

**NEUE VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN ZUR STVO-NOVELLE**  
-  
**MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DES FUSS-, RAD- UND BUSVERKEHRS**

Lukas Rhiel  
Geulen & Klinger Rechtsanwälte

## Sonderfahrstreifen und Lichtzeichenregelungen für Linienbusse + Flächen für den Fahrrad- und Fußverkehr

### § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO:

- a) Sonderfahrstreifen u. Lichtzeichenregelung für Linienbusse
- +
- b) Bereitstellung angemessener Flächen für Fuß- und Radverkehr

### Zweck:

**Umwelt- und Klimaschutz, Schutz der Gesundheit und/oder geordnete städtebauliche Entwicklung**

## Sonderfahrstreifen und Lichtzeichenregelungen für Linienbusse + Flächen für den Fahrrad- und Fußverkehr

1. Um welche Anordnungen geht es?
2. Wie muss die Wirkung der Anordnung für den **Umwelt- und Klimaschutz**, den **Schutz der Gesundheit** oder die **Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung** dargelegt werden?
3. Was bedeutet „**angemessene**“ Fläche?
4. Wie ist die **Leichtigkeit des Verkehrs** zu „berücksichtigen“?
5. Anpassung der **VwV für Sonderfahrstreifen und Fahrradstraßen** auf die neuen Anordnungsgründe?

1. Um welche Anordnungen geht es?

# Bereitstellung angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr?

Rn 14 e, VII 5 zu § 45 Abs. 1 – 1e StVO:



„sowie alle übrigen Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden.“

## 1. Um welche Anordnungen geht es?

„sowie alle übrigen alle übrigen Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden.“



1. Um welche Anordnungen geht es?

## Ergänzende Anordnungen?

Rn 14 e, VII 5 zu § 45 Abs. 1 – 1e StVO:

„Die Bereitstellung angemessener Flächen kann auch ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche umfassen (z. B. zum Vorrang an Knotenpunkten, beim Queren oder zum Schutz vor dem Befahren oder Beparken durch Kraftfahrzeuge; nicht aber streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Zeichen 274).“

## 1. Um welche Anordnungen geht es?

**Ergänzende Anordnungen wie Tempo 30 ggf. auf eigenständiger Anordnungsgrundlage möglich**

**→insbesondere: Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO)**

**z.B. Verengung der Fahrbahnbreite für Kfz-Verkehr durch Fahrradstreifen erfordert Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Vermeidung von Unfällen und zur Verstetigung des Verkehrsflusses**

2. Anordnungsgründe Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheitsschutz, städtebauliche Entwicklung

## **Anordnungsgründe Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheitsschutz, städtebauliche Entwicklung**

**Rn. 14a, VII 1 der VwV zu § 45 Abs. 1 -1e StVO:**

- **Anordnung „sollte“ auf verkehrsplanerischen Gesamtkonzept beruhen, aus dem sich Effekt für Klimaschutz oder andere Anordnungsgründe ableiten lässt**
- **Verkehrskonzept kann sich auf einzelne Verkehrsarten und/oder räumliche Teilgebiete beschränken**

## 2. Anordnungsgründe Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheitsschutz, städtebauliche Entwicklung

### Konzept bringt Prognoseerleichterung:

„Es genügt dabei, wenn sich der Beitrag (*zu dem jeweiligen Anordnungszweck*) aus der perspektivischen Umsetzung des Gesamtkonzepts ergibt; der Effekt muss sich nicht bereits aus der Umsetzung der jeweiligen Einzelmaßnahme ergeben.“

Rn. 14b, VII 2 der VwV zu § 45 Abs. 1 -1e StVO

2. Anordnungsgründe Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheitsschutz, städtebauliche Entwicklung

**Auch Maßnahmen ohne Konzept zulässig!**

**Keine überzogenen Anforderungen an Prognoseaufwand:**

„Die prognostizierten Effekte für die genannten Rechtsgüter und die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind dann mit vertretbarem Aufwand im Einzelfall darzulegen und abzuwägen. Ein auf den Einzelfall bezogener gutachterlicher Nachweis ist in der Regel nicht erforderlich.“

**Rn. 14d, VII 4 der VwV zu § 45 Abs. 1 -1e StVO**

2. Anordnungsgründe Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheitsschutz, städtebauliche Entwicklung

## Welche Effekte sind darzulegen?

Rn. 14b, VII 2 der VwV zu § 45 Abs. 1 -1e StVO

**Umwelt- und Klimaschutz** = *insb. Verkehrsverlagerung zugunsten ÖPNV, Rad- oder Fußverkehr*

**Städtebauliche Entwicklung** = *bessere Verträglichkeit des Straßenverkehrs mit den Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands oder mit der Verwirklichung städtebaulicher Ziele*

**Gesundheitsschutz** = *auch die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens als Formen der aktiven Mobilität*

### 3. Was bedeutet „angemessene“ Fläche?

## „Bereitstellung *angemessener* Flächen“

„Flächen für den Rad- und Fußverkehr sind grundsätzlich angemessen, wenn sie mindestens den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen.“

Rn. 14e, VII 5 der VwV zu § 45 Abs. 1 -1e StVO

#### 4. Wie muss die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt werden?

## Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs

Rn. 14c, VII 1 der VwV zu § 45 Abs. 1 -1e StVO

- **Abwägungsentscheidung gefordert**
- **Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt maßgeblich**
- **Inkaufnahme von Nachteilen für bestimmte Verkehrsarten kann gerechtfertigt sein**
- **Umfang und Tiefe der Abwägung hängen davon ab, in welchem Maße planerische Abwägungen bereits im ggf. vorhandenen Gesamtkonzept erfolgt sind**

## 5. Anpassung der VwV zu Sonderfahrstreifen und Fahrradstraßen

### Anpassung VwV zu Zeichen 244.1 und 244.2 „Beginn und Ende einer Fahrradstraße“:

- Bisherige Anforderungen (hohe oder zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte, hohe Netzbedeutung etc.) gelten nur für Fahrradstraßen „aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs“
- Fahrradstraßen zur Förderung des Radverkehrs nach Maßgabe der VwV zur neuen Anordnungsgrundlage
- Effektive Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch ergänzende Maßnahmen möglich (Verweis auf VwV zu neuer Anordnungsgrundlage)

Rn. 1 und 2, I und II der VwV zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße (entsprechende Änderungen auch bei VwV zur Fahrradzone)

## 4. Anpassung der VwV zu Sonderfahrstreifen und Fahrradstraßen

### Anpassung VwV „Zu Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen“

- Erweiterung des Anordnungszweck: Förderung des öffentlichen Personenverkehrs gegenüber dem Individualverkehr
- Entfall einschränkender Ermessensvorgaben:
  - 1) **Kein Vorrang alternativer Maßnahmen mehr** (Wegfall Rn. 4, II 2 VwV zu Zeichen 245 a.F.)
  - 2) **Keine Pflicht zur zeitlichen Beschränkung mehr** (Wegfall Rn. 10, 11, 13, II 8, 9 und 11 VwV zu Zeichen 245 a.F.)
  - 3) **Kein Mindesttakt des Linienverkehrs mehr erforderlich** (Wegfall Rn. 14, II 12 VwV zu Zeichen 245 a.F.)

## Fazit:

- Neue VwV-StVO entspricht dem Anliegen der StVO-Novelle, die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV erheblich zu erleichtern
- Neue VwV-StVO enthält praxistaugliche Orientierungen zur Handhabung der neuen Anordnungsgrundlage
- **Kritisch:**
  - Reduzierung auf Anordnungen, durch die Flächen „alleine oder vorrangig“ dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden
  - pauschaler Ausschluss von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen als ergänzende Maßnahmen

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**