

Berichtsvorlage

Nr. 2025/FB III/4389

Wesentliche Änderungen der StVO-Novelle 2024

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit
Straßen- und Wegeausschuss	03.03.2025	Kenntnisnahme

Federführung: Fachbereich Bauen und Gemeindeentwicklung

Beteiligungen:

Verfasser/in: Kleinschmidt, Jens 04405 916-2280

Sachdarstellung:

Am 11. Oktober 2024 ist die Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) durch die Siebenundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (57. StVRändV, BGBl. 2024 I Nr. 299 vom 10.10.2024) in Kraft getreten.

Die Änderungen geben den Straßenverkehrsbehörden stärkere Befugnisse, klima- und umweltverträgliche Maßnahmen im Straßenverkehr anzuordnen.

Die gesetzliche Ermächtigungsgrundlage für die StVO ist der ebenfalls kürzlich reformierte § 6 Abs. 4 a Straßenverkehrsgesetz (StVG). Er gibt dem Verordnungsgeber (Bundesverkehrsministerium für Digitales und Verkehr - BMDV) vor, unter welchen Voraussetzungen er die StVO erlassen darf und insbesondere welche Ziele er dabei verfolgen darf. Seit der Reform gehören zu diesen Zielen auch die Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Klimaschutzes, der Schutz der Gesundheit und die Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung. Von dieser Ermächtigung hat das BMDV mit der Novellierung der StVO nun Gebrauch gemacht.

Die Reform des Straßenverkehrsrechts soll insgesamt mehr Nachhaltigkeit in die Verkehrsplanung bringen. Neue Verkehrsschilder und bauliche Maßnahmen sollen – etwas verkürzt ausgedrückt – zukünftig auch dann möglich sein, wenn sie nicht der Leichtigkeit und der Sicherheit des Straßenverkehrs dienen, sondern dem Umweltschutz, der Gesundheit oder der städtebaulichen Entwicklung (und die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird).

Auch gibt es ein teilweises Abrücken von dem Grundsatz, dass Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur dann angeordnet werden dürfen, wenn eine Gefahrenlage besteht.

Die wichtigsten praxisrelevanten Änderungen im Überblick:

- **Straßenverkehrsrechtliche Anordnung zum Klima- und Umweltschutz**

Die zentrale Rechtsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen ist § 45 StVO.

Die Vorschrift steht im Mittelpunkt der StVO-Reform:

Gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden zukünftig straßenverkehrsrechtliche Anordnungen auch „zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung [...]“ erlassen. Dies gilt bei der Einrichtung von Bussonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Ampelschaltungen für Linienbusse und bei der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.

Verkehrssicherheitsinteressen müssen dabei weiterhin eine Rolle spielen: § 45 Abs. 1 Nr. 7 StVO erlaubt entsprechende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nur, „sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird“.

- **Neue Ausnahmen vom Erfordernis einer qualifizierten Gefahrenlage**

§ 45 Abs. 9 S. 3 StVO fordert für Beschränkungen des fließenden Verkehrs grundsätzlich das Vorliegen einer qualifizierten Gefahrenlage. Von dieser strengen Anforderung, die den Behörden regelmäßig eine hohe Darlegungslast aufbürdet, hat das BMDV nun weitere Maßnahmen befreit:

In der Novellierung wurden erstmalig Umwelt-, Klima- sowie Gesundheitsschutz und eine geordnete städtebauliche Entwicklung als eigenständige Anordnungsgrundlagen aufgenommen (§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO).

Dies betrifft erstens die oben vorgestellte neue Ermächtigung zum Umwelt- und Klimaschutz (siehe § 45 Abs. 10 Nr. 2 StVO).

Vom Erfordernis der qualifizierten Gefahrenlage ausgenommen ist neuerdings außerdem die Anordnung von Lückenschlüssen von bis zu 500m zwischen zwei Tempo 30-Strecken, Tempo 30-Zonen im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern. Entsprechend privilegiert werden schließlich Sonderfahrstreifen für besondere Mobilitätsformen („Blue Lanes“), Bussonderfahrstreifen („Busspuren“) und Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“).

- **Erleichterte Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung**

Die StVO-Novelle erleichtert außerdem Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung. Diese darf die zuständige Behörde nicht wie bisher erst dann anordnen, wenn bereits erheblicher Parkraummangel besteht, sondern bereits vorbeugend, wenn einem städtischen Quartier erheblicher Parkraummangel droht (§ 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO). § 45 Abs. 1b Satz 2 StVO ermöglicht die Anordnung von Parkraumbewirtschaftung ganz unabhängig vom Parkdruck, wenn ein „städtebaulich-verkehrsplanerisches Konzept zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“ besteht und die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

- **Antragsrecht der Gemeinden**

Nach § 45 Abs. 1 j StVO können die Gemeinden bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde (Straßenverkehrsbehörde) Anordnungen nach § 45 Abs. 1 bis 1 i StVO beantragen.

Hiernach haben die Gemeinden gegenüber der Straßenverkehrsbehörde einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung, die gerichtlich überprüfbar ist.

Möglicherweise erfährt die knappe Regelung in § 45 Abs. 1 j StVO eine Konkretisierung durch die noch abzuwartende Anpassung der Verwaltungsvorschriften zur StVO:

Nach den Änderungen des Straßenverkehrsrechtes im StVG und der StVO bedarf es noch der Anpassung der Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV StVO). Die VwV StVO regelt die Umsetzung der StVO und enthält zu den Regelungen der StVO beispielsweise klarstellende (Definition unbestimmter Rechtsbegriffe wie „hochfrequentierter Schulweg“) und ausführende Regelungen zum Verfahren, zu Verkehrszeichen usw.. Die Novellierung der VwV StVO wurde am 29.01.2025 im Bundeskabinett beschlossen. Nach Information des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wird der Entwurf der Bundesregierung dem Bundesrat zugeleitet, welcher den Entwurf voraussichtlich in seiner Sitzung am 21.03.2025 behandeln wird.

Mit den Anpassungen in den VwV StVO werden die Änderungen des Straßenverkehrsrechtes komplettiert und die Arbeitsgrundlage für Kommunen/Straßenverkehrsbehörden rechtssicher ausgestaltet.