrsrecht.

Kern der seit dem Sommer 2023 diskutierten Reform ist eine Erweiterung der zentralen Verordnungsermächtigung des StVG

*bisher*

**§ 6 Abs. 1 Satz 1 StVG**

„zur Abwehr von Gefahren für die **Sicherheit** oder **Leichtigkeit** des Verkehrs“

Ergänzung

*neu*

**§ 6 Abs. 4a Satz 1 StVG**

„zur Verbesserung des Schutzes der **Umwelt**, darunter des **Klimaschutzes**, zum Schutz der **Gesundheit** oder zur Unterstützung der **städtebaulichen Entwicklung**“

- Erweiterte Ziele, gleichberechtigt neben Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs
- Ermöglicht eine grundlegende Neuausrichtung des gesamten Straßenverkehrsrechts
- Umsetzung erfordert Anpassung der **Straßenverkehrsordnung**

I | StVG: Neuausrichtung des Straßenverkehrsrechts

II | **StVO: Erleichterungen bei Tempo 30, Bussonderfahrstreifen und Fußgängerüberwegen**

III | StVO: Neue Möglichkeiten zur Anordnung von Bewohnerparken

IV | StVO: Flächen für Rad- und Fußverkehr, Erprobung neuer Mobilitätsformen

V | Fazit

Für streckenbezogene Tempo 30-Anordnungen wurde die Möglichkeit zum „Lückenschluss“ generell auf 500 m erweitert und die erleichterte Anordnungsmöglichkeit auf weitere Bereiche ausgedehnt.

§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO

„...aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs“



§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO

„...wenn auf Grund der **besonderen örtlichen Verhältnisse** eine **Gefahrenlage** besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der ... genannten Rechtsgüter **erheblich übersteigt**.“

**Bisher:** Ausnahmen nach § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO (Auszug):

- Schutzstreifen für den Radverkehr, Fahrradstraßen, Tempo 30-Zonen, ...
- Tempo 30 im Bereich sensibler Einrichtungen: Kindergärten, Kitas, Schulen, Alten- und Pflegeheime, Krankenhäuser

**StVO-Reform 2024: Ausweitung der Handlungsmöglichkeiten**

**Bussonderfahrstreifen**  
(§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 9)

**Fußgängerüberwege**  
(§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 10)

**Erweiterung des Katalogs sensibler Einrichtungen für Tempo 30**  
Fußgängerüberwege, Spielplätze, hochfrequentierte Schulwege,  
Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen  
(§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6)

**Lückenschluss**  
von 500 m zwischen zwei  
innerörtlichen Tempo 30-  
Strecken  
(§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 4)

→ Siehe die folgenden zwei Folien

## Die Anordnung von Tempo 30 aus Sicherheitsgründen ist im unmittelbaren Umfeld bestimmter Einrichtungen erleichtert möglich.

**Ausnahme: keine besondere Gefahrenlage erforderlich (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO)**

- **Fußgängerüberwege**, Kindergärten, Kindertagesstätten, **Spielplätze**, **hochfrequentierte Schulwege**, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheime, **Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen** oder Krankenhäuser an der Straße
- Soweit direkter Zugang zur Straße oder starker Ziel-/Quellverkehr im Nahbereich der Einrichtung, ist sogar „in der Regel“ auf Tempo 30 zu beschränken!
- Auch auf Vorfahrtstraßen und klassifizierten Straßen!
- Nur im unmittelbaren Bereich der Einrichtung, insgesamt max. 300 m
- Ggf. auf Öffnungszeiten beschränken

(vgl. Ziff. XI zu Zeichen 274 VwV-StVO)

### Tempo 30 an Fußgängerüberwegen

- V. a. bei schlechter Sicht und hohen Geschwindigkeiten
- Anordnung beidseits des FGÜ, insgesamt max. 300 m
- Dadurch auch Herstellung der Sichtbeziehungen nach R-FGÜ

### Spielplätze

- VwV-StVO: Öffentlich zugängliche Flächen nach LBO

### Wann ist ein Schulweg hochfrequentiert?

- VwV-StVO: Einstufung als Hauptschulweg
  - Schulwegplanung
  - Modellhafte Betrachtung durch Schule/ Straßenverkehrsbehörde/ Polizei/ Straßenbaubehörde
- Bspw. abzustellen auf
  - Verkehrsaufkommen
  - Gefahrträchtigkeit des Schulwegs
  - Schüleraufkommen (100 Schüler in der Spitzenstunde?)

In Lücken bis zu 500 m zwischen zwei geschwindigkeitsreduzierten Bereichen kann Tempo 30 ohne Vorliegen weiterer Voraussetzungen angeordnet werden.



#### Umgang mit unterschiedlichen zeitlichen Geltungsbereichen?

- Ziel: Vermeidung häufig wechselnder gefahrträchtiger Geschwindigkeitswechsel (vgl. VG Karlsruhe, 30.09.2024 – 2 K 412/24)
- Lückenschluss daher nur zulässig, wenn er tatsächlich zu weniger Geschwindigkeitswechseln führt

I | StVG: Neuausrichtung des Straßenverkehrsrechts

II | StVO: Erleichterungen bei Tempo 30, Bussonderfahrstreifen und Fußgängerüberwegen

III | **StVO: Neue Möglichkeiten zur Anordnung von Bewohnerparken**

IV | StVO: Flächen für Rad- und Fußverkehr, Erprobung neuer Mobilitätsformen

V | Fazit

Durch die StVO-Novelle wird auch die Möglichkeit, Parkvorrechte für Bewohner anzuordnen, ausgeweitet.

## Anordnung von Bewohnerparken

§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO

- Erheblicher Parkraumangel
  - Keine ausreichenden fußläufig erreichbaren Parkmöglichkeiten für Quartiersbewohner
  - Regelmäßige Auslastung von 80-90 % auf Basis tatsächlicher Betrachtung (VGH BW, 14.11.2022, 13 S 545/22)
- Bislang: Parkraumangel muss bereits bestehen

### StVO-Reform 2024: Ausweitung der Handlungsmöglichkeiten

- Satz 1: Auch bei **drohendem** erheblichen Parkraumangel
- Wenn aufgrund konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten, dass Schwelle in den nächsten Jahren überschritten wird
  - Präventiv, erheblicher Parkraumangel soll gar nicht erst eintreten

- Satz 2: Auf Grundlage eines **städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts**
  - zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die **Umwelt** oder
  - zur Unterstützung der **geordneten städtebaulichen Entwicklung**
- Parkraumkonzept, aus dem sich städtebauliche Ziele oder zu vermeidende schädliche Umweltauswirkungen ergeben
- Sofern **Leichtigkeit des Verkehrs** berücksichtigt und **Sicherheit des Verkehrs** nicht beeinträchtigt
  - Gar kein Parkraumangel erforderlich

I | StVG: Neuausrichtung des Straßenverkehrsrechts

II | StVO: Erleichterungen bei Tempo 30, Bussonderfahrstreifen und Fußgängerüberwegen

III | StVO: Neue Möglichkeiten zur Anordnung von Bewohnerparken

IV | **StVO: Flächen für Rad- und Fußverkehr, Erprobung neuer Mobilitätsformen**

V | Fazit

Seit dem 11.10.2024 sieht auch die Straßenverkehrsordnung (StVO) erstmals Anordnungsbefugnisse zum Klimaschutz vor.

bisher

§ 45 Abs. 1 StVO

Verkehrsbeschränkungen und -verbote ...

- aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs
- zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen
- ...

Ergänzung

neu

§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO

Verkehrsbeschränkungen und -verbote ...

- 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 ist 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.

- Nachvollziehbare Darlegung der grundsätzlich möglichen positiven Effekte anhand konkreter örtlicher Umstände
- Fachgerechte Prognose, dass Verlagerung auf Umweltverbund und spürbare Verringerung des (Verbrenner-)MIV mit gewisser Wahrscheinlichkeit zu erwarten; vertretbarer Prognoseaufwand
- Abwägung mit verkehrlichen Belangen, besondere Beachtung der Sicherheit, Nachteile für bestimmte Verkehrsteilnehmer (MIV) hinnehmbar
- Keine zwingende Erforderlichkeit, keine qualifizierte Gefahrenlage erforderlich (§ 45 Abs. 10 Nr. 2 StVO)

Der Verordnungsgeber spricht von einem neuen „Anordnungsregime“. Die Reichweite ist noch nicht genau absehbar.

*neu*

**§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO**  
*Verkehrsbeschränkungen und -verbote ...*

**Reichweite der neuen Anordnungsmöglichkeiten?**

- Alle Anordnungen, durch die Flächen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden
- Z. B. Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradzonen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerzonen
- Vorbehalt des Straßenrechts (Teileinziehung) zu beachten
- Angemessen wenn den technischen Regelwerken entsprechend
- Auch ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche (z. B. Vorrangregelungen, Schutz vor Befahren oder Beparken durch Kfz), aber keine streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen (VwV-StVO)

- 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 ist 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.

Insbesondere ist unklar, ob mit „Sonderfahrstreifen“ auch die Erprobungsfahrstreifen für unterschiedliche Mobilitätsformen gemeint ist.

**Sonderfahrstreifen und bevorrechtigende Lichtzeichenregelungen für ÖPNV-Busse**

- Unproblematisch (siehe BR-Drs. 518/23, S. 19 unten)

**Erprobungsfahrstreifen für besondere Mobilitätsformen?**

- Sonderfahrspuren z.B. für E-Fahrzeuge, Wasserstofffahrzeuge, Carpool lanes
- Gem. § 52 Abs. 6 StVO bis 31.12.2028 befristet



neu

**§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO**  
Verkehrsbeschränkungen und -verbote ...

- 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 ist 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.

- Verordnungsgeber wollte „neue“ Anordnungsmöglichkeit für „Sonderfahrstreifen zur Erprobung unterschiedlicher Mobilitätsformen schaffen
- Umsetzung aber regelungstechnisch unglücklich in § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 7a StVO, d.h. jedenfalls keine qualifizierte Gefahrenlage erforderlich (siehe BR-Drs. 518/23, S. 22-23)
- Unklar ob auch gestützt auf neuen § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. a, dann wäre Abs. 9 insgesamt nicht anwendbar (§ 45 Abs. 10 Nr. 2 StVO)
- § 52 Abs. 6 StVO spricht gleichwohl von Anordnungen im Sinne des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. a i.V.m. Abs. 9 Satz 4 Nr. 7a

I | StVG: Neuausrichtung des Straßenverkehrsrechts

II | StVO: Erleichterungen bei Tempo 30, Bussonderfahrstreifen und Fußgängerüberwegen

III | StVO: Neue Möglichkeiten zur Anordnung von Bewohnerparken

IV | StVO: Flächen für Rad- und Fußverkehr, Erprobung neuer Mobilitätsformen

V | **Fazit**

## Fazit

- Die **Erweiterung der Verordnungsermächtigung im Straßenverkehrsgesetz** eröffnet die Möglichkeit für eine grundlegende Neuausrichtung des Straßenverkehrsrechts.
- Die bislang in Kraft getretenen **Änderungen der StVO** schöpfen diese Handlungsspielräume nur zurückhaltend aus. Sie erlauben aber die **Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums** zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie neuer Mobilitätsformen, um damit den Klimaschutz zu fördern. Die Anordnung von **Geschwindigkeitsbeschränkungen** wird stellenweise erleichtert.
- Durch das neue **Antragsrecht** nach § 45 Abs. 1j) StVO haben Gemeinden einen Anspruch gegen die Straßenverkehrsbehörde auf ermessensfehlerfreie Entscheidung.
- Die neuen Anordnungsmöglichkeiten sind unmittelbar geltendes Recht, die Novellierung der VwV-StVO muss nicht abgewartet werden (Zustimmung des BR steht noch aus).

# W2K – die Kanzlei für Infrastrukturrecht



**Bastian Reuße, LL.M.**  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Tel. 0711 / 248 546-0  
E-Mail: reusse@w2k.de



**Markus Hasl**  
Rechtsanwalt

Tel. 0711 / 248 546-0  
E-Mail: hasl@w2k.de

## Wurster Weiß Kupfer Rechtsanwälte Partnerschaft mbB

Charlottenstraße 21b  
70182 Stuttgart  
Tel. 0711 / 248 546-0  
stuttgart@w2k.de  
www.w2k.de

Kaiser-Joseph-Straße 247  
79098 Freiburg  
Tel. 0761 / 211 149-0  
freiburg@w2k.de  
www.w2k.de

Lindenstraße 18  
61440 Oberursel  
Tel. 0761 / 211 149-0  
oberursel@w2k.de  
www.w2k.de