

# Starker Umweltverbund, mehr Verkehrssicherheit: Was die StVO-Novelle für Kommunen bedeutet

Workshopreihe **Mobilitätsmanagement** des Nationalen Kompetenznetzwerks für nachhaltige Mobilität (NaKoMo)

09.04.2025



Mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) bekommen Länder und Kommunen mehr Spielraum in der Verkehrsplanung. Welche Änderungen die Novelle bereit hält und wie Maßnahmen künftig umgesetzt werden können – dazu wurden in unserem NaKoMo-Workshop viele Fragen gestellt. Hier finden Sie die zentralen Fragen und Antworten zur StVO-Novelle thematisch gebündelt.

## INHALT

Allgemeines	2
Fußgängerüberwege (FGÜ)	2
Lückenschluss	4
Schulwege	5
Radverkehr	6
Bussonderfahrstreifen	7
Klimaschutz	7
Parkplätze	8

[www.nakomo.de](http://www.nakomo.de)

**Kontakt**

E-Mail: [nakomo-team@now-gmbh.de](mailto:nakomo-team@now-gmbh.de)

## Allgemeines

**Wie laufen künftig die Abstimmungen mit bzw. Genehmigungen durch die übergeordnete Straßenverkehrsbehörde auf klassifizierten Straßen? Sind weiterhin Genehmigungen erforderlich?**

Ja, hier gab es keine Änderungen.

Überblick über die neuen Regelungen der StVO-Novelle: [Mehr Schutz für Klima und Gesundheit im Verkehr | Bundesregierung](#)

Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung: [0050-25.pdf](#).

## Fußgängerüberwege (FGÜ)

**Sind die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) nicht mehr verbindlich? In der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) wird darauf noch verwiesen. Was hat Bestand?**

Die R-FGÜ sind nicht mehr in der bisherigen Art und Weise verbindlich. Sie sind weiterhin die empfohlene Vorgehensweise, aber für die Planung von Fußgängerüberwegen nicht mehr zwingend zu befolgen. Es bleibt den zuständigen Behörden überlassen, ob sie sich strikt an die R-FGÜ halten oder andere, ebenfalls zulässige Planungsgrundsätze anwenden. Die geänderte VwV-StVO weist weiterhin auf die R-FGÜ hin, da diese nach wie vor als nützliche Orientierungshilfe für die sicherheitsgerechte Planung von Fußgängerüberwegen dienen.

**Sind die Vorgaben hinsichtlich der Verkehrsmengen (Kfz und Fußgänger) gemäß der R-FGÜ noch relevant?**

Die Verkehrsmengen- bzw. Verkehrsstärkenvorgaben gemäß R-FGÜ sind weiterhin relevant, aber sie haben durch die StVO-Novelle hinsichtlich ihrer rechtlichen Notwendigkeit an Bedeutsamkeit verloren. Kommunen müssen keine „besondere örtliche Gefahrenlage“ mehr nachweisen, um Zebrastreifen einzurichten. Damit entfällt die frühere „Gefahrschwelle“, die oft durch bestimmte Mindestverkehrsmengen begründet wurde. So haben Städte und Gemeinden jetzt beispielsweise mehr Ermessensspielraum, wenn die Fußgängerzahlen unterhalb der früheren Grenzwerte liegen.

**Kann hinsichtlich der Verkehrsmengen sowohl nach unten als auch nach oben von den R-FGÜ-Regelungen abgewichen werden?**

Abweichungen von den R-FGÜ-Werten (nach oben oder unten) sind möglich, aber es muss der Bedarf für den Fußgängerüberweg gegeben sein. Bei Abweichung von den Richtwerten der R-FGÜ nach oben sollten die verkehrlichen Auswirkungen aber sehr sorgfältig bedacht werden. Insbesondere bei der Kombination von hohen Fahrzeugverkehrsstärken mit hohem Querungsbedarf des Fußverkehrs ist auch künftig eine lichtzeichengeregelte Querungsmöglichkeit regelmäßig vorzuziehen.



Weiter auf der  
nächsten Seite



[www.nakomo.de](http://www.nakomo.de)

Kontakt

E-Mail: [nakomo-team@now-gmbh.de](mailto:nakomo-team@now-gmbh.de)

## **Fußgängerüberwege in Tempo-30-Zonen waren bisher entbehrlich und im Regelfall nicht erforderlich. Hat sich das nun geändert?**

Schon bisher waren nach der R-FGÜ Fußgängerüberwege in Tempo-30-Zonen nur in der Regel unzulässig, also mit entsprechender Begründung im Einzelfall möglich. Durch die Ausnahme von Fußgängerüberwegen vom qualifizierten Gefahrbegriff und die Abschwächung des Verweises in der VwV-StVO auf die R-FGÜ haben sich die Spielräume für die Einrichtung von Fußgängerüberwegen in Tempo-30-Zonen erweitert. Es ist also jetzt in größerem Umfang als bisher möglich, auch in Tempo-30-Zonen einen Fußgängerüberweg einzurichten.

## **Wenn bei einem geplanten Fußgängerüberweg die Sicht nur aus einer Richtung bei Tempo 50 eingeschränkt ist, sollte dann Tempo 30 auch nur einseitig angeordnet werden?**

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, beide Fahrtrichtungen nicht gleich zu behandeln und Tempo 30 nur auf der Seite anzuordnen, wo die Sichtverhältnisse schlecht sind.

## **Welche Anwendungsfälle für die Anordnung von „Fußverkehrsflächen“ sind bekannt? (Diese werden ja entweder baulich hergestellt oder durch Straßenwidmung vorgegeben.)**

Zur Bereitstellung von Flächen für den Fußverkehr zählen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Anordnungen von verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1), Fußgängerzonen sowie alle übrigen Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen allein oder vorrangig dem Fußverkehr zugewiesen werden. Der Vorbehalt des Straßenrechts, insbesondere das ggf. bestehende Erfordernis einer straßenrechtlichen Teileinziehung, ist dabei zu beachten.

## **Stellt die Entfernung von Fußgängerüberwegen zu signalisierten Knotenpunkten weiterhin rein auf die Freihaltung der Sichtflächen ab (Rückstau) und bleibt damit ein Richtwert?**

Die in der R-FGÜ empfohlene Mindestentfernung von einem Fußgängerüberweg zu signalisierten Knotenpunkten dient primär der Freihaltung von Sichtbeziehungen und der Vermeidung von Rückstaukonflikten – und ist nach wie vor als Richtwert zu verstehen, nicht als zwingendes Ausschlusskriterium.



## **Wie ist mit mehreren verbundenen Tempo-30-Strecken mit unterschiedlichen zeitlichen Beschränkungen umzugehen? Können die Streckenabschnitte vereinheitlicht werden, damit es für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer begreifbar bleibt?**

Die zeitliche Geltung der zwei Tempo-30-Strecken ist je nach dem Anordnungsgrund zu ermitteln und entsprechend anzuordnen (z. B. aufgrund der Öffnungszeiten einer Schule oder aus Gründen des Lärmschutzes zu bestimmten Tageszeiten). Sofern diese Zeiten sich weitestgehend überlappen und nur in geringem Umfang voneinander abweichen, dürfte es zulässig sein, sie zu einer einfacher erfassbaren und einheitlichen Geltungsdauer zusammenzufassen.

## **Wie werden Tempo-30-Strecken mit unterschiedlicher zeitlicher Geltungsdauer im Lückenschluss verknüpft?**

Die neue Verwaltungsvorschrift schreibt nicht explizit vor, wie mit unterschiedlichen zeitlichen Regelungen beim Lückenschluss umzugehen ist. Der Lückenschluss muss sachlich und verkehrsrechtlich begründet sein – auch in Bezug auf die zeitliche Geltungsdauer der Tempo-30-Strecke. Sofern die Zeiten der beiden Tempo-30-Strecken sich weitestgehend überlappen und nur in geringem Umfang voneinander abweichen, dürfte es zulässig sein, die beiden Strecken und den dazwischen liegenden Lückenschluss für einen einheitlichen Zeitraum anzuordnen.

## **Wenn eine Lücke zwischen einem Abschnitt mit beidseitigem Tempo 30 und einem Abschnitt mit einseitigem Tempo 30 geschlossen werden soll, kann die Lücke dann einseitig oder beidseitig geschlossen werden? Im Detail: Für beide Fahrrichtungen gilt erst Tempo 30, dann gibt es eine Lücke, dann wieder Tempo 30, allerdings nur in eine Fahrrichtung aufgrund eines Fußgängerüberweges. Wie kann diese Lücke geschlossen werden – einseitig oder beidseitig?**

Tempo-30-Strecken müssen nicht in beiden Fahrrichtungen gleichbehandelt werden. Werden die Fahrrichtungen unterschiedlich behandelt, muss auch für beide Fahrrichtungen gesondert betrachtet werden, ob eine Lücke besteht, die geschlossen werden kann. Im geschilderten Beispiel würde die Lückenschluss-Regelung nur in eine Richtung greifen.

## **Muss beim Lückenschluss zur Messung des Abstands der Ort des Grundes oder der Abstand zwischen Ende und Beginn der des nächsten Bereichs herangezogen werden?**

Es kommt auf den Abstand zwischen dem Ende der einen und dem Beginn der nächsten Tempo-30-Strecke an.

## **Kann ein Lückenschluss auf einer Strecke zwischen einem streckenbezogenen Tempo 30 und einer Tempo-30-Zone angeordnet werden?**

Nach dem Wortlaut der StVO gilt die Ausnahme vom qualifizierten Gefahrbegriff nur für Lückenschlüsse zwischen zwei Tempo-30-Strecken, also nicht zwischen einer Tempo-30-Strecke und einer Tempo-30-Zone. Nach Sinn und Zweck der Lückenschluss-Regelung dürfte es aber vertretbar sein, die Regelung auf diese Fälle entsprechend anzuwenden.



## Wie ist zu verfahren, wenn...

... auf dem ersten Teilabschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aufgrund einer Schule von 07.00 bis 18.00 Uhr gilt,

... auf dem zweiten Teilabschnitt im Moment keine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt,

... auf dem dritten Teilabschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h 24 Stunden aufgrund von Lärmschutz gilt.

**Wie wäre nun auf dem zweiten Teilabschnitt zu verfahren?**

Hier weicht die zeitliche Geltung deutlich voneinander ab, sodass eine zeitliche Ausdehnung der ersten Tempo-30-Strecke auf den Zeitraum der zweiten ausscheidet.

Das gilt dann auch für den Lückenschluss, der auf 07.00 bis 18.00 Uhr zu beschränken wäre, weil außerhalb dieses Zeitraums keine Lücke besteht.



## Schulwege

### Gibt es Maßgaben, ab wann ein Schulweg „hochfrequentiert“ ist? Und sind Schulwegpläne als Grundlage erforderlich?

Nähere Maßstäbe dazu finden sich in der novellierten VwV-StVO. Die Bündelungswirkung ist ein wichtiger Aspekt im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung an Schulwegen. Schulwegpläne können, müssen aber nicht Grundlage für die Ermittlung hochfrequentierter Schulwege sein. Hierbei werden Schulwege sinnvollerweise so geplant, dass eine größere Anzahl von Schülerinnen und Schülern denselben Weg nutzt. Dies macht es nicht nur einfacher, sicherheitssteigernde Maßnahmen (wie Zebrastreifen, Ampeln oder bauliche Änderungen) zu konzentrieren, sondern auch, aufgrund der Bündelungswirkung, Tempo-30-Beschränkungen rechtfertigen zu können.

### Wie ist die Formulierung in Bezug auf die Öffnungszeiten von Einrichtungen „einschließlich Nach- und Nebennutzungen“ bei Schulen zu verstehen: Ist es vertretbar, Tempo 30 für das Wochenende anzuordnen, da die Möglichkeit besteht, dass vereinzelt Kinder am Wochenende den Schulhof aufsuchen?

Dies muss im individuellen Fall mit der Straßenverkehrsbehörde geklärt werden.

### Wie ist der direkte Zugang bei sensiblen Einrichtungen auszulegen, z. B. bei vorgelagertem Parkplatz oder Schulhof?

Es geht darum, ob der Zugang zu der Einrichtung von der Straße erfolgt, für die eine Tempo-30-Beschränkung in Rede steht oder ob die Einrichtung zum Beispiel über eine Seiten- oder Parallelstraße erschlossen ist. Der direkte Zugang zu einer Straße des überörtlichen Verkehrs oder einer weiteren Vorfahrtstraße kann daher grundsätzlich auch dann bestehen, wenn zwischen der Straße und der Einrichtung noch ein zur Einrichtung gehörender Parkplatz oder Schulhof überquert werden muss.



Weiter auf der  
nächsten Seite



[www.nakomo.de](http://www.nakomo.de)

Kontakt

E-Mail: [nakomo-team@now-gmbh.de](mailto:nakomo-team@now-gmbh.de)

**Wir haben eine Grundschule in der Kommune, bei der Kinder mehrfach am Tag eine Straße überqueren müssen, um zu einem anderen Schulgebäude zu gelangen. Wie können wir für mehr Sicherheit beim Überqueren der Straße sorgen? Könnten wir eine Schulstraße einrichten oder eine Schranke installieren?**

Ja, es ist grundsätzlich möglich, temporär oder dauerhaft z. B. Poller oder Schranken zur Erhöhung der Sicherheit einzurichten. Die rechtlichen Voraussetzungen für Schulstraßen haben sich durch die StVO-Novelle aber nicht verändert. Bei der Einrichtung einer Schulstraße müssen Rettungswege unbedingt mit bedacht werden. Zudem ist zu prüfen, ob eine straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich ist.

**Gibt es verbindliche Vorgaben dazu, welche Akteure an der Erstellung der Schulwegeplanung zu beteiligen bzw. für die Erstellung verantwortlich sind?**

Die novellierte VwV-StVO sieht vor, dass Schulwegpläne von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie gegebenenfalls Polizei- und Straßenbaubehörde erarbeitet werden. Orientierung bei der Erstellung bietet [dieser Leitfaden](#) der BAST sowie ggf. landesrechtliche Regelungen zur Schulwegplanung.



## Radverkehr

**Mit Blick auf mangelhafte bzw. nicht den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) entsprechende Radinfrastruktur: Ist diese auch ohne gefährdete Anlieger (Kita, Schule etc.) als Begründung für die Anordnung von Tempo 30 ausreichend? Im konkreten Fall ist der Querschnitt der Fahrbahn nicht ausreichend für die Einrichtung eines Radfahrstreifens (nicht richtlinienkonform, nur 1,60m breit). Reicht das aus, um Tempo 30 anzuordnen (ohne Schule etc.)?**

In diesem Fall braucht es eine qualifizierte Gefahrenlage, z. B. einen Nachweis darüber, dass es sich um eine Unfallhäufungsstrecke handelt.

**Wenn ich eine Straße mit einem Radweg habe, auf dem Bäume die Fahrt behindern, kann ich dann auch ohne Gefahrenlage Tempo 30 anordnen? Die Menschen weichen aufgrund von Tempo 50 und dem Mischverkehr mit Linienbussen auf der Straße meist auf den Gehweg aus.**

In diesem Fall braucht es eine qualifizierte Gefahrenlage, also z. B. einen Nachweis darüber, dass es sich um eine Unfallhäufungsstrecke handelt.



[www.nakomo.de](http://www.nakomo.de)

Kontakt

E-Mail: [nakomo-team@now-gmbh.de](mailto:nakomo-team@now-gmbh.de)

## Bussonderfahrstreifen

### Gilt für Bussonderfahrstreifen weiterhin die Belastungsgrenze von 20 Fahrzeugen pro Stunde?

Nein, diese Vorschrift gilt nach der neuen VwV-StVO nicht mehr.

### Was hat rechtlich mehr Gewicht: Sonderfahrstreifen für Busse oder die Gewährleistung der Leichtigkeit des Verkehrs?

Das muss im Einzelfall abgewogen und ins Verhältnis gesetzt werden. Grundsätzlich sind Leichtigkeitseinbußen bei der Bevorzugung spezifischer Verkehrsträger möglich.



## Klimaschutz

### Sind für Klimaschutzmaßnahmen Nachweise erforderlich? Und wenn ja, wie und welche?

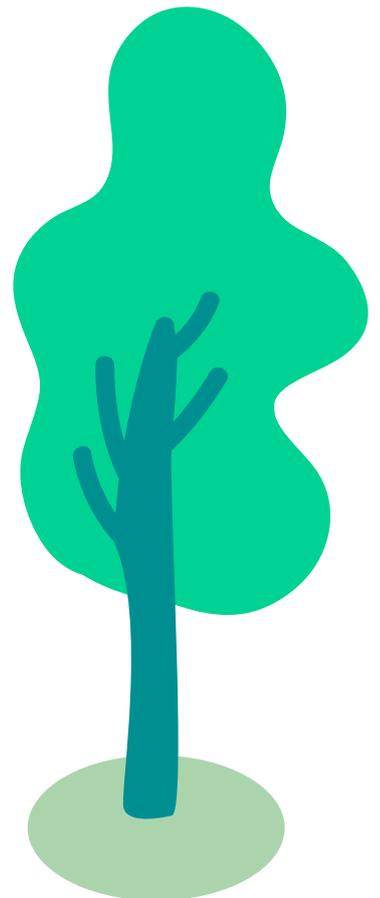
Ja, es sind Nachweise erforderlich. Klimaschutzmaßnahmen können zum Beispiel dadurch nachgewiesen werden, dass sie Teil eines Gesamtkonzepts sind (z. B. Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan), dessen Umsetzung eine Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs, des Radverkehrs oder des Fußverkehrs erwarten lässt. 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. Erfolgt eine Maßnahme ohne zu Grunde liegendes Gesamtkonzept, sind die Effekte auf den Klimaschutz mit vertretbarem Aufwand im Einzelfall darzulegen. Ein auf den Einzelfall bezogener gutachterlicher Nachweis ist in der Regel nicht erforderlich.

### Welche Anforderungen an Mobilitätskonzepte gibt es?

Die VwV-StVO gibt hier nur einen groben Rahmen vor: Es soll sich um ein verkehrsplane-risches Gesamtkonzept handeln, das auch für eine einzelne Verkehrsart (z. B. Radver-kehrspl, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan) oder ein räumliches Teilgebiet aufgestellt werden kann. Dabei gilt: Je umfangreicher bereits auf der Ebene des Gesamtkonzepts die Auswirkungen der Maßnahme ermittelt wurden und ggf. bereits planerische Abwägungen dazu getroffen sind, desto geringer ist die Begründungstiefe bei der daraus abgeleiteten verkehrsrechtlichen Anordnung der Straßenverkehrsbehörde. Das heißt umgekehrt: Auch Gesamtkonzepte von geringerer planerischer Tiefe können Grundlage sein, wenn entspre-chende Erwägungen dann im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung der Straßenver-kehrsbehörde erfolgen.

Ein Mobilitätskonzept verbindet konkrete Lösungsansätze zum Thema Mobilität aus den Themenbereichen Infrastruktur, Bau- und Planungsrecht, Beratung sowie Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zu einer integrierten Gesamtstrategie. Das Mobilitätskonzept muss dabei auf die regionalspezifischen Anforderungen angepasst werden. Auf unserer Partnerwebseite Mobilikon finden Sie hierzu ausführliche Informationen und Praxisbeispiele:

[Mobilitätskonzept](#) | [Mobilikon](#).



[www.nakomo.de](http://www.nakomo.de)

**Kontakt**

E-Mail: [nakomo-team@now-gmbh.de](mailto:nakomo-team@now-gmbh.de)

## **Muss eine Stadt auf 25 % der zur Verfügung stehenden Parkflächen öffentliche Stellplätze anbieten?**

Innerhalb eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten dürfen werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50 %, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden. In besonders kleinen Bewohnerparkgebieten können diese Prozentvorgaben unter bestimmten Bedingungen überschritten werden (vgl. im Einzelnen VwV-StVO zu § 45, Randnummer 32). Diese Regelungen haben sich durch die Novelle nicht geändert.

## **Unsere Kommune hat in einem Bezirk ein reduziertes Stellplatzangebot und dadurch einen erhöhten Parkdruck in anliegenden Bezirken. Kann das auch als Begründung für die Schaffung von mehr Stellplätzen herangezogen werden?**

Ja, es kann eine Begründung sein, wenn fehlende Parkplätze in einem Bezirk einen höheren Parkdruck in einem anderen erzeugen.

## **Wie kann ein bestehender oder drohender erheblicher Parkraumangel nachgewiesen werden?**

Für den Nachweis eines bestehenden erheblichen Parkraumangels fordern die Gerichte den Nachweis einer Auslastung des öffentlichen Parkraums von mindestens 80 %, der auf Grundlage von Parkraumerhebungen vor Ort erfolgt. Von einem drohenden Parkraumangel kann ausgegangen werden, wenn zwar eine solche Erhebung eine Auslastung von unter 80 % ergeben hat, aufgrund konkretisierter städtebaulich-verkehrplanerischer Erwägungen aber zu erwarten ist, dass diese Schwelle in den nächsten Jahren überschritten werden wird (z. B. aufgrund der Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in angrenzenden Gebieten, absehbarer Bauvorhaben, Reduktion von Parkmöglichkeiten, etc.). In diesem Fall muss nicht erst abgewartet und erneut die Parkraumauslastung untersucht werden, sondern es kann bereits auf Grundlage des drohenden erheblichen Parkraumangels Bewohnerparken angeordnet werden.

