

# Beantwortung juristischer Fragestellungen zur Re- form der Straßenver- kehrsordnung

Projekt: „Pop-up Mobilitätswende“

Verfasser:

Rechtsanwalt Dr. Hubertus Baumeister

Rechtsanwältin Dr. Janna Ringena

Aktenzeichen BBG und Partner:

48/25/30

Erstellt für:

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bremen

06.05.2025

BBG und Partner  
Contrescarpe 75 A  
D-28195 Bremen  
T +49 421 33541-0  
F +49 421 33541-15  
[kontakt@bbgundpartner.de](mailto:kontakt@bbgundpartner.de)  
[www.bbgundpartner.de](http://www.bbgundpartner.de)

Rechtsanwälte Barth  
Baumeister Griem und Partner  
Partnerschaftsgesellschaft mbB  
PR 216 (AG Bremen)

Sparkasse Bremen  
IBAN DE12 2905 0101 0001 0369 46  
BIC SBREDE22XXX  
USt. ID DE168156931

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Übermittelte Fragen</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>Unterbindung von Gehwegparken/-halten sowie Befahren von Gehwegen durch Kfz</b>	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>Anordnung von Fußgängerüberwegen in Tempo-30-Zonen</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Beantwortung der Fragen</b>	<b>5</b>
<b>3.1</b>	<b>Unterbindung von Gehwegparken/-halten sowie Befahren von Gehwegen durch Kfz</b>	<b>5</b>
3.1.1	Kurzfristige Maßnahmen: Verkehrszeichen und -einrichtungen	6
3.1.1.1	Ermächtigungsgrundlage	7
3.1.1.2	Formelle Rechtmäßigkeit	8
3.1.1.3	Materielle Rechtmäßigkeit	8
3.1.1.4	Exkurs: Zulässigkeit von Gehwegparken nach VwV-StVO n.F.	13
3.1.2	Mittelfristige Maßnahmen: Bauliche Veränderungen am Straßenkörper	14
3.1.3	Langfristige Maßnahmen: Planung	17
3.1.4	Empfehlung	18
<b>3.2</b>	<b>Anordnung von Fußgängerüberwegen in Tempo-30-Zonen</b>	<b>18</b>

## 1 Aufgabenstellung

Im Rahmen des Projektes „*Pop-up Mobilitätswende*“ wurde BBG und Partner von der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH) damit beauftragt, juristische Fragestellungen zur Reform der Straßenverkehrsordnung zu beantworten. Die Antworten sollen Kommunen dabei unterstützen, die rechtlichen Möglichkeiten der neuen StVO schnell und effektiv auszuschöpfen. Konkret werden sieben Pilotkommunen aus NRW, Hessen, Niedersachsen und Sachsen unterstützt. Diese Kommunen stellen u.a. Fragen an die DUH, die diese wiederum an BBG und Partner zur Beantwortung übermittelt. Diese soll möglichst abstrakt gehalten werden, um sie auch für andere Kommunen mit ähnlichen Fragestellungen nutzbar zu machen.

## 2 Übermittelte Fragen

### 2.1 Unterbindung von Gehwegparken/-halten sowie Befahren von Gehwegen durch Kfz

Welche (baulichen) Maßnahmen sind geeignet und verhältnismäßig, um sowohl illegales Parken bzw. Haltevorgänge auf Gehwegen als auch das Befahren von Gehwegen durch Kfz (etwa im Begegnungsfall mit entgegenkommendem Kfz-Verkehr) effektiv zu unterbinden?

Inwieweit ist zum o.g. Zweck die Verwendung von Leitschwellen auf Gehwegen (an der Bordsteinkante) rechtssicher möglich?

Welche weiteren Maßnahmen (z.B. Einbahnstraßenregelung, Leitschwellen auf der Fahrbahn, Fahrradbügel auf der Fahrbahn) sind geeignet und verhältnismäßig, auch unter Berücksichtigung etwaiger Einschränkungen der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs?

### 2.2 Anordnung von Fußgängerüberwegen in Tempo-30-Zonen

Mit der Novelle der StVO ist die Einrichtung von streckenbezogenem Tempo 30 auch an Fußgängerüberwegen möglich (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO). Ist hierdurch auch die Anordnung eines Fußgängerüberwegs in einer bestehenden 30er-Zone möglich?

### 3 Beantwortung der Fragen

#### 3.1 Unterbindung von Gehwegparken/-halten sowie Befahren von Gehwegen durch Kfz

Die aktuelle Rechtslage gestaltet sich bereits so, dass ein Parken auf Gehwegen grds. nicht erlaubt ist. Denn gemäß § 12 Abs. 4 StVO ist zum Parken „der rechte Seitenstreifen, dazu gehören auch entlang der Fahrbahn angelegte Parkstreifen, zu benutzen, wenn er dazu ausreichend befestigt ist, sonst ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren. Das gilt in der Regel auch, wenn man nur halten will; jedenfalls muss man auch dazu auf der rechten Fahrbahnseite rechts bleiben“ [Herv. d. Verf.]. Das Parken auf Gehwegen muss dagegen durch Verkehrszeichen 315 (Ziff. 10 Anl. 3 zu § 42 Abs. 2 StVO) oder durch eine Parkflächenmarkierung (Ziff. 74 Anl. 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) explizit erlaubt werden. Anderenfalls ist das Parken auf Gehwegen verboten.<sup>1</sup> Gemäß § 12 Abs. 4a StVO ist – sofern das Parken auf Gehwegen erlaubt ist – dazu nur der rechte Gehweg, in Einbahnstraßen der rechte oder der linke Gehweg zu benutzen. Wir meinen, dass es sich hier um ein entweder-oder-Verhältnis handelt, weil der Wortlaut hier gerade nicht mit einem „und“ arbeitet. Dies ist aber nicht eindeutig geklärt. Schachtdeckel und andere Verschlüsse dürfen gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO nicht überparkt werden.



Wer trotz fehlender Erlaubnis auf dem Gehweg parkt oder hält, handelt ordnungswidrig im Sinne von § 49 Abs. 1 Nrn. 1, 12 StVO. Dafür können lt. § 1 Abs. 1 i.V.m. Anl. Abschn. I, Ziff. 52 ff. Bußgelder von bis zu 80 EUR erhoben werden.

Zu prüfen ist nunmehr, ob trotz schon bestehender Verbotslage weitere Maßnahmen zur Unterbindung von Gehwegparken und -halten getroffen werden können. Zur Durchsetzung der bestehenden Rechtslage sind neben der Bußgeldverhängung zusätzliche Maßnahmen gemäß VwV-StVO zu den §§ 39–43 StVO i. 2. n.F. u.a. dann möglich, wenn Anordnungen auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO getroffen werden. Dazu gehört auch die Bereitstellung angemessener Flächen für den Fußverkehr (lit. b)). Erst recht muss dies dann für bereits bereitgestellte Gehwege gelten, deren Existenz durch verbotswidrig parkende PKW negiert wird. Denn faktisch führt dies zu einer Entziehung von Flächen für den Fußverkehr. So hat auch das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass verbotswidriges Gehwegparken zum einen gegen geltendes Recht verstößt und damit eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit darstellt. Zum anderen verstößt es gegen die Ordnung des Verkehrs, denn Flächen, die den Fußgängern gesetzlich zugewiesen sind, werden ihnen durch verbotswidriges Parken entzogen. Ein Eingreifen der Straßenverkehrsbehörden durch zusätzliche Anordnungen ist daher geboten.<sup>2</sup>

Die Straßenverkehrsbehörde ist gemäß § 44 Abs. 1 StVO für die Ausführung der StVO zuständig. Die Ausführung der StVO umfasst sowohl Maßnahmen zur Verhinderung des

<sup>1</sup> Siehe dazu auch BVerwG, Urteil vom 06.06.2024 – 3 C 5/23, juris Rn. 26.

<sup>2</sup> BVerwG, Urteil vom 06.06.2024 – 3 C 5/23, juris Rn. 31 ff.

Gehwegparkens nach StVO, insbesondere die Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen nach § 45 Abs. 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 1 StVO, als auch Maßnahmen der Straßenbaulastträger u.a.m. nach Ermächtigungsgrundlagen außerhalb der StVO, die etwa aus dem Landesstraßen- oder dem Bauplanungsrecht getroffen werden können.<sup>3</sup>

Dafür kommen sowohl kurzfristige (3.1.1) als auch mittelfristige (3.1.2) und langfristige Maßnahmen (3.1.3) in Betracht.

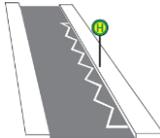
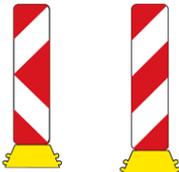
### 3.1.1 Kurzfristige Maßnahmen: Verkehrszeichen und -einrichtungen

Kurzfristige Maßnahmen sind insbesondere das Anordnen von Verkehrszeichen (und Zusatzzeichen).

Konkret in Betracht kommen etwa die folgenden Verkehrszeichen:

- **Absolutes Halteverbot** (Zeichen 283, Ziff. 62 Anl. 2 zu § 41 Abs. 1 StVO), ggf. zzgl. Zusatzzeichen (Ziff. 62.1, 62.2 Anl. 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) 
- **Eingeschränktes Halteverbot** (Zeichen 286, Ziff. 63 Anl. 2 zu § 41 Abs. 1 StVO), ggf. zzgl. Zusatzzeichen (Ziff. 63.1–63.6 Anl. 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) 
- **Einbahnstraße** (Zeichen 220, Ziff. 9 Anl. 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) 

Darüber hinaus können Markierungen und Verkehrseinrichtungen in Erwägung gezogen werden:

- **Grenzmarkierungen** für Halt- oder Parkverbote (Zeichen 299, Ziff. 73 Anl. 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) 
- **Parkplatzmarkierungen** auf der Fahrbahn<sup>4</sup>
- **Leitschwellen** (Verkehrseinrichtung i.S.d. § 43 Abs. 1 Satz 2, Abs. 3 Satz 1 StVO, Zeichen 628, Ziff. 3 Anl. 4 zu § 43 Abs. 3 StVO) 

Leitschwelle  
mit Pfeilbake                      mit  
Schraffenbake

<sup>3</sup> BVerwG, Urteil vom 06.06.2024 – 3 C 5/23, juris Rn. 26; BVerwG, Urteil vom 20.10. 2015 – 3 C 15.14, BVerwGE 153, 140 Rn. 24.

<sup>4</sup> Rudolph, in: FUSS e.V. (Hg.), Parken auf Gehwegen: Problematik – Rechtslage – Handlungsbedarf, 3. Aufl. 2024, S. 50.

- **Poller**<sup>5</sup> (h.A. Verkehrseinrichtung i.S.d. § 43 Abs. 1, 3 StVO: rot-weiß ausgeführte „Sperrpfosten“<sup>6</sup>, Zeichen 600-60 im Verkehrszeichenkatalog der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen / a.A. „Hindernis“<sup>7</sup> / in der RAST 06 als „Absperrelement“ geführt, siehe Kap. 7.4.1) und weitere **Protektions-elemente**



Im Folgenden werden die Anforderungen an die Rechtmäßigkeit der möglichen Anordnungen: Ermächtigungsgrundlage (3.1.1.1), formelle (3.1.1.2) und materielle Rechtmäßigkeit (3.1.1.3) geprüft. Im Anschluss daran wird im Rahmen eines Exkurses aufgezeigt, welche Anforderungen umgekehrt an ein zulässiges Gehwegparken nach Neufassung der VwV-StVO gestellt werden (3.1.1.4).

### 3.1.1.1 Ermächtigungsgrundlage

Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung eines Verkehrszeichens ist grds. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO. Demnach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Verkehrseinrichtungen können auf Grundlage von § 43 Abs. 1 Satz 4 i.V.m. § 39 Abs. 1 StVO eingerichtet werden. Demnach werden örtliche Anordnungen durch Verkehrseinrichtungen nur dort getroffen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

Für sowohl Verkehrszeichen als auch Verkehrseinrichtungen gilt zusätzlich § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO. Demnach sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Sofern der fließende Verkehr beschränkt wird, ist überdies grds. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO anwendbar. Demnach dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern erheblich übersteigt (gesteigerte Gefahrenlage).

Überdies können Schutzelemente von Fuß- und Fahrradwegen auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b) StVO gestützt werden. Demnach können die Straßenverkehrsbehörden hinsichtlich der Bereitstellung von angemessenen Flächen für den Fahrrad- oder Fußverkehr Anordnungen zum Schutz von Umwelt, Klima oder Gesundheit oder als Beitrag zur städtebaulichen Entwicklung treffen. Eine (gesteigerte) Gefahrenlage, inklusive eines

<sup>5</sup> FGSV, Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA), 2002, S. 14; *Rudolph*, in: FUSS e.V. (Hg.), Parken auf Gehwegen, S. 49.

<sup>6</sup> *Lafontaine*, in: Freymann/Wellner (Hg.), jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl. 2021, § 43 StVO Rn. 25 m.w.N. u.a. OVG Bremen, Beschluss vom 15.01.2018 – 1 LA 265/16 – juris Rn. 21; OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 22.09.2010 – 3 L 341/09, juris Rn. 21. Auch

<sup>7</sup> VG Koblenz, Urteil vom 22.02.2010 – 4 K 774/09.KO. juris Rn. 39; VG Bremen, Urteil vom 01.09.2016 – 5 K 2508/15, juris Rn. 21.

zwingenden Erfordernisses, im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 1, Satz 3 StVO ist gemäß § 45 Abs. 10 Nr. 2 StVO dann nicht mehr erforderlich.

### 3.1.1.2 Formelle Rechtmäßigkeit

Die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ist formell rechtmäßig, wenn sie durch die zuständige Behörde angeordnet wurde und die Verfahrens- und Formvorschriften eingehalten werden.

Zuständige Behörde ist die Straßenverkehrsbehörde gemäß § 44 Abs. 1 StVO. Verkehrszeichen und -einrichtungen ergehen als Allgemeinverfügung gemäß § 35 S. 2 VwVfG, für die eine Anhörung nach § 28 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG entbehrlich ist. Die Bekanntgabe erfolgt öffentlich durch Aufstellen des Verkehrszeichens/der Verkehrseinrichtung. Eine schriftliche Begründung ist nach § 39 Abs. 1, 2 Nr. 5 VwVfG entbehrlich, da es sich bei den Verkehrszeichen um Allgemeinverfügungen handelt, die nicht schriftlich erlassen werden.

Die formellen Rechtmäßigkeitsanforderungen können demnach unproblematisch eingehalten werden.

### 3.1.1.3 Materielle Rechtmäßigkeit

Die Anordnung ist materiell rechtmäßig, wenn die Tatbestandsvoraussetzungen der Ermächtigungsgrundlage vorliegen und die Straßenverkehrsbehörde ihr Ermessen fehlerfrei ausgeübt hat. Insoweit wird zwischen den Ermächtigungsgrundlagen § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9, § 43 Abs. 1 StVO (3.1.1.3.1) und § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b) StVO (3.1.1.3.2) differenziert.

#### 3.1.1.3.1 § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9, § 43 Abs. 1 StVO (Gefahrenlage)

Voraussetzung ist zunächst eine Gefahrenlage für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs. Ferner werden besondere Umstände im Sinne von § 45 Abs. 9 Satz 1, § 39 Abs. 1 StVO gefordert. Verkehrszeichen und -einrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies zwingend erforderlich ist.

Das Bundesverwaltungsgericht bejaht diese Gefahrenlage – trotz grds. restriktiver Handhabung bei der Anordnung von Verkehrszeichen – wenn davon auszugehen ist, dass es fortdauernd zu Verstößen gegen geltendes Recht, hier das Verbot des Gehwegparkens, kommt und die Praxis zeigt, dass ein Einhalten der StVO durch die parkenden Verkehrsteilnehmenden auch in Zukunft nicht zu erwarten ist. Eine zusätzliche Gefährdung von Leib, Leben oder Eigentum wird nicht gefordert.<sup>8</sup> Überdies verletze lt. Bundesverwaltungsgericht verbotenes Gehwegparken die Ordnung des Verkehrs, denn *„die auf den Gehwegen verbotswidrig abgestellten Fahrzeuge nehmen einen Verkehrsraum in Anspruch, der*

---

<sup>8</sup> BVerwG, Urteil vom 06.06.2024 – 3 C 5/23, juris Rn. 32.

gemäß § 12 Abs. 4 und 4a StVO i.V.m § 25 Abs. 1 Satz 1 StVO namentlich den Fußgängern zur Nutzung zugewiesen ist.“<sup>9</sup>

Voraussetzung ist also, dass regelmäßig ein unzulässiges Gehwegparken festzustellen ist und eine Änderung dieser dadurch entstehenden Gefahrenlage nicht ohne weitere Maßnahmen abzusehen ist. Ist dies der Fall, muss im Rahmen des Ermessens geprüft werden, ob die Maßnahme verhältnismäßig ist, also einem legitimen Zweck dient, geeignet, erforderlich und angemessen ist. Insofern sind Prüfungen im Einzelfall vorzunehmen.

Die Anordnung von **Halteverboten** wird nach diesen Maßstäben in aller Regel rechtmäßig sein. Sie dient der Einhaltung der Rechtsordnung als legitimum Ziel, bestätigt nur die bereits bestehende Rechtslage und stellt keine zusätzliche Behinderung des Verkehrs dar. Das Halteverbot dürfte daher verhältnismäßig sein.

Ob die **Einbahnstraße** jedoch gegen unzulässiges Gehwegparken ein geeignetes Mittel darstellt, ist fragwürdig. Die Anordnung der Einbahnstraße dürfte sich eher auf die Frequenz der durchfahrenden Autos als auf die Parksituation auswirken. So handelte es sich auch bei dem vom Bundesverwaltungsgericht verhandelten Fall in Bremen um eine Einbahnstraße, auf der beidseitig auf dem Gehweg geparkt wurde.<sup>10</sup> Für das Befahren von Gehwegen im Begegnungsverkehr könnte die Anordnung einer Einbahnstraße indes eine geeignete Maßnahme sein. An eine solche werden jedoch grds. hohe Anforderungen gestellt, denn insoweit ist eine gesteigerte Gefahrenlage, die sich aus den örtlichen Verhältnissen ergibt (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO), zu prüfen, da es sich hier um eine Beschränkung des fließenden Verkehrs handelt. Alternativ ist denkbar, die Anordnung einer Einbahnstraße zum Schutz der Gehwege auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b) StVO zu stützen (dazu sogleich 3.1.1.3.2).

Die Anordnung von **Leitschwellen** hat gemäß § 43 Abs. 1 Satz 2 StVO die „*Funktion einer vorübergehend gültigen Markierung*“ [Herv. d. Verf]. Genuiner Sinn und Zweck der Leitschwellen ist etwa die Nutzung auf Baustellen (siehe Abbildung 1), was sich auch in Zeichen 628 zeigt, der einer Ausstattung der Leitschwelle mit Bake ausdrücklich vorsieht.

---

<sup>9</sup> BVerwG, Urteil vom 06.06.2024 – 3 C 5/23, juris Rn. 33 ff.

<sup>10</sup> BVerwG, Urteil vom 06.06.2024 – 3 C 5/23, juris Rn. 2.



Abbildung 1: Leitschwellen als Abgrenzungen auf befahrenen Straßen  
(© <https://www.maibach-aus.at/fr/leitschwelle-aus.html>, zuletzt geprüft am 05.05.2025)

In der Praxis werden Leitschwellen indes auch genutzt, um Parkplätze abzugrenzen (siehe Abbildung 2).



Abbildung 2: Leitschwellen als Abgrenzung von Parkplätzen  
(© <https://www.temka-gmbh.de/markieren/park-und-leitschwellen/>, zuletzt geprüft am 05.05.2025)

Bei einer Nutzung von Leitschwellen sollte allerdings der Charakter der „vorübergehenden“ Markierung gewährleistet sein, was beispielsweise dann der Fall sein dürfte, wenn die Maßnahme eine Übergangslösung darstellt, die absehbar durch eine langfristige (bauliche) Lösung ersetzt werden soll.

Für **Poller** als „Sperrpfosten“ im Sinne des § 43 Abs. 1 Satz 1 StVO besteht dieses Problem nicht, da sie nicht der Funktion einer vorübergehenden Markierung vorbehalten sind. Sie gelten vielfach als zweckmäßiges Instrument gegen rechtswidriges Gehwegparken<sup>11</sup> und sind daher geeignet. Ein milderes Mittel könnte die Anordnung des

---

<sup>11</sup> *Herbst*, Poller auf Gehwegen aufstellen: Die 6 wichtigsten Aspekte, 08.11.2021, <https://www.stvo2go.de/poller-gehweg/>, zuletzt geprüft am 13.03.2025.

Halteverbotszeichen sein. Dieses ist aber in aller Regel nicht gleich effektiv, da es das Halten und Parken auf tatsächlicher Ebene nicht behindert. Stellt man indes Poller auf, wird ein Aufsetzen auf den Gehweg aktiv behindert. Die Angemessenheit ist im Einzelfall zu prüfen. In aller Regel dürfte indes das allgemeine Interesse an einer Einhaltung der Rechtslage und deren Durchsetzung durch Poller gegenüber dem Interesse des einzelnen an verbotswidrigem Halten und Parken überwiegen.

### 3.1.1.3.2 § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b) StVO (angemessene Flächen für den Rad- und Fußverkehr)

Neben **Pollern** kommen auch **leitschwellenähnliche Protektionselemente** zum Schutz von „*angemessenen Flächen für den Rad- und Fußverkehr*“ im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b) StVO in Betracht. Denn „*angemessene Flächen*“ haben neben einer quantitativen auch eine qualitative Dimension: Um ein Überfahren oder Überparken der Flächen zu verhindern, können Schutzelemente wie Poller oder Schwellen notwendig sein.<sup>12</sup> Insbesondere ist auch eine nachträgliche Anordnung von Schutzelementen an schon bestehenden Rad- und Gehwegen möglich. Wichtig ist, dass es sich bei den Schutzelementen nicht um bauliche Veränderungen der Straße handelt. Diese sind nach dem Vorbehalt des Straßenrechts dem Straßenbaulastträger vorbehalten (siehe dazu unten 3.1.2). Eine solche Gestaltung ist demnach auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b) StVO zulässig:



© Abbildung 3: leitschwellenähnliche Protektionselemente zum Schutz von Radwegen  
(© CC0 1.0 Universell-Lizenz)

<sup>12</sup> VwV-StVO zu § 45 zu Abs. 1 bis 1e Nr. VII. 5.; *Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024, Konsequenzen für die Praxis, NZV 2024, 457, 459 Rn. 14.*

Die folgende Gestaltung ist als bauliche Maßnahme dagegen straßenrechtlich anzuordnen<sup>13</sup> und eignet sich erst als mittelfristige Maßnahme:



Abbildung 4: Bordsteine aus Beton zum Schutz von Radwegen (© DUH)

Eine Gefahrenprüfung ist hier nicht notwendig; vielmehr müssen die Elemente dem Schutz von Umwelt, Klima oder Gesundheit oder als Beitrag zur städtebaulichen Entwicklung dienen. Die daran gestellten Anforderungen sind überschaubar. Insofern empfiehlt sich ein Blick in die neuen Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e Nr. VII.<sup>14</sup>).<sup>15</sup> Auf Rechtsfolgenebene ist erneut die Verhältnismäßigkeit zu prüfen, die aber in aller Regel gegeben sein dürfte.

Vertretbar dürfte es auch sein, die Anordnung einer **Einbahnstraße** zum Schutz der Gehwege vor einem Befahren durch Kfz (siehe bereits oben 3.1.1.3.1) als „*angemessene Flächen für den Fußverkehr*“ auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b) StVO zu stützen. Denn die Einbahnstraße vermag es – qualitativ – den Gehweg vor dem Überfahren durch Kfz zu schützen, da ein Begegnungsverkehr mit anderen Kfz aktiv verhindert wird. Erforderlich ist dann entweder die Ausarbeitung eines „*Gesamtkonzepts*“ nach Maßgabe der VwV-StVO a.a.O., in dem die durch die Anordnung der Einbahnstraße sich verlagernden Verkehrsströme analysiert werden, oder, sofern kein solches Konzept vorliegt, eine mit

<sup>13</sup> *Klinger* ordnet Klebebordsteine aus Beton als straßenrechtliches Zubehör ein, siehe *Klinger*: Anmerkung zu VG Düsseldorf: Entfernung einer Protected Bike Lane, ZUR 2025, 308, 310 f.; a.A. VG Düsseldorf, Beschluss vom 25.02.2025 – 6 L 3858/24, ZUR 2025, 308, 309: „*Hindernisse*“ i.S.v. § 32 StVO.

<sup>14</sup> Siehe auch sogleich zu Einbahnstraßen.

<sup>15</sup> Siehe dazu auch VG Berlin, Beschluss vom 14.03.2025 – VG 11 L 767/24, juris; *Dölling/Neumann*, NZV 2024, 457; *Baumeister*, IR 2924, 276; *Klinger/Rhiel*, ZUR 2024, 589.

„vertretbarem Aufwand“ vorgenommene Einzelabwägung. Die Einbahnstraße darf insbesondere nicht zu Gefahren an anderer Stelle führen und muss in einer Gesamtschau für den Klima-, Umwelt- und/oder Gesundheitsschutz oder der städtebaulichen Entwicklung dienlich und verhältnismäßig sein. Dies dürfte in aller Regel durch ein „Gesamtkonzept“ besser nachweisbar sein als durch eine Einzelabwägung.

#### 3.1.1.4 Exkurs: Zulässigkeit von Gehwegparken nach VwV-StVO n.F.

In den Änderungsanträgen zu den VwV-StVO wurde mit Beschluss des Bundesrates vom 21.03.2025 in den Vorschriftentext aufgenommen, dass

*„Das Parken auf Gehwegen [...] nur zugelassen werden [darf], wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände. Ferner ist zu beachten, dass die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann sowie die Bordsteine ausreichend abgeschrägt und niedrig sind.“* [Herv. d. Verf]

Damit werden die Kriterien, die das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil gegen verbotswidriges Gehwegparken entwickelt hat, teilweise wörtlich wiedergegeben. Dort heißt es jedoch:

*„Ob Beeinträchtigungen der Gehwegbenutzung durch **verbotswidrig** geparkte Fahrzeuge erheblich sind, hängt von den Umständen des konkreten Einzelfalls ab [...]. Von Bedeutung sind u. a. die verbleibende Gehwegbreite, die Länge der Verengung, das Verhältnis der **verbotswidrig** in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten sowie die Dauer der Beeinträchtigungen. [...] Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände.“* [Herv. d. Verf.]

Zu beachten ist, dass das Bundesverwaltungsgericht die Abwägungskriterien entwickelt hat, um festzustellen, wo die Behörden zuerst tätig werden müssen, um dem verbotswidrigen Gehwegparken ein Ende zu bereiten. Die Änderungen der VwV-StVO zielen hingegen darauf ab, die Legalisierung von Gehwegparken zu vereinfachen.

Dennoch verbleibt auch für die Anordnung des Gehwegparkens ein erheblicher Begründungsaufwand: Die Anordnung des Gehwegparkens muss nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO damit begründet werden können, dass hierdurch Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs beseitigt werden. Im Schrifttum wird u.E. zu Recht darauf hingewiesen, dass auch hier eine gesteigerte Gefahrenlage nach § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 1 StVO

vorliegen muss.<sup>16</sup> Dem schließen wir uns an, denn diese Norm gilt für alle Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 StVO, die nicht ausdrücklich von der Anwendung des Absatz 9 ausgenommen sind.

Darüber hinaus bestehen Klagemöglichkeiten von möglicherweise durch zulässiges Gehwegparken beeinträchtigten Fußgänger/innen.

### 3.1.2 Mittelfristige Maßnahmen: Bauliche Veränderungen am Straßenkörper

Als mittelfristige Maßnahmen im Rahmen der Straßengestaltung kommen bauliche Umgestaltungen in Betracht. Dazu gehören etwa

- Gehwegvorstreckungen,<sup>17</sup>
- in die Fahrbahn (nicht in den Gehweg!) gebaute Baumbeete,<sup>18</sup>
- einheitliche Pflasterungen der Fußwege,<sup>19</sup>
- Blumenkübel, Sitzmöglichkeiten, Fahrradständer am Bordstein<sup>20</sup>
- Sicherheitstrenn- bzw. Schutzstreifen<sup>21</sup> (siehe auch oben zu baulichen Veränderungen am Straßenkörper, 3.1.1.3.2) und
- ausreichend hohe Bordsteine (16–20 cm).<sup>22</sup>

Als Ermächtigungsgrundlage für derartige Maßnahmen kommen die Regelungen zur Straßenbaulast in den Straßen- und Wegegesetzen der Länder in Betracht.

In **NRW** heißt es etwa in § 9 Abs. 1 Satz 2 StrWG NRW, dass die Träger der Straßenbaulast „nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten“ haben. Beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen sind gemäß § 9 Abs. 2 StrWG „die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus, des öffentlichen Personennahverkehrs, der

---

<sup>16</sup> Siehe dazu *Müller/Rudolph*: Rechtsproblem „Behördlich angeordnetes Gehwegparken“, NZV 2025, 54, 55.

<sup>17</sup> *Rudolph*, in: FUSS e.V. (Hg.), Parken auf Gehwegen, S. 50.

<sup>18</sup> *Rudolph*, in: FUSS e.V. (Hg.), Parken auf Gehwegen, S. 50.

<sup>19</sup> *Rudolph*, in: FUSS e.V. (Hg.), Parken auf Gehwegen, S. 51.

<sup>20</sup> *Rudolph*, in: FUSS e.V. (Hg.), Parken auf Gehwegen, S. 51; FGSV, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), 2006, S. 82; zur Grüngestaltung siehe auch FGSV, EAR 23 – Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, 2023, S. 49.

<sup>21</sup> FGSV, Steckbriefe zu den E Klima 2022 – Anhang zu den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele, Stand Sept. 2023, S. 21.

<sup>22</sup> FGSV, EFA, 2002, S. 14.

*im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen. Die Belange von Menschen mit Behinderung und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sind mit dem Ziel zu berücksichtigen, möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen.“*

Damit sind die Träger der Straßenbaulast sogar verpflichtet, Belange des Rad- und Fußverkehrs sowie derjenigen von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung zu berücksichtigen<sup>23</sup> – mit dem Ziel einer möglichst weitgehenden Barrierefreiheit. Wenn die vorgestellten Maßnahmen ein unzulässiges Parken auf Gehwegen verhindern, tragen sie explizit dazu bei, da sie PKWs als Barrieren auf dem Gehweg entfernen.

In **Niedersachsen** heißt es in § 9 Abs. 1 Satz 2 NStrG ebenfalls, dass die Träger der Straßenbaulast *„nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten“* haben. An einer Konkretisierung wie in § 9 Abs. 2 StrWG NRW fehlt es hier. Im Ergebnis ist dies jedoch unschädlich, denn *„Verkehrsbedürfnis“* im Sinne der Norm bezieht sich auf den Zustand einer Straße, der den Anforderungen des regelmäßigen Verkehrs gerecht wird: Die Straße muss so beschaffen sein, dass sie den üblichen und zu erwartenden Verkehrsanforderungen entspricht. Dabei sind Art und Häufigkeit der Nutzung sowie die Bedeutung der Straße zu berücksichtigen. Eine Straße muss nicht völlig gefahrlos sein, aber sie muss so unterhalten werden, dass die Benutzer, die die erforderliche Sorgfalt walten lassen, keine unvorhersehbaren Gefahren erwarten müssen.<sup>24</sup> Wenn jedoch durch unzulässiges Gehwegparken die Gehwegbreite erheblich verengt wird und damit eine Dauergefahr für die öffentliche Sicherheit, die auch die Einhaltung der Rechtsordnung erfasst, besteht, entspricht es dem Verkehrsbedürfnis, dem durch bauliche Veränderungen entgegenzuwirken. Überdies ergänzt § 46a NStrG, dass Straßen so auszubauen sind, dass *„die Bedürfnisse blinder und sehbehinderter Menschen durch Orientierungshilfen und die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen durch barrierefreie Gehwegübergänge berücksichtigt werden.“* Insoweit gilt das zur Barrierefreiheit in NRW Ausgeführte.

In **Hessen** haben die Träger der Straßenbaulast gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 HStrG ebenfalls *„nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Zustand zu bauen, auszubauen und zu unterhalten“* Weiter heißt es dort: *„dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.“* Insofern gilt das vorstehend zu NRW und Niedersachsen Ausgeführte.

Der Wortlaut in **Sachsen** (§ 9 Abs. 1 Satz 2 SächsStrG) entspricht weitgehend demjenigen in Hessen und NRW: *„Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit*

<sup>23</sup> Zu den zu berücksichtigenden Belangen siehe auch Herber, in: Kodak (Hg.), Handbuch Straßenrecht, 8. Aufl. 2021, Kap. 12 Rn. 11.

<sup>24</sup> BGH, Urteil vom 13.07.1989 – III ZR 122/88, NZV 1989, 390; OLG Stuttgart, Teilurteil vom 10.07.2013 – 4 U 26/13, BeckRS 2013, 22623.

*die Straßen in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes, sowie die Belange von Menschen mit Behinderungen und Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.“*

Für die Umsetzung der Maßnahmen zuständige Träger der Straßenbaulast sind:

- in **NRW**: für die Kreisstraßen die Kreise und die kreisfreien Städte, § 43 Abs. 1 Nr. 2 StrWG NRW. Für die Gemeindestraßen sind die Gemeinden Träger der Straßenbaulast, § 47 Abs. 1 StrWG NRW. Für Straßen, bei denen Belange der Erschließung der anliegenden Grundstücke überwiegen (Anliegerstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerbereiche u.a.), sind die Gemeinden zum Bau oder zur Änderung im Rahmen der bestehenden baurechtlichen und gemeinderechtlichen Bestimmungen sogar verpflichtet, § 47 Abs. 2 i.V.m. § 3 Abs. 4 Satz 2 Nr. 2 StrWG NRW.
- in **Niedersachsen**: für die Kreisstraßen die Landkreise und kreisfreien Städte, § 43 Abs. 1 Satz 2 NStrG; für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Landes- und Kreisstraßen die Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohner/innen, § 43 Abs. 2 Satz 1 NStrG. Eine Gemeinde mit mehr als 20.000, aber weniger als 50.000 Einwohnern wird Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten, wenn sie es mit Zustimmung der Kommunalaufsichtsbehörde gegenüber dem für den Straßenbau zuständigen Minister verlangt, § 43 Abs. 4 Satz 2 NStrG. Träger der Straßenbaulast für Gemeindestraßen sind die Gemeinden gemäß § 48 NStrG. Diese sind auch Träger der Straßenbaulast für Gehwege und andere Straßenteile an Ortsdurchfahrten, für die kein anderer die Baulast trägt, § 49 Satz 1 NStrG.
- in **Hessen**: für die Kreisstraßen die Landkreise und kreisfreien Städte, § 41 Abs. 2 Satz 1 HStrG. Die Gemeinden mit mehr als 30.000 Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen und Kreisstraßen, § 41 Abs. 3 Satz 1 HStrG. Für die Gemeindestraßen sind die Gemeinden Träger der Straßenbaulast, § 43 HStrG.
- in **Sachsen**: für die Kreisstraßen die Landkreise und kreisfreien Städte, § 44 Abs. 1 Satz 2 SächsStrG. Die Gemeinden sind Baulastträger der Gemeindestraßen und der öffentlichen Feld- und Waldwege, § 44 Abs. 1 Satz 3 SächsStrG. Die Gemeinden mit mehr als 30.000 Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Staatsstraßen und Kreisstraßen, § 44 Abs. 2 Satz 1 SächsStrG. Eine Gemeinde mit mehr als 10.000, aber weniger als 30.000 Einwohnern kann Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten werden, wenn sie es mit Zustimmung der Rechtsaufsichtsbehörde gegenüber dem Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr erklärt, § 44 Abs. 4 Satz 1 SächsStrG. Für Gehwege hat der Gesetzgeber in Sachsen indes eine Besonderheit geschaffen: Soweit [...] den Landkreisen die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten obliegt,

erstreckt sich diese auch auf gemeinsame Geh- und Radwege, nicht jedoch auf Gehwege und Parkplätze; insoweit ist die Gemeinde Träger der Straßenbaulast, § 44 Abs. 5 Satz 1 SächsStrG.

Die zuständigen Straßenbaulastträger können die vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen ihrer Pflicht zum Erhalt und zur Verbesserung des Straßenkörpers innerhalb ihres Beurteilungsspielraums umsetzen.

### 3.1.3 Langfristige Maßnahmen: Planung

Auf langfristiger Ebene gilt es, die Kommunen zu einem lebenswerteren Lebensraum möglichst aller (vulnerablen) Gruppen von Menschen zu gestalten. Langfristig sollte daher eine Vision entwickelt werden, die im Wege der Planung und unter Beteiligung einer breiten Öffentlichkeit Stück für Stück umgesetzt wird. Insoweit kommen in Betracht:

- Parkraumbewirtschaftung und Parkraumkonzepte, ggf. inklusive Quartiersgaragen, um den Parkdruck zu senken<sup>25</sup>
- Beschaffung eines Carsharing-Angebotes, Ausweitung des ÖPNV<sup>26</sup>
- Breite Gehwegplanung (min 2,50 m: Breite 1,8 m + Sicherheitsraum zur Fahrbahn 0,50 m/zu Gebäuden und Einfriedungen 0,20 m)<sup>27</sup>
- Städtebauliche Planung im Sinne der dreifachen Innenentwicklung<sup>28</sup>
- SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan)<sup>29</sup>

Diese Planungen können gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB im Wege der Bauleitplanung umgesetzt werden, für die gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Gemeinden zuständig sind.

---

<sup>25</sup> Rudolph, S. in: FUSS e.V. (Hg.), Parken auf Gehwegen, 49; siehe im Detail FGSV, E Klima 2022 - Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele, Ausgabe 2022, S. 20; zur Gestaltung von Quartiersgaragen siehe auch FGSV, EAR 2023, S. 55 ff.

<sup>26</sup> Rudolph, in: FUSS e.V. (Hg.), Parken auf Gehwegen, S. 49; FGSV, Steckbriefe zu den E Klima 2022, S. 22.

<sup>27</sup> FGSV, RASt 06, S. 81; FGSV, Ad-hoc-Arbeitspapier – Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASt 06, 2024, S. 11; DVR/UK BG, Sichere Gehwege planen – Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land, 2020, S. 5; Herbst, Poller auf Gehwegen aufstellen: Die 6 wichtigsten Aspekte, 08.11.2021, <https://www.stvo2go.de/poller-gehweg/>, zuletzt geprüft am 13.03.2025.

<sup>28</sup> UBA, Dreifache Innenentwicklung – Definition, Aufgaben und Chancen für eine umweltorientierte Stadtentwicklung, 2023, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/230515\\_uba\\_hg\\_dreifacheinnenentwicklung\\_2auflg\\_br.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/230515_uba_hg_dreifacheinnenentwicklung_2auflg_br.pdf), zuletzt geprüft am 14.03.2025.

<sup>29</sup> Siehe dazu BMDV/nachhaltig mobil planen, Was ist ein nachhaltiger Mobilitätsplan, <https://nachhaltig-mobil-planen.de/SUMP/DE/Kennnlernen/SUMP/was-ist-sump-start.html>, zuletzt geprüft am 14.03.2025.

Für Carsharing können die Gemeinden gemäß § 18a Abs. 1 Satz 1 StrWG NRW/§ 18a Abs. 1 Satz 1 NStrG/§ 16a Abs. 2 HStrG/§ 18a Abs. 1 Satz 1 SächsStrG geeignete Flächen bestimmen.

#### 3.1.4 Empfehlung

Im Ergebnis empfehlen wir, kurzfristig Halteverbote anzuordnen und regelmäßig Kontrollen durchzuführen.<sup>30</sup> Diese Maßnahmen sollten insbesondere dann durch Poller o.a. Protektionselemente ergänzt werden, wenn regelmäßige Kontrollen durch die Ordnungsbehörden nicht gewährleistet werden können.

Mittelfristig empfehlen wir, über die Straßenbaulast Veränderungen am Straßenkörper durchzuführen, die ein Gehwegparken unattraktiv machen, etwa durch Gehwegvorstreckungen oder Schutzstreifen.

Langfristig sollte im Wege der Planung eine positive Vision für die Kommunen gezeichnet werden, die den Parkdruck in den Städten senkt und gleichzeitig mehr Raum für möglichst viele (vulnerable) Gruppen schafft. Die Maßnahmen sollten dann sukzessiv umgesetzt werden.

### 3.2 Anordnung von Fußgängerüberwegen in Tempo-30-Zonen

Die Anordnung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) richtet sich nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO (siehe bereits oben 3.1.1.1). Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 10 StVO entfällt das Erfordernis einer gesteigerten Gefahrenlage.

In § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO heißt es zudem, dass das Erfordernis einer gesteigerten Gefahr für innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Fußgängerüberwegen u.a.m. entfällt. Daraus folgt, dass nur noch eine einfache Gefahr vorliegen muss, um Tempo 30 in der Nähe eines FGÜ anzuordnen. Zu prüfen ist, wie es sich verhält, wenn umgekehrt ein FGÜ in einer Tempo-30-Zone angeordnet werden soll. Hier greift § 45 Abs. 1 Satz 4 Nr. 10 StVO; es bedarf demnach ebenfalls keiner gesteigerten Gefahr, die sich aus den örtlichen Verhältnissen ergibt, um den FGÜ anzuordnen. Eine einfache Gefahr reicht auch hier aus.

Gemäß § 26 StVO haben Fahrzeuge den Fußgänger/innen an FGÜ das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. In den neuen VwV-StVO zu § 26 StVO werden FGÜ auf Tempo 30-Straßen nicht ausgeschlossen. Es werden vielmehr die folgenden Anforderungen gestellt. Zu den Einsatzbereichen (I.) heißt es, dass

---

<sup>30</sup> Rudolph, in: FUSS e.V. (Hg.), Parken auf Gehwegen, S. 52.

1. FGÜ nur innerhalb geschlossener Ortschaften und nicht auf Straßen angelegt werden dürfen, auf denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf;
2. die Anlage von FGÜ i.d.R. nur dann in Frage kommt, wenn auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind;
3. FGÜ nur angelegt werden dürfen, wenn nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden muss, wobei dies nicht an Kreuzungen und Einmündungen gilt;
- 3a. FGÜ ausreichend weit voneinander entfernt sein müssen, es sei denn es liegen ausnahmsweise zwei FGÜ an einer Kreuzung oder Einmündung;
4. FGÜ nicht in der Nähe von Lichtzeichen oder über gekennzeichnete Sonderfahrstreifen i.S.d. Zeichen 45 angelegt werden dürfen. Sofern eine „Grüne Welle“ eingerichtet ist, kann dies ein Grund gegen die Einrichtung eines FGÜ darstellen.
5. FGÜ i.d.R. auch über Radverkehrsanlagen hinweg angelegt werden sollen.

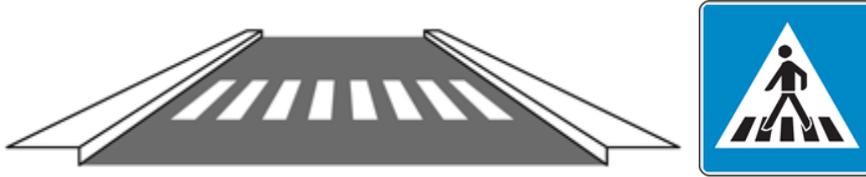
Gegenüber der VwV-StVO in alter Fassung (zu § 26 StVO II. a.F.) sind die Kriterien der Fahrzeugstärke und des Fußgängeraufkommens gänzlich entfallen, was die Anordnung von FGÜ erleichtert.

Zur Lage der FGÜ benennt die VwV-StVO (II.), dass

1. FGÜ möglichst so angelegt werden sollten, dass die Fußgänger die Fahrbahn auf kurzem Weg überschreiten;
2. FGÜ dort liegen sollen, wo Querungsbedarf des Fußverkehrs besteht;
3. bei FGÜ an Kreuzungen und Einmündungen zu prüfen ist, ob es nicht ausreicht, über die Straße mit Vorfahrt nur einen FGÜ anzulegen. Bei Einbahnstraßen sollte dieser vor der Kreuzung oder Einmündung liegen. An Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt darf ein FGÜ auf der bevorrechtigten Straße nicht angelegt werden;
4. vor Schulen, Werksausgängen u.ä. die Fußgänger/innen nicht unmittelbar auf den FGÜ stoßen sollten, sondern durch Absperrungen geführt werden;
5. FGÜ nicht auf Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Bahnkörper angelegt werden sollten.

Insbesondere die Anordnungsmöglichkeit bei bloßem Querungsbedarf stellt eine wichtige Neuerung der VwV-StVO in neuer Fassung dar.

Die Ausgestaltung der FGÜ erfolgt mit Zeichen 293 und 350:



Zwar heißt es in den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) in Abschnitt 2.1 Abs. 3: „*FGÜ in Tempo-30-Zonen sind in der Regel entbehrlich.*“ Diese Empfehlung ist jedoch hinfällig. Denn die VwV-StVO zu § 26 StVO IV. weist in der novellierten Fassung explizit darauf hin, dass „*die in den R-FGÜ vorgegebenen verkehrlichen Voraussetzungen als rechtlich unverbindliche Empfehlungen zu erachten sind*“. Somit können ohne Weiteres von den R-FGÜ abweichende Anordnungen getroffen werden.

Sofern die o.g. Anforderungen der VwV-StVO eingehalten werden und bloß eine einfache Gefahrenlage vorliegt, die das Anordnen eines FGÜ zu rechtfertigen vermag, ist unseres Erachtens die Anordnung von FGÜ auch in Tempo-30-Zonen möglich.