

**21.03.25****Beschluss**  
des Bundesrates

---

**Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der  
Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung**

A

Der Bundesrat hat in seiner 1052. Sitzung am 21. März 2025 beschlossen, der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Randnummer 3a Nummer I.3a – neu – VwV zu § 26 StVO)

Nach Artikel 1 Nummer 3 Randnummer 3 Nummer I.3 ist folgende Nummer einzufügen:

„3a 3a. Fußgängerüberwege müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein; das gilt nicht, wenn ausnahmsweise zwei Überwege hintereinander an einer Kreuzung oder Einmündung liegen.“

Begründung:

Die Streichung der bisherigen Randnummer 4 Nummer 4 „Fußgängerüberwege müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein; das gilt nicht, wenn ausnahmsweise zwei Überwege hintereinander an einer Kreuzung oder Einmündung liegen.“ wird kritisch gesehen. Durch den Entfall der Formulierung „ausreichend voneinander entfernt“, wäre mutmaßlich ein häufigeres Anlegen von Fußgängerüberwegen (FGÜ) in einer Straße in sehr dichter Folge möglich. Hierdurch ist zu befürchten, dass FGÜ nicht mehr als „Besonderheit“ wahrgenommen werden. Dadurch könnten ihre Wahrnehmbarkeit und Beachtung und somit auch die Verkehrssicherheit leiden.

Auch zur Konkretisierung der bei der Anordnung eines Fußgängerüberwegs weiterhin erforderlichen einfachen Gefahrenlage bedarf es Vorgaben zu deren örtlichen Lage, die zugleich die Anforderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigen. Dies geschieht durch die Beibehaltung der bewährten Bestimmung zum Abstand mehrerer Fußgängerüberwege.

Ein Verzicht auf die bisherige Bestimmung ist nicht durch die Änderung der StVO geboten. Es besteht hier keine Abhängigkeit zur qualifizierten Gefahrenlage in § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO.

Daher sollte die Regelung zu einer ausreichenden Entfernung einzelner FGÜ voneinander beibehalten werden.

Des Weiteren wird angemerkt, dass der Wegfall der „verkehrlichen Voraussetzungen“ in der VwV ebenfalls kritisch gesehen wird. Nach der StVO ist eine besondere Gefahrenlage nicht mehr erforderlich, aber auch hier sind Möglichkeiten von sinnvollen Einschränkungen entfallen, die auch mit dem Wegfall des qualifizierten Gefahrbegriffes im Einklang stehen könnten.

Unklar ist im Zusammenhang mit dem neu formulierten Verweis auf die R-FGÜ auch, ob deren Voraussetzungen im Hinblick auf Querungs- und Fahrzeugfrequenzen weiterhin Geltung beanspruchen. Hier wäre eine Klarstellung dringend erforderlich.

## 2. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Randnummer 4 Nummer I.4 VwV zu § 26 StVO)

In Artikel 1 Nummer 3 ist Randnummer 4 wie folgt zu fassen:

- „4 4. In der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Sonderfahrstreifen nach Zeichen 45 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Auch eine eingerichtete Grüne Welle kann dagegen sprechen, einen Fußgängerüberweg anzulegen.“

### Begründung:

Der zwingende Ausschluss von Fußgängerüberwegen (FGÜ) im Zuge von Grünen Wellen geht zu weit. Die Einrichtung eines FGÜ in einem Straßenzug mit Grüner Welle kann auch nur vereinzelt zu einer kurzzeitigen Unterbrechung dieser führen, ohne dass hieraus Verkehrssicherheitsdefizite entstehen. Diese kurzzeitigen Unterbrechungen einer Grünen Welle können im innerstädtischen Raum auch durch sonstige verkehrliche Abläufe (zum Beispiel Stauercheinungen durch zu hohe Verkehrsbelastung, verkehrsbedingtes Anhalten durch abbiegende Fahrzeuge, welche den parallel laufenden Fußgängern und/oder fahrenden Radverkehr den Vorrang gewähren) entstehen und haben nicht zwangsläufig zur Konsequenz, dass auf die Einrichtung einer Grünen Welle verzichtet werden muss.

Insoweit kann es nach Abwägung der verkehrlichen und örtlichen Gegebenhei-

ten in Einzelfällen auch angezeigt sein, innerhalb einer bestehenden Grünen Welle einen FGÜ einzurichten. Die Änderungen dienen somit der Erhöhung des Ermessensspielraums der Straßenverkehrsbehörde.

3. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Randnummer 6 Nummer II.1 VwV zu § 26 StVO)

In Artikel 1 Nummer 3 Randnummer 6 Nummer II.1 sind die Wörter „kürzestem Wege“ durch „kurzem Weg“ zu ersetzen.

Begründung:

Im Sinne der Verwendung einheitlicher Termini ist die Formulierung an diejenige in § 25 Absatz 3 StVO anzupassen.

4. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Randnummer 14 Nummer III.4 VwV zu § 26 StVO)

Artikel 1 Nummer 3 Randnummer 14 Nummer III.4 ist wie folgt zu fassen:

„14 4. Die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträger müssen die Einhaltung der Beleuchtungskriterien nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) gewährleisten (§ 45 Absatz 5 Satz 2). Gegebenenfalls notwendige Beleuchtungseinrichtungen sind durch die Straßenverkehrsbehörde anzuordnen.“

Begründung:

Für die Beleuchtung ist der Straßenbaulastträger zuständig, insofern sollten hier mindestens beide genannt werden. Im Rahmen der Unterhaltungspflicht hat allein der Straßenbaulastträger die Beleuchtung sicherzustellen.

5. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Randnummer 15 Nummer IV VwV zu § 26 StVO)

In Artikel 1 Nummer 3 ist Randnummer 15 wie folgt zu fassen:

„15 IV. Richtlinien

Im Übrigen wird auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) mit der Maßgabe hingewiesen, dass die in den R-FGÜ vorgegebenen verkehrlichen Voraussetzungen

als rechtlich unverbindliche Empfehlungen zu erachten sind.“

Begründung:

Die in den R-FGÜ vorgegebenen verkehrlichen Voraussetzungen (mit den unter Ziffer 2.3 angeführten Einsatzgrenzen) bilden für die Straßenverkehrsbehörden teilweise eine hohe Hürde bei der Anordnung von Fußgängerüberwegen oder Fußgängerschutzanlagen. Ausweislich der Begründung zur vorliegenden Änderungsverwaltungsvorschrift ist als Folgeänderung zu § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 10 StVO eine Abschwächung des betreffenden Verweises intendiert. Aus dem Vorschriftentext geht die ausweislich der Begründung intendierte Abschwächung des Verweises auf die R-FGÜ jedoch nicht hinreichend deutlich hervor. Daher ist eine Ergänzung geboten.

6. Zu Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a (Randnummer 4 Nummer I Absatz 4 Satz 01 – neu – VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO)

Dem Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a Randnummer 4 Nummer I Absatz 4 ist folgender Satz voranzustellen:

„Beim Einsatz moderner Mittel zur Regelung und Lenkung des Verkehrs ist auf die Sicherheit besonders Bedacht zu nehmen.“

Begründung:

Es bedarf weiterhin einer Bestimmung betreffend den Einsatz moderner Mittel zur Regelung und Lenkung des Verkehrs. Zum einen kann mit einer solchen Verkehrsinfrastruktur insbesondere Gefahrenlagen situationsangepasst begegnet werden (zum Beispiel Geschwindigkeitsbeschränkungen abhängig von Witterung und Verkehrsaufkommen), so dass die Verkehrssicherheit besonders berücksichtigt werden kann. Zum anderen ist eine solche Verkehrsinfrastruktur (zum Beispiel bei der Anzeige von Geschwindigkeitsbeschränkungen) auch selbst besonderen Gefahren beziehungsweise Anforderungen ausgesetzt und muss daher technisch sicher unterhalten werden.

7. Zu Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a (Randnummer 5 Nummer I Absatz 5 Satz 3 VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO)

Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a Randnummer 5 Nummer I Absatz 5 Satz 3 ist zu streichen.

Begründung:

Die Randnummer befasst sich in Gestalt allgemeiner Grundsätze mit der Sicherheit und Leichtigkeit des gesamten Verkehrs. Vor diesem Hintergrund ist die Fokussierung auf einzelne Verkehrsteilnehmer systemwidrig und unvollständig. Denn auch bestimmte motorisierte Verkehrsteilnehmer können besonders schutzbedürftig sein (zum Beispiel Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen oder anderer Zweikrafträder). Darüber hinaus ist die Hervorhebung einer einzelnen Personengruppe willkürlich, da auch andere nicht erwähnte Personengruppen entsprechend schutzbedürftig sind.

8. Zu Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb (Randnummer 25 Nummer III.8 Absatz 2, Randnummer 26 Nummer III.8 Absatz 3 Satz 1, Randnummer 27 Nummer III.8 Absatz 4 Satz 2 – neu – VwV zu §§ 39 bis 43 StVO)

Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb ist wie folgt zu fassen:

,bb) Nummer 8 wird wie folgt geändert:

aaa) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„25 Strecken- und Verkehrsverbote (Abschnitt 6 und 7 der Anlage 2 (zu Zeichen 41 Absatz 1) Vorschriftzeichen) gelten grundsätzlich für sämtliche Fahrstreifen einer Fahrtrichtung. Sofern diese nur für einzelne Fahrstreifen gelten sollen, sind diese in der Regel so anzubringen, dass sie dem betreffenden Fahrstreifen zweifelsfrei zugeordnet werden können (Verkehrszeichenbrücken oder Auslegermaste).“

bbb) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Randnummer 7“ durch die Angabe „Randnummer 8“ ersetzt.

ccc) Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Der Grundsatz der allgemeinen Darstellungsmöglichkeit fahrstreifenbezogener Anordnungen auf Verkehrslenkungstafeln (vgl. VwV zu den Zeichen 501 bis 546 Verkehrslenkungstafeln, Randnummer 8) bleibt hiervon unberührt.“ ‘

Begründung:

Die Aufnahme des ersten Satzes der Randnummer 25 dient der Klarstellung des grundsätzlichen Geltungsbereiches von Strecken- und Verkehrsverboten.

Er bildet die Grundlage für die im Weiteren dargelegte Notwendigkeit der besonderen Ausführung der Beschilderung von Strecken und Verkehrsverboten, sofern sich diese lediglich auf einen bestimmten Fahrstreifen beschränken sollen.

Die Darstellung auf Verkehrslenkungstafeln ist gemäß VwV zu den Zeichen 501 bis 546 Verkehrslenkungstafeln, Randnummer 8, auch bei der Verwendung von weiteren Ge- und Verbotsschildern zulässig, wenn dieses im Interesse der Verkehrssicherheit der schnelleren und leichteren Erfassbarkeit der Verkehrsregelung dient. Durch den bisherigen ausschließlichen Verweis in der Randnummer 26 besteht die Möglichkeit der Fehlinterpretation hinsichtlich der Anwendbarkeit von Verkehrslenkungstafeln, so dass die Aufnahme eines entsprechenden Verweises in Randnummer 27 zur Klarstellung hilfreich ist.

Zudem würde sich die ergänzende Aufnahme auch im Hinblick auf die seit Inkrafttreten der 57. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften am 11. Oktober 2024 bestehende Möglichkeit, Sonderfahrstreifen zur Erprobung unterschiedlicher Mobilitätsformen einzurichten, als förderlich erweisen.

9. Zu Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b (Randnummer 13 Nummer XI Satz 7, Randnummer 13a Absatz 1 Satz 6 VwV zu Zeichen 274 StVO)

In Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b sind Randnummer 13 Nummer XI Satz 7 und Randnummer 13a Absatz 1 Satz 6 jeweils wie folgt zu fassen:

„Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebenbenutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.“

Begründung:

Die VwV zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit beinhaltet in der Randnummer 13 Nummer XI der aktuell gültigen VwV folgenden Wortlaut im letzten Satz: „Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten ... festgelegt wurden, auf diese zu beschränken“. In der vorliegenden 12. Änderung der VwV-StVO soll der Wortlaut wie folgt geändert werden: „Die Anordnungen können ... auf diese beschränkt werden“. Eine Begründung, warum der Wortlaut geändert werden soll, erfolgte nicht.

Die neu eingefügte Randnummer 13a führt zudem aus, dass innerhalb geschlossener Ortschaften die Geschwindigkeit auch entlang hochfrequentierter Schulwege in der Regel auf 30 km/h zu beschränken sei. Auch hier soll geregelt werden, dass die Anordnung zeitlich beschränkt werden kann. In der Begründung finden sich hierzu keine Ausführungen hinsichtlich einer Kann-Bestimmung.

Mit der vorgesehenen Änderung würde eine Aufweichung der bislang verpflichtenden Regelung der zeitlichen Beschränkung der Anordnung einer in-

nerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung bei festgelegten Öffnungszeiten von Einrichtungen einhergehen.

Einerseits ist nachvollziehbar, dass mit der StVO-Novelle eine erleichterte Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, insbesondere auf 30 km/h für bestimmte Fallgruppen (Fußgängerüberwege, Spielplätze, hochfrequentierte Schulwege, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen), vorgesehen ist. Andererseits darf jedoch die Leichtigkeit des Verkehrs nicht außer Acht gelassen werden. Das Zusatzzeichen 1040-30 „Zeitliche Beschränkung“ ist ein Schlüsselement für eine adaptive Verkehrsregelung. Dieses Schild ermächtigt zur situativen Anpassung von Verkehrsregeln an bestimmte Zeiten und trägt somit zu einer optimierten Verkehrsflussregelung bei.

Vordergründig finden sich zeitliche Beschränkungen innerörtlicher streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindertageseinrichtungen, Schulen oder Tageseinrichtungen für vulnerable Gruppen, da diese nicht rund um die Uhr geöffnet sind (i. d. R. Montag bis Freitag, mit festgelegter Tageszeit von ... bis ...). Mit einer Aufweichung auf eine Kann-Bestimmung bestünde für die Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit, bislang zeitlich befristete Anordnungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung zurückzunehmen beziehungsweise bei der Neueinrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung generell von einer zeitlichen Befristung abzusehen. Dies könnte dazu führen, dass zukünftig durch die im Rahmen der StVO-Novelle vereinfachte Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (insbesondere auf 30 km/h) durch die Verkehrsbehörden eine Vielzahl entsprechender verkehrsrechtlicher Anordnungen ergehen, welche dauerhaft wirken und nicht mehr im Verhältnis zur tatsächlichen Verkehrssituation stehen. Ermessensfehlerhafte Entscheidungen sind hiernach nicht auszuschließen. Insbesondere in Ortschaften mit stark frequentiertem Verkehrsfluss auf klassifizierten Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) kann dies zu einer dauerhaften Einschränkung der Leichtigkeit des Verkehrs und des Verkehrsflusses führen, obgleich hierfür keine Notwendigkeit besteht.

Im Weiteren ist in Randnummer 13 bereits geregelt und soll in der neuen Randnummer 13a geregelt werden, dass im Ausnahmefall auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden kann, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (zum Beispiel Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (zum Beispiel Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen.

Nach hiesiger Auffassung sind die neuen Regelungen in den Randnummern 13 und 13a in sich nicht schlüssig und inkonsequent. Einerseits soll im Ausnahmefall auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung verzichtet werden, wenn mit negativen Auswirkungen auf den Fahrzeugverkehr zu rechnen ist. Dies birgt jedoch Sicherheitsrisiken für die jeweiligen Verkehrsteilnehmergruppen. Andererseits soll jedoch eine Aufweichung auf eine Kann-Bestimmung für eine zeitliche Beschränkung ausreichend sein, in Bereichen, in denen wegen festgelegter Öffnungszeiten keine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich

wäre.

Die aktuelle Fassung der VwV stellt die Verhältnismäßigkeit einer verkehrsrechtlichen Anordnung sicher. Der Schutz für die gegenständlichen Verkehrsteilnehmergruppen ist zu denjenigen Zeiten erforderlich und sodann gegeben, in denen die entsprechenden Personengruppen dort auch anzutreffen sind, mit entsprechenden Nach- und Nebennutzungszeiten. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung weit abseits der Öffnungszeiten (zum Beispiel in den Nachtstunden und an Sonn- und Feiertagen vor einer geschlossenen Kindertagesstätte oder Schule) wäre somit weder erforderlich, noch angemessen, mithin somit auch nicht verhältnismäßig.

10. Zu Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b (Randnummer 13a Nummer XI Satz 7, Satz 8 bis 10 – neu – VwV zu Zeichen 274 StVO)

In Artikel 1 Nummer 22 Buchstabe b ist Randnummer 13a Nummer XI Satz 7 durch folgende Sätze zu ersetzen:

„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 ist begründet darzulegen. Sie kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie gegebenenfalls Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden.“

Begründung:

Für den Vollzug sind pragmatische Regelungen zu formulieren, die einen rechtssicheren Vollzug ohne überbordende Bürokratie ermöglichen und die personellen und finanziellen Ressourcen der kommunalen Ebene nicht über Gebühr belasten. Die Regelungen müssen erlauben, flexibel auf sich verändernde Bedürfnisse zu reagieren, die sich zum Beispiel durch veränderte Schulstandorte (unter anderem bei Sanierungen), Schulangebote und veränderte Nachfrage auch kurzfristig ergeben können.

Die Regelung muss gleichzeitig sowohl dem ländlichen Raum als auch großstädtischen Quartieren gerecht werden, sodass es zielführend ist, kleinräumlich funktional zu betrachten, wo sich die Wege der einzelnen Schülerinnen und Schüler regelmäßig in größerer Anzahl überlagern. Gerade bei kleineren Kommunen ist es nicht naheliegend, anzunehmen, dass in jedem Fall eine Schulwegplanung zugrunde gelegt oder eine modellhafte Betrachtung durchgeführt werden kann. Zudem richten sich Schulwegpläne (vgl. „Schulwegpläne leichtgemacht. Der Leitfaden“ der BAST) primär an Eltern und die Schülerschaft, um einen sicheren Schulweg auswählen zu können, und nicht an die

Behörden, um wichtige und damit hochfrequentierte Schulwege im Sinne der Regelung identifizieren zu können.

Dabei ist anzuerkennen, dass viele Schulwege teilweise nur unter Nutzung des ÖPNV bewältigt werden können und somit hochfrequentierte Schulwege auch zwischen einer Schule oder einem Wohngebiet sowie einer ÖPNV-Haltestelle liegen können.

11. Zu Artikel 1 Nummer 26a – neu – (Randnummer 2 Nummer II Satz 1, 1a bis 1c – neu – VwV zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 StVO), Nummer 26b – neu – (Randnummer 1 Nummer I VwV zu Zeichen 315 StVO)

In Artikel 1 sind nach Nummer 26 folgende Nummern einzufügen:

„26a. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“ wird Randnummer 2 Nummer II Satz 1 durch folgende Sätze ersetzt:

„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, 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.“

26b. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“ wird Randnummer 1 Nummer I wie folgt gefasst:

„1 I. Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, 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 Geh-

wegverkehrs 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.“ ‘

Begründung:

Für den fließenden Verkehr sind die Fahrbahnen den Fahrzeugen, die Gehwege den Fußgängern zur hauptsächlichen Nutzung zugewiesen. Parken dürfen Fahrzeuge auf Gehwegen gemäß § 12 Absatz 4 und 4a StVO nur, soweit dies durch Verkehrszeichen oder Markierung erlaubt ist. Diese Aufteilung des öffentlichen Straßenraums dient dem Interesse der Allgemeinheit an einer sicheren und leichten Fortbewegung aller Verkehrsteilnehmer.

Das allgemeine Verbot, auf dem Gehweg zu parken, wo es nicht ausdrücklich erlaubt ist, schützt in erster Linie die Fußgänger und andere berechnigte Gehwegbenutzer. Sie können die Gehwege – wie vorgeschrieben oder jedenfalls erlaubt – nur benutzen, soweit dort keine Fahrzeuge parken. Die Regelung in § 12 Absatz 4 und 4a StVO soll gerade sie vor einem Parken auf Gehwegen schützen, soweit dies nicht nach Abwägung mit ihren Interessen erlaubt wurde, d. h. wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr verbleibt.

Die empfohlenen Ergänzungen sollen im Sinne der aktuellen Rechtsprechung klarstellen, dass es bei der Beurteilung, ob genügend Platz für den unbehinderten Verkehr vorhanden ist, einer Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände bedarf. Das Bundesverwaltungsgericht nennt dazu beispielhaft Kriterien, die für die Interessenabwägung von Bedeutung sind (siehe BVerwG, Urteil vom 6. Juni 2024 – BVerwG 3 C 5.23 zu OVG Bremen, Urteil vom 13. Dezember 2022 – 1 LC 64/22). Die wörtliche Übernahme dieser Rechtsprechung in die Verwaltungsvorschrift sorgt mit Blick auf deren erforderliche bundesweite Umsetzung sowie die gebotene Herstellung der Barrierefreiheit für mehr Handlungsspielraum und Rechtssicherheit für die Straßenverkehrsbehörden.

12. Zu Artikel 1 Nummer 27a – neu – (Randnummer 6 Nummer VI – neu – VwV zu Zeichen 325.1 und 325.2 StVO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 27 folgende Nummer einzufügen:

- „27a. In der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich“ wird nach Randnummer 5 die folgende Randnummer 6 eingefügt:

„6 VI. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs kann ein verkehrsberuhigter Bereich auch unter den Maßgaben nach Nummer VII zu Absatz 1 bis 1e zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Randnummern 14a ff., angeordnet werden. Die vorstehenden Vorgaben nach den Nummern I bis V sind ergänzend zu beachten.“ ‘

Begründung:

Es ist davon auszugehen, dass verschiedene Straßenverkehrsbehörden über die Anwendung von § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 Buchstabe b StVO verkehrsberuhigte Bereiche anordnen, ohne dass die in der VwV-StVO zu den Zeichen 325.1 und 325.2 normierten Tatbestandsvoraussetzungen (zum Beispiel sehr geringe Verkehrsfrequenz, überwiegende Aufenthaltsfunktion, besondere bauliche Gestaltung) vorliegen und damit die berechtigten rechtlichen Hürden für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen umgehen. Bei der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs ohne Vorliegen der vorstehend genannten Tatbestandsvoraussetzungen ist zu befürchten, dass Fahrzeugführende die in einem verkehrsberuhigten Bereich zum Schutz des Fußverkehrs geltenden besonderen Verkehrsregelungen infolge des Wegfalls der Einheit von Bau und Betrieb nicht befolgen.

13. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe ddd Vierfachbuchstabe bbbb (Randnummer 30 Nummer XI.3 Satz 3 VwV zu § 45 Absatz 1 bis 1e StVO)

Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Doppelbuchstabe ddd Vierfachbuchstabe bbbb ist wie folgt zu fassen:

,bbbb) Im bisherigen Satz 3 wird die Angabe „Nummer 6“ durch die Angabe „Nummer 7“ und die Angabe „Zeichen 314, 315“ durch die Angabe „Zeichen 314, 314.1 und 315“ ersetzt.‘

Begründung:

Die ergänzende Aufnahme von Zeichen 314.1 (Beginn Parkraumbewirtschaftungszone) sorgt für eine Entsprechung zu Nummer 2 der Ge- und Verbote zu Zeichen 314.1, wonach durch Zusatzzeichen Bewohner mit Parkausweis von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein können.

14. Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe eee (Randnummer 31 Nummer XI.4 Satz 2 VwV zu § 45 Absatz 1 bis 1e StVO)

In Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe eee ist Randnummer 31 Nummer XI.4 Satz 2 wie folgt zu fassen:

„Die maximale Ausdehnung eines Bereiches soll 1 500 m nicht übersteigen.“

Begründung:

Mit Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe eee wird die Verwaltungsvorschrift betreffs Sonderparkberechtigungen für Bewohner städtischer Quartiere in Anlehnung an die Rechtsprechung präzisiert und für eine flexiblere kommunale Parkraumordnung geöffnet. Vorgesehen ist dabei, die maximale Ausdehnung eines Bereichs mit Bewohnerparkvorrechten ausnahmsweise auf 1 500 Meter zu erstrecken. Grundlage ist ein Beschluss der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 29. November 2022, der seinerseits auf Empfehlungen einer länderoffenen Arbeitsgruppe zur praxisgerechten Anpassung des Straßenverkehrsrechts beruht. Diese Empfehlung der Arbeitsgruppe basiert auf der praktischen Erfahrung, dass eine Begrenzung auf 1 000 Meter den örtlichen Gegebenheiten gewachsener Quartiere sowie den lokalen Bedürfnissen der Bewohnenden nicht immer angemessen Rechnung tragen kann. Um künstliche Aufteilungen schon bei geringen Überschreitungen der Ausdehnungsgrenze zu vermeiden, die womöglich zu dysfunktional kleinen Bewohnerparkzonen führen könnten, in denen gerade bei hoher Einwohnerdichte zu viele Berechtigte um zu wenig öffentlichen Parkraum konkurrieren und keine effektive Senkung des Parkdrucks erreicht werden kann, sollte der örtliche Anwendungsbereich von Bewohnerparkvorrechten praxisgerecht regelhaft und nicht nur ausnahmsweise auf höchstens 1 500 Meter ausgedehnt werden. Mit der aktuell in Dreifachbuchstabe eee vorgesehenen Ausnahmeregelung würde demgegenüber der Beschluss der VMK nur teilweise umgesetzt. Zudem würden die Straßenverkehrsbehörden bereits bei nur geringfügig die unveränderte Regelausdehnung überschreitenden Gebietszuschnitten mit der Darlegung und Begründung eines Ausnahmefalls belastet. Um die gebotene Flexibilisierung der Bewohnerparkbevorrechtigung praxisgerechter zu erreichen, sollte deshalb die regelhaft zugelassene Ausdehnung generell und nicht nur für Ausnahmefälle erweitert werden.

In der geänderten Fassung würde außerdem die straßenverkehrsbehördliche Handlungsmöglichkeit geschaffen, auch in Gebietszuschnitten von leicht über 1 000 Metern flexibel nach den örtlichen Gegebenheiten rechtssicher und ohne zusätzlichen bürokratischen Prüf- und Begründungsaufwand Bewohnerparkvorrechte einzuführen. Ein Zwang oder gar eine regelhafte Ausdehnung auf 1 500 Meter wäre hiermit nicht verbunden. Vielmehr können die Straßenverkehrsbehörden jederzeit geringere Gebietsausdehnungen vorsehen, falls aufgrund der Umstände vor Ort bei einem größeren Gebietszuschnitt negative Auswirkungen auf den Zweck der Bewohnerparkbevorrechtigung auftreten.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass historisch der Gebietsbegrenzung auf eine maximale Ausdehnung von 1 000 Metern die Verhältnisse und die Rechtsprechung zum früheren räumlich begrenzten Anwohnerparken zugrunde liegen, die in der Folge mit dem Bewohnerparken aber weiter flexibilisiert worden sind.

## B

Der Bundesrat hat ferner folgende EntschlieÙung gefasst:

Zu Artikel 1 Nummer 40 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd Dreifachbuchstabe jjj (Randnummer 36 Nummer XI.9 VwV zu § 45 Absatz 1 bis 1e StVO)

Der Bundesrat hält es im Zuge der Bemühungen um Entbürokratisierung und Digitalisierung der Verwaltung für erforderlich, das Verfahren und die Ausgestaltung von Parkausweisen an die digitalen Möglichkeiten anzupassen. Hierzu sind die straÙenverkehrsrechtlichen und datenschutzrechtlichen Grundlagen in StVG und StVO zu schaffen und die entsprechenden technischen Anforderungen unter Unterscheidung zwischen digitalen Parkausweisen und digitalen Parkberechtigungen zu definieren. Darüber hinaus muss eine effektive Kontrollmöglichkeit durch die Polizei sichergestellt und ein Missbrauch ausgeschlossen sein.