Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 24.06.2025, 51-38 13

Drucksachen-Nr.

10485/2020-2025

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	01.07.2025	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Novelle der Straßenverkehrsordnung und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

Betroffene Produktgruppe
11.12.02

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen
Keine Auswirkungen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan
Keine Auswirkungen

Sachverhalt:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt Kenntnis.

Hintergrund

Am 11.10.2024 ist die Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Kraft getreten, gefolgt von der Novelle der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) welche am 10.04.2025 in Kraft getreten ist, jedoch erst Ende Mai in einer lesbaren Version veröffentlicht wurde.

Die größte Änderung besteht darin, dass die StVO nicht mehr lediglich ein Instrument der Gefahrenabwehr darstellt, sondern nun in einem eng begrenzten Umfang als Gestaltungsrecht fungieren kann.

1) **Neue Anordnungsziele *Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz* und *Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung***

   Darauf beziehen sich die neuen Anordnungsziele der StVO, die nun auch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen aus Gründen des Umwelt-, Klima und des Gesundheitsschutzes und zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung zulassen. Dabei stehen die neunen Rechtsgrundlagen alternativ neben dem bisherigen Gefahrenabwehrrecht.
   Allerdings beschränken sich die neuen Anordnungen auf
   - die Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und
   - die Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.

Da diese Maßnahmen gemäß § 45 Abs. 10 StVO keiner qualifizierten Gefahrenlage bedürfen, genügt für diese ein verkehrsplanerisches Gesamtkonzept.

a) Verkehrsplanerisches Gesamtkonzept

Gemäß VwV-StVO sollen die genannten Anordnungen auf einem verkehrsplanerischen Gesamtkonzept beruhen, welches auch auf eine einzelne Verkehrsart oder ein räumliches Teilgebiet beschränkt sein kann. Aus dem Gesamtkonzept muss sich ableiten lassen, dass die anzuordnende Maßnahme zum Umweltschutz (einschließlich Klimaschutz), zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung oder zum Gesundheitsschutz beiträgt. Es genügt dabei, wenn sich der Beitrag aus der perspektivischen Umsetzung des Gesamtkonzepts ergibt. Der Effekt muss sich somit nicht bereits aus der Umsetzung der jeweiligen Einzelmaßnahme ergeben.

- Zum Umweltschutz 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 Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands oder mit der Verwirklichung städtebaulicher Ziele beitragen. Die städtebaulichen Ziele können sich aus der Bauleitplanung oder aus städtebaulichen Entwicklungskonzepten wie z.B. Quartiersplanungen ergeben.
- Zum Gesundheitsschutz zählt insbesondere die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens als Formen der aktiven Mobilität. Hier ist bislang jedoch noch nicht bekannt, welche Qualität der Gesundheitsgewinn haben muss, da bisher an den Gesundheitsschutz, in Bezug auf Lärmschutz und Luftreinhaltung relativ hohe Voraussetzungen geknüpft wurden.

Die Straßenverkehrsbehörden können im Einzelfall auch ohne ein verkehrsplanerisches Gesamtkonzept, abweichend davon oder ergänzend dazu entsprechende Anordnungen treffen. Wann ein solcher Einzelfall genau vorliegt ist bislang noch nicht geklärt.

b) Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr

Hierzu zählen gemäß VwV-StVO:

- Radfahrstreifen und Schutzstreifen,
- Fahrradstraßen und Fahrradzonen,
- Verkehrsberuhigte Bereiche,
- Fußgängerzonen,
- Sonstige Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fußverkehr- oder Radverkehr zugewiesen werden,
- Maßnahmen, die der Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche dienen z.B. Vorrang an Knotenpunkten, beim Queren oder zum Schutz vor dem Befahren oder Beparken durch Kfz.

Nicht zur Bereitstellung angemessener Flächen zählen dagegen:

- Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht
- Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen

Angemessen sind Flächen für den Rad- und Fußverkehr grundsätzlich dann, wenn sie den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen.

2) Streckenbezogenes Tempo 30

Der Ausnahmekatalog des § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO, nach dem Tempo 30 ohne qualifizierte Gefahrenlagen nur mit einfacher Gefahrenlage angeordnet werden kann, ist um folgende Punkte erweitert worden:

- Lückenschluss bis zu 500 Meter (bisher 300 Meter) zwischen zwei Tempo 30-Strecken,
- Fußgängerüberwege (FGÜ – Zebrastreifen) - hier nur zur Herstellung ausreichender Sichtachsen,
- Spielplätze – hier wird eine Definition, was als Spielplatz in diesem Sinne gelten soll, durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW (MUNV) nachgeliefert,
- Hochfrequentierte Schulwege,
- Nahbereich von Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen.

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 kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben.

3) Fußgängerüberwege

Gemäß § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 10 StVO können nun auch FGÜ ohne den Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage - und damit erleichtert - angeordnet werden.
Die bisher strengen Anordnungsvoraussetzungen in der VwV-StVO werden deutlich gelockert, so dass FGÜ künftig auch im Rahmen einer Angebotsplanung umgesetzt werden können.

4) Bewohnerparken

Erleichterungen bietet die Novelle der StVO auch hinsichtlich des Bewohnerparkens:

- Das Bewohnerparken kann nun schon bei einem drohenden erheblichen Parkraummangel angeordnet werden und nicht wie bislang erst dann, wenn der Parkraummangel bereits existiert.
- Die maximale Ausdehnung eines Bewohnerparkbereiches wurde von 1.000 Meter auf 1.500 Meter erhöht.
- Das Bewohnerparken kann nun auch auf Grundlage eines städtebaulich verkehrsplanerischen Konzepts zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden. Aus einem solchen Parkraumkonzept müssen sich die verfolgten städtebaulichen Ziele oder zu vermeidenden schädlichen Umweltauswirkungen ergeben. Auf das Vorliegen einer Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere auf den Nachweis eines Parkraummangels, kommt es dann nicht mehr an.

Zudem wird die Digitalisierung des Bewohnerparkens eingeleitet, indem digitale Bewohnerparkausweise erteilt werden könne, welche nicht mehr im Kfz ausgelegt werden müssen. Stattdessen erfolgt die Kontrolle anhand des Kfz-Kennzeichens.

5) Sonderfahrstreifen

Gemäß § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 7a und 9 StVO wurden auch Bussonderfahrstreifen und Sonderfahrstreifen zur Erprobung unterschiedlicher neuer Mobilitätsformen wie z.B. Carsharing oder Fahrgemeinschaften (mindestens drei Personen pro Kfz) vom Nachweis der qualifizierten Gefahrenlage befreit und können demnach erleichtert angeordnet werden. Die Erprobung neuer Mobilitätsformen ist zunächst bis zum 31.12.2028 befristet.

6) Neue Verkehrszeichen

- Verkehrszeichen 257-59 = Verbot für Elektrokleinstfahrzeuge
  Mit dem neuen Verkehrszeichen kann der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen (E-Scooter) auf bestimmten Verkehrsflächen untersagt werden, wenn eine entsprechende Gefahrenlage besteht. Dies war bislang nicht möglich.
- Verkehrszeichen 230 = Ladebereich
  Mit dem neunen Verkehrszeichen können Parkflächen ausschließlich für Be- und Entladevorgänge reserviert werden auf denen dann eine anderweitige Nutzung untersagt ist. Eine Nutzung nur durch gewerbliche Nutzende ist nicht möglich. Eine erste Beschilderung mit dem neuen Verkehrszeichen befindet sich bereits in der Körnerstraße.

Beigeordneter **Adamski**	Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.