

## **Wesentliche Änderungen der StVO-Novelle 2024**

- Straßenverkehrsrechtliche Anordnungsmöglichkeiten zum Klima- und Umweltschutz
- Neue Ausnahmen vom Erfordernis einer qualifizierten Gefahrenlage
- Erleichterte Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung
- Antragsrecht der Gemeinden

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

Kern der Reform ist eine Erweiterung der zentralen Verordnungsermächtigung des StVG

*bisher*

**§ 6 Abs. 1 S. 1 StVG**

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

Ergänzung

*neu*

**§ 6 Abs. 4 a S. 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
- Antragsrecht für die Gemeinden
- ermöglicht eine grundlegende Neuausrichtung des gesamten Straßenverkehrsrechts
- Umsetzung durch angepasste Straßenverkehrsordnung (StVO) und VwV StVO

## Seit dem 11.10.2024 sieht auch die Straßenverkehrsordnung (StVO) erstmals Anordnungsbefugnisse (u. A.) 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 S. 2 Nr. 7 StVO

Verkehrsbeschränkungen und –verbote ...

- *zur Verbesserung des Schutzes der **Umwelt**, darunter des **Klimaschutzes**, zum Schutz der **Gesundheit** oder zur Unterstützung der **städtebaulichen Entwicklung**, sofern die **Leichtigkeit** des Verkehrs berücksichtigt ist und die **Sicherheit** des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird, hinsichtlich*
  - a) Der Errichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigten Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und*
  - b) Der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie den Fußverkehr.*

- Nachvollziehbare Darlegung der grds. möglichen positiven Effekte anhand konkreter örtlicher Umstände
- Fachgerechte Prognose, dass spürbare Verringerung des (Verbrenner-)MIV mit gewisser Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist
- Abwägung mit verkehrlichen Belangen, insbes. Betrachtung der Sicherheit, Nachteile für bestimmte Verkehrsteilnehmer (MIV) hinnehmbar
- Keine zwingende Erforderlichkeit, keine qualifizierte Gefahrenlage erforderlich (§ 45 Abs. 10 Nr. 2 StVO)

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 S. 1 StVO

„aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs“



### § 45 Abs. 9 S. 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 **S. 4** StVO (Auszug):  
Schutzstreifen für den Radverkehr, Fahrradstraßen, Tempo-30-Zonen, ...  
Tempo 30 im Bereich sensibler Einrichtungen: Kindergarten, Schule, Alten- und Pflegeheime, Krankenhäuser

### StVO-Reform 2024: Ausweitung der Handlungsmöglichkeiten

#### Lückenschluss

von 500 m zwischen zwei innerörtlichen Tempo-30-Strecken (§ 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 4 StVO)

#### Erweiterung Katalog sensible Einrichtungen (Tempo 30)

Fußgängerüberwege, Spielplätze, hochfrequentierte Schulwege, Einrichtungen f. Menschen mit Behinderungen (§ 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO)  
A!: Die Definition der unbestimmten Rechtsbegriffe (Bspw. „hochfrequentierte Schulwege“ ist noch abzuwarten → Anpassung VwV beobachten)

#### Bussonderfahrstreifen

(§ 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 9 StVO)  
Fußgängerüberwege (§45 Abs. 9 S. 4 Nr. 10 StVO)