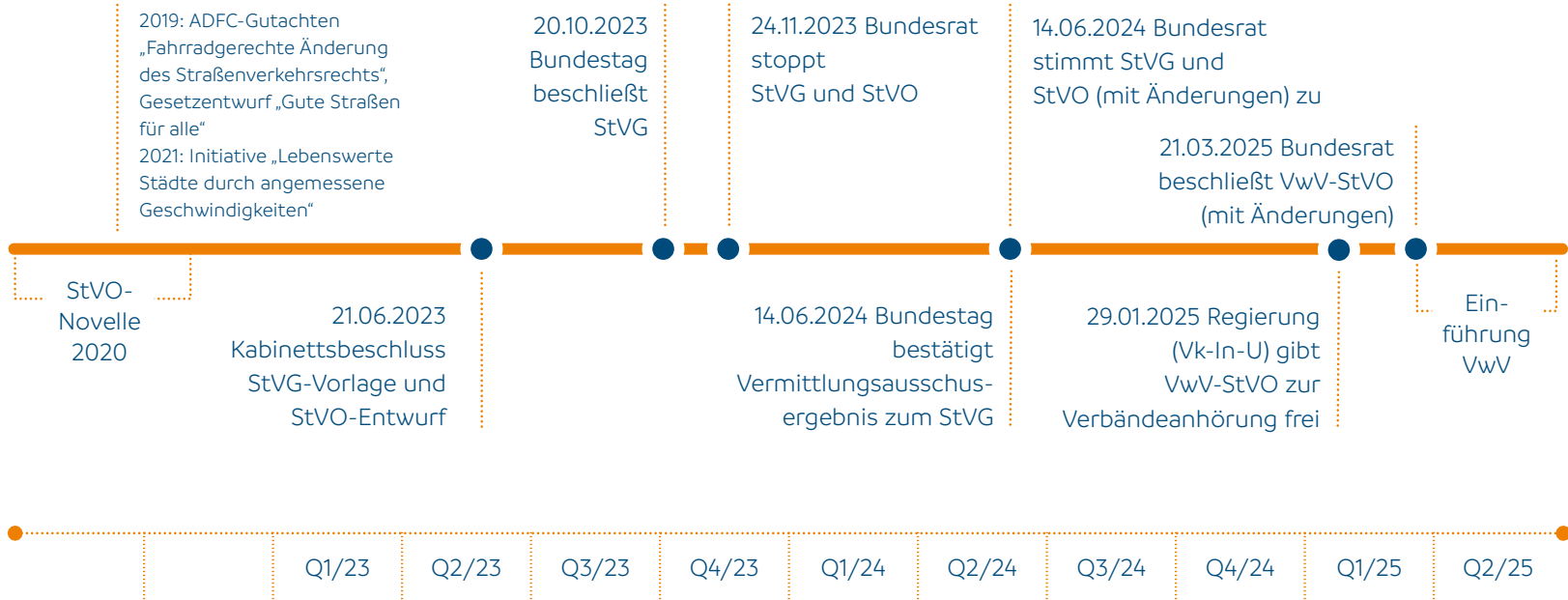


# ALLG. VERWALTUNGSVORSCHRIFT ZUR STRASSENVERKEHRSORDNUNG

Neuerungen für den Radverkehr durch  
die Anpassung an die StVO-Reform 2024

Jens Emmerich, Stand 8. April 2025

# Zeitschiene StVG / StVO / VwV-StVO



# NEUE ANORDNUNGSGRÜNDE § 45 ABSATZ 1 SATZ 2 NUMMER 7

# Ermächtigung in § 45 Abs. 1 StVO

„(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.“

...

Das gleiche Recht haben sie „(7.) 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 Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird, hinsichtlich

- a) der Einrichtung von Sonderfahrspuren und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und
- b) der **Bereitstellung angemessener Flächen** für den **fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr**.“

# § 45 Abs. 9 StVO - Anordnungsgrundsätze

„(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.“

Satz 1 und 2: Anordnungserfordernis

Satz 3: besondere Gefahrenlage – Ausnahmekatalog 2024 erweitert

# Komplette Ausnahme von § 45 Abs. 9 StVO

§ 45 Abs. 10 StVO:

(10) **Absatz 9 gilt nicht**, soweit Verkehrszeichen angeordnet werden, die zur Förderung der Elektromobilität nach dem Elektromobilitätsgesetz oder zur Förderung des Carsharing nach dem Carsharinggesetz getroffen werden dürfen, und **für Anordnungen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 7**.

Ausnahme nicht nur von der besonderen Gefahrenlage, wie in „alter“ Ausnahmeliste in Satz 4, sondern vom kompletten Absatz 9.

- Anordnungen müssen **nicht zwingend erforderlich** sein
- **keine Gefahrenlage** auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs **notwendig**

Rolle der Straßenverkehrsbehörden: Gefahrenabwehr => Gestaltung

# VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 Satz 2 Nummer 7

## Anordnungen sollten auf verkehrsplanerischen Konzepten beruhen

“Soweit Anordnungen zur ... Bereitstellung angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr auf § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 gestützt werden, sollten sie auf einem **verkehrsplanerischen Gesamtkonzept** beruhen. Das Gesamtkonzept kann **auch für eine Verkehrsart** (z.B. Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan) **oder ein räumliches Teilgebiet** aufgestellt werden.”

## Planerische Abwägungen in Konzepten zur Leichtigkeit des Verkehrs dürfen herangezogen werden

“Liegt der Anordnung ein Konzept nach Randnummer 14a zugrunde, richten sich Umfang und Tiefe der Abwägung für die Anordnung danach, in welchem Maße entsprechende planerische Abwägungen bereits im Gesamtkonzept erfolgt sind.”

## Anordnungen sind im Einzelfall auch ohne Konzept, dagegen oder in Ergänzung möglich

“Es bleibt den Straßenverkehrsbehörden unbenommen, im Einzelfall auch ohne ein solches Konzept, abweichend davon oder ergänzend dazu Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 zu treffen.” [... Anforderungen an die Abwägung, in der Regel kein Gutachten erforderlich]

# Anforderungen an Verkehrskonzepte

Aus ihm muss sich ableiten lassen, dass die anzuordnende Maßnahme zum Umwelt einschließlich Klimaschutz, zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung oder zum Gesundheitsschutz beiträgt. 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 den Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands** oder mit der **Verwirklichung städtebaulicher Ziele** beitragen. Dies gilt im beplanten wie auch im unbeplanten Innenbereich. Die städtebaulichen Ziele können sich aus der Bauleitplanung oder aus informellen Planungen ergeben (z. B. städtebauliche Entwicklungskonzepte, integrierte Stadtentwicklungskonzepte, Quartiersplanungen). **Zum Gesundheitsschutz**, soweit nicht bereits durch die Ziele der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes abgedeckt, **zählt auch die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens** als Formen der aktiven Mobilität.

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.



# Angemessene Flächen - Radverkehr

Bereitstellung von Flächen für den Radverkehr:

- Radfahrstreifen,
- Schutzstreifen,
- Fahrradstraßen und Fahrradzonen,
- verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325.1),
- alle übrigen Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig Radverkehr zugewiesen werden

„Flächen für den Rad- und Fußverkehr sind grundsätzlich **angemessen**, wenn sie **mindestens den einschlägigen technischen Regelwerken** entsprechen.“

# Ergänzende Anordnungen

Im Kontext von § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7:

„Die Bereitstellung angemessener Flächen kann auch ergänzende Anordnungen zur **Sicherstellung der Funktion** der Verkehrsfläche umfassen (z.B. zum **Vorrang an Knotenpunkten**, beim Queren oder zum **Schutz vor dem Befahren oder Beparken** durch Kraftfahrzeuge; nicht aber streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Zeichen 274).“

Allgemein für Fahrradstraßen - Modalfilter, Abbiegegebote usw.:

„Zur effektiven Unterbindung unzulässigen Durchgangsverkehrs können ergänzende Anordnungen in Betracht kommen (vgl. Nummer VII 5 zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 14e).“

# Fahradstraßen “Anlieger frei”

„Anlieger frei“ wird vom Beispiel zum Regelfall:

„Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens ‚Anlieger frei‘ – zugelassen werden.“

Verdeutlichung des Ausnahmecharakters, der anderen Verkehr grundsätzlich ausschließt.

# Ausschilderung gesetzlicher Regelung

Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht anzuordnen. Dies gilt auch für die Anordnung von Verkehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtliche Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird. Abweichungen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesbehörde.

Die vorstehenden Sätze **gelten nicht für Anordnungen**, die zur Förderung der Elektromobilität nach dem Elektromobilitätsgesetz, zur Förderung des Carsharing nach dem Carsharinggesetz oder **auf Grundlage von § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO** getroffen werden.

# TEMPO 30

# StVO: Ergänzung Katalog § 45 Abs. 9

Erweiterung des Ausnahmetakatalogs zur Beschränkung des fließenden Verkehrs um

- Fußgängerüberwege,
- Spielplätze,
- hochfrequentierte Schulwege, und
- Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen

zusätzlich zu den bisherigen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen und Krankenhäusern

# VwV-StVO: T-30 weiter Regelfall

Regelfall (außer FGÜ):

„Innerhalb geschlossener Ortschaften **ist** die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, ... **in der Regel** auf Tempo 30 km/h **zu beschränken.**“

Ausnahmen:

negative Auswirkungen auf den ÖPNV,  
drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen

Fußgängerüberwege:

Geschwindigkeit *kann* beschränkt werden (insbesondere Sicht, mangelnde Geschwindigkeitsverringerung von KFZ)

# Hochfrequentierte Schulwege

„Hochfrequentiert“ ergibt sich aus der Netzfunktion, nicht der Anzahl der Schüler und Schülerinnen:

„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 ist begründet darzulegen. Sie kann sich auch aus **Schulwegplänen** ergeben, die von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie ggf. Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden.“



# Lückenschluss & Öffnungszeitbegrenzung

Lückenschluss zwischen innerörtlichen  
Geschwindigkeitsbegrenzungen jetzt bis zu 500m (vorher 300m)

“Die Anordnungen **sind**, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese **zu beschränken.**”

=> Abfolge verschiedener Zeiten führt weiterhin zu Schilderwald

# AM RANDE DES RADVERKEHRS

# Bussonderstreifen

- Radverkehr mit Freigabe im Bussonderstreifen, nicht ohne Radfahrstreifen zwischen Bus und MIV
- Mindestanzahl von Bussen in der Spitzenstunde entfallen
- Anordnung auch nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO
- Wirksame Experimentierklausel für andere Verkehrsarten

# STVO 2024 – CHANCEN NUTZEN