



Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70173 Stuttgart
per Mail

An die

-höheren Straßenverkehrsbehörden-
-unteren Straßenverkehrsbehörden-
-örtlichen Straßenverkehrsbehörden-

Kommunalen Landesverbände
AGFK
NVBW
KEA

Weitere Verbände

Abteilung Nachhaltige Mobilität

Name:

Telefon:

E-Mail:

Geschäftszeichen: VM4-3850-1/12/12
(bei Antwort bitte angeben)

Datum: 16.02.2026

Anwendungshinweise zur novellierten Straßenverkehrsordnung 2024

- Neufassung des Schreibens vom 17.12.24 -

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 11. Oktober 2024 ist die Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Kraft getreten. Dem vorausgegangen war eine am 14. Juni 2024 verabschiedete Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), in welcher nun erstmals der Umwelt-, darunter der Klimaschutz, der Gesundheitsschutz sowie eine geordnete städtebauliche Entwicklung als eigenständige Anordnungsgrundlagen in das StVG aufgenommen wurden.

Die am 21.03.2025 vom Bundesrat beschlossene Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) wurde am 09.04.2025 veröffentlicht (BANz AT 09.04.2025 B2). Sie ist online verfügbar: [Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung \(VwV-StVO\)](#).



Mit Inkrafttreten der novellierten VwV-StVO besteht nun ein rechtlich konsistentes Gesamtpaket, welches die straßenverkehrsrechtlichen Handlungsspielräume in Bezug auf Verkehrssicherheit und die Förderung der nachhaltigen Mobilität deutlich vergrößert.

Auf dieser Grundlage können Kommunen gemeinsam mit der Straßenverkehrsverwaltung des Landes wichtige Verbesserungen zu mehr Lebensqualität, Klimaschutz und Sicherheit im Straßenverkehr in Baden-Württemberg umsetzen. Das vorliegende Schreiben setzt den Rahmen für eine einheitliche Rechtsanwendung, skizziert Anwendungsbeispiele und dient den Straßenverkehrsbehörden des Landes als Maßstab für die Arbeit mit der novellierten StVO. Es ersetzt das Schreiben vom 17.Dezember 2024 AZ VM4-3850-1/12/10.

1. Lückenschluss zwischen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h

Bezug: Änderung an § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 4 StVO:

„Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c und kurzen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) auf Streckenabschnitten von bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo 30-Strecken,“

Mit der novellierten StVO ist die Möglichkeit geschaffen worden, Lückenschlüsse nun auch zwischen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h mit einem Abstand von 500 Metern vorzunehmen. Solche Lückenschlüsse fördern nicht nur die Verkehrssicherheit, sie tragen auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei (vgl. Rn. 14 zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit VwV-StVO).

7

Lückenschlüsse zwischen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen und Tempo -30 Zonen

Gemäß Rn. 14 zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit VwV-StVO kann der Mechanismus des Lückenschlusses auf 500m angewendet werden. Zu Lückenschlüssen zwischen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h und Tempo-30-Zonen (Zeichen 274.1/274.2) geben der Wortlaut der StVO und die Rechtsprechung aktuell keinen eindeutigen Aufschluss. Nach Auffassung des Ministeriums für Verkehr ist ein Lückenschluss auch zwischen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30

8



km/h (Zeichen 274-30) und Tempo-30-Zonen (Zeichen 274.1) dem Sinn und Zweck nach möglich. Die für einen Lückenschluss sprechenden Argumente einer Verstetigung und Vereinheitlichung gelten unabhängig davon, woraus sich die Beschränkung ergibt.

Zeitlicher Lückenschluss

In der Praxis existiert eine Vielzahl an Geschwindigkeitsbeschränkungen, welche oftmals unterschiedlich zeitlich begrenzt sind. Lücken zwischen solchen Geschwindigkeitsbeschränkungen können insbesondere in folgenden Varianten geschlossen werden:

- wenn zwei zeitlich unterschiedlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkungen sich räumlich überlagern. Beispielsweise bei Vorliegen einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund von Lärmschutz (22-6 Uhr) sowie einer Geschwindigkeitsbeschränkung vor schützenswerten Einrichtungen (z.B. 7-17 Uhr) durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 22-17 Uhr.
- wenn eine Lücke von maximal 500 Metern zwischen einer zeitlich unbeschränkten und einer zeitlich beschränkten Geschwindigkeitsbeschränkung liegt. In diesem Fall hat sich der Lückenschluss die zeitliche Begrenzung zu übernehmen.
- auf Grundlage der Rn. 14 zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit VwV-StVO, wenn eine zeitlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen zwei zeitlich unbegrenzten Geschwindigkeitsbeschränkungen liegt.

Für verbleibende Lücken kann ein Lückenschluss gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 4 StVO geprüft werden.

2. Tempo 30

Bezug: Änderungen an § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO:

*„innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreis-s Straßen) oder auf weiteren Vorfahrt-s Straßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen **Fußgängerüberwegen**, Kindergärten, Kindertagesstätten,*



Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern, „

Tempo 30 an Spielplätzen

Die VwV-StVO definiert den Begriff der Spielplätze nicht. Sofern Spielplätze in Bebauungsplänen aufgeführt oder für die Öffentlichkeit zugänglich sind, kann die Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO erfolgen. Einzelne Spielgeräte auf privaten Flächen rechtfertigen die Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen nach § 45 Abs. 9 S.4 Nr. 6 StVO nicht. Damit auch das Umfeld des Spielplatzes im Sinne der Intention verkehrlich abgesichert wird, kann die entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß Rn. 13 zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit VwV-StVO auf bis zu 300 Meter Länge erfolgen. Sie ist auf eventuelle Öffnungszeiten der Spielplätze zeitlich anzupassen.

Tempo 30 an hochfrequentierten Schulwegen

Gemäß Rn. 13a zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit VwV-StVO die Geschwindigkeit entlang von hochfrequentierten Schulwegen in der Regel auf 30 km/h zu beschränken. Als hochfrequentierte Schulwege sind Straßenabschnitte zu verstehen, die hinsichtlich ihrer verkehrlichen Funktion für den Schulverkehr eine Bündelungswirkung aufweisen. Dies gilt unabhängig von dem vor Ort ermittelten Verkehrsaufkommen an Schülerinnen und Schülern. Das Ministerium für Verkehr empfiehlt die entsprechenden Anordnungen durch das Zusatzzeichen 1012-55 zu ergänzen.

5

Eine Bündelungswirkung kann sich aus der Schulwegplanung ergeben und auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV bestehen. Hierbei sind verschiedene Konstellationen denkbar:

- **Schulwegpläne** dienen dazu, sichere Wege zur Abwicklung des Schulverkehrs auszuweisen. Entsprechend ihrem Zweck bündeln sie den Schulverkehr auf spezifischen Streckenabschnitten. Das Ministerium für Verkehr empfiehlt deshalb grundsätzlich die Anordnung von streckenbezogenen



Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h entlang von Streckenabschnitten, die innerhalb von Schulwegplänen aufgeführt sind.

- **Haltestellen des ÖPNV** weisen, sofern Sie von Schülerinnen und Schülern benutzt werden oder in Schulwegplänen aufgeführt sind, ebenfalls eine Bündelungswirkung für den Schulverkehr auf und rechtfertigen die Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen im Kontext hochfrequentierter Schulwege. Je nach örtlichen Gegebenheiten und dem Ausmaß des Schulverkehrs kommt hierbei auch eine räumliche Erweiterung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf das Umfeld der Haltestelle in Betracht.
- **Straßen ohne oder nicht ausreichend breite Gehwege** zur gefahrenfreien Abwicklung des Schulverkehrs, rechtfertigen eine Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn für den Fußverkehr von Schülerinnen und Schülern ein geringerer Verkehrsraum als 1,8 m auf Gehwegen besteht oder betroffene Gehwege mit Zeichen 240 beschildert sind. Die Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h entlang nicht ausreichend breiter oder nicht vorhandener Gehwege dient in diesem Fall dazu, den Schulverkehr abzusichern.
- **Ergänzend** kommt eine Anordnung auch an Verkehrsanlagen und Stellen in Betracht, die aufgrund ihrer Funktion eine Bündelungswirkung für den Schulverkehr aufweisen. Hierbei handelt es sich insbesondere um Querungsstellen, verkehrliche Knotenpunkte oder Stellen, an denen sich Wege des Schulverkehrs kreuzen oder zusammenlaufen.

Soweit unabhängig von den genannten Kriterien im Vorfeld einer etwaigen Anordnung ein Verkehrsaufkommen von 100 Schülerinnen und Schülern in der Spitzenstunde an Streckenabschnitten erfasst worden ist, indiziert dies ebenfalls eine Bündelungswirkung.

Bezüglich weiterführender Vorgaben verweisen wir auf die Aussagen der VwV-StVO zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit.



3. Fußgängerüberwege

Bezug: Ergänzung des § 45 Absatz 9 Satz 4 StVO um Nummer 10:

1

„10. Fußgängerüberwege (Zeichen 293)“

Verbindlichkeit der R-FGÜ

Gemäß Rn. 16 zu § 26 Fußgängerüberwege VwV-StVO verlieren die in Kapitel 2.3 gemachten Angaben der R-FGÜ zu den verkehrlichen Voraussetzungen von Fußgängerüberwegen ihre rechtliche Verbindlichkeit. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat im „Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg“ den Straßenverkehrsbehörden Verkehrsstärken zur Orientierung gegeben. Auch diese verlieren, analog zur Anpassung der VwV-StVO, ihre rechtliche Bedeutung. Die von den Vorgaben zur Verkehrsstärke unabhängige Anordnung von Fußgängerwegen kommt insbesondere im Umfeld von den in § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO genannten schützenswerten Einrichtungen und entlang von in Schulwegplänen aufgeführten Querungsstellen in Betracht. Sicherheitsrelevante Vorgaben aus der R-FGÜ wie z.B. die Sichtweite und die Beleuchtung müssen weiterhin eingehalten werden. Darüber hinaus können Fußgängerüberwege auch abweichend von den in Kapitel 2.3 R-FGÜ gemachten verkehrlichen Voraussetzungen angeordnet werden, wenn diese innerhalb von städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepten oder Konzepten zur Förderung der nachhaltigen Mobilität eingebettet sind.

2

3

13

Tempo 30 an Fußgängerüberwegen

Neben Spielplätzen und hochfrequentierten Schulwegen kann nun auch an Fußgängerüberwegen eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h, ohne das Vorhandensein einer qualifizierten Gefahrenlage, angeordnet werden. Auch hier besteht das Ziel darin, den Fußverkehr besser zu schützen.

Die Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h an Fußgängerüberwegen kommt insbesondere dann in Betracht, wenn sich die betroffenen Fußgängerüberwege auf Wegen zu den in § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO genannten schützenswerten Einrichtungen befinden. Darüber hinaus empfiehlt das Ministeriums für Verkehr die Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30



km/h insbesondere an Fußgängerüberwegen, die in eine Schulwegplanung oder in Fußverkehrskonzepten sowie anderen Verkehrskonzepten zur Förderung der nachhaltigen Mobilität eingebettet sind.

Das Ministerium empfiehlt die entsprechende streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung jeweils mindestens 100 Meter in beide Fahrtrichtungen vom Fußgängerüberweg entfernt anzuordnen.

Sichtbeziehungen und Tempo 30

Weiter besteht gemäß Rn. 13b zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit VwV-StVO die Möglichkeit, Fußgängerüberwege auch anzuordnen, wenn die Vorgaben zu Sichtbeziehungen gemäß R-FGÜ und dem „Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg“ **nur bei einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO vor Ort erfüllt sind.** Durch eine Anordnung solch einer Geschwindigkeitsbeschränkung am betroffenen Fußgängerüberweg werden die Vorgaben zu Sichtbeziehungen hergestellt. **Es ist dabei unbedingt sicherzustellen, dass die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zeitgleich mit der Anordnung des Fußgängerüberweges erfolgt.**

4

Fußgängerüberwege als Flächen für den Fußverkehr

Gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7b StVO besitzen Straßenverkehrsbehörden das Recht zur Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr. Unter die Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr fallen gemäß Rn. 14e zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO „alle [übrigen] Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden“. Fahrzeuge müssen gemäß § 26 Abs. 1 StVO den zu Fuß Gehenden das Überqueren der Fahrbahn auf Fußgängerüberwegen ermöglichen und daher gegebenenfalls anhalten. Auch müssen Fahrzeuge gemäß § 26 Abs. 2 StVO Fußgängerüberwege bei stockendem Verkehr freihalten. Folglich stellen FGÜ nach unserer Rechtsauffassung eben solche Flächen für den Fußverkehr dar. Sie sind vorrangig dem Fußverkehr zugewiesen. Dementsprechend sind **Fußgängerüberwege unter Flächen für den Fußverkehr nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7b StVO zu subsumieren.**

9



4. Neue Anordnungsgrundlagen zur Förderung des Bus-, Rad- und Fußverkehrs

Bezug: Ergänzung des § 45 Absatz 1 Satz 2 um Nummer 7 StVO:

„7. zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird, hinsichtlich

a) der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und

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

Allgemeine Bestimmungen

Der neu eingeführte § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO ist Ausdruck der im Juni beschlossenen Änderungen des StVG. Durch die Einführung des neuen § 6 Absatz 4a StVG hat der Verordnungsgeber die Möglichkeit erhalten, Rechtsverordnungen zugunsten des Umwelt-, einschließlich des Klimaschutzes, des Schutzes der Gesundheit und der Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung zu erlassen¹. Der Verordnungsgeber hat dabei klargestellt, dass entsprechende Verordnungen in ihrem Zweck auf diesen neuen Grundlagen beruhen und nicht der Gefahrenabwehr dienen². Entsprechende Verordnungen sind eigenständig und es ist daher nicht erforderlich, dass die darauf basierenden verkehrsregelnden Bestimmungen auch zum Zweck der Verbesserung der Verkehrssicherheit oder der Leichtigkeit des Verkehrs erfolgen. Anordnungen nach dem neuen § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO sind vor diesem Hintergrund zu verstehen.

14

Die Anordnungsmöglichkeiten des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO dienen dazu, zum Zweck der darin aufgeführten Zeile den Busverkehr sowie den Fuß- und Radverkehr zu fördern.

¹ Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis NZV 2024, 457 f.

² Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis NZV 2024, 458



Der Verordnungsgeber hat gemäß § 45 Absatz 10 Nummer 2 StVO Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO gänzlich von der Erforderlichkeit einer Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 StVO befreit³. Dies ist stimmig zu der oben dargestellten Intention, denn entsprechende Anordnungen dienen nicht der Gefahrenabwehr.

Verkehrsplanerische Konzepte

Gemäß Rn. 14a zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO sollten Anordnungen nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO in der Regel auf verkehrsplanerischen Gesamtkonzepten beruhen. Innerhalb dieser Konzepte müssen die mit etwaigen Anordnungen verbundenen positiven Effekte auf die genannten Schutzgüter plausibel dargestellt werden. Im Kontext des Klimaschutzes geschieht dies beispielsweise durch die nachvollziehbare Darstellung von angestrebten Veränderungen des Modal-Splits zugunsten des Umweltverbundes aus Bus-, Fuß- und Radverkehr oder einer mit den Maßnahmen beabsichtigte Verringerung von Verkehrsemissionen innerhalb des Konzeptes. Klimamobilitätspläne sowie Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz nach den Vorgaben des Landes sind Konzepte, welche als Grundlage für Anordnungen zugunsten des Klimaschutzes verwendet werden können.

Im Kontext des Anordnungstatbestands der Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung ist das Vorhandensein eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzeptes, das den unten gemachten Anforderungen (S.12) genügt, notwendig. Hierbei handelt es sich um ein spezifisches Konzept, welches sich in seiner Ausgestaltung von den oben genannten verkehrsplanerischen Konzepten unterscheidet.

Eine hinreichende Wahrscheinlichkeit zum Eintritt des beabsichtigten positiven Effekts ist grundsätzlich nicht vorausgesetzt. Es ist gemäß Rn. 14e zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO ausreichend, dass sich der beabsichtigte positive Effekt auf die in Frage kommenden Schutzgüter aus der perspektivischen Umsetzung des

³ Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis NZV 2024, 458



Gesamtkonzepts ergibt; der Effekt muss sich nicht bereits aus der Umsetzung der etwaigen Einzelmaßnahme ergeben.

Einzelanordnungen nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO

Gemäß Rn. 14d zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO „bleibt [es] den Straßenverkehrsbehörden unbenommen, im Einzelfall auch ohne ein solches verkehrsplanerisches Gesamtkonzept, abweichend davon oder ergänzend dazu Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 zu treffen.“ In solchen Fällen gilt es, die mit der Anordnung beabsichtigten positiven Effekte auf die genannten Schutzgüter plausibel zu begründen.

Einzelanordnungen ohne ein verkehrsplanerisches Konzept nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO sind nur im Kontext des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes und zum Schutz der Gesundheit möglich.

10

Einzelne Anordnungen sind demnach auch ohne das Vorhandensein verkehrsplanerischer Konzepte möglich und müssen dem üblichen Einzelfallermessen unterzogen werden. Für Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO sind die positiven Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter durch die Straßenverkehrsbehörde plausibel darzulegen. Der Aufwand sollte grundsätzlich darauf beschränkt werden, mit verfügbaren Informationen und Untersuchungsergebnissen ähnlich gelagerter Fälle eine plausible Begründung zu erstellen.

Zusätzliche Studien und Erhebungen sind bei einzelnen Anordnungen in der Regel nicht erforderlich.

Einzelanordnungen auf Grundlage des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO im Kontext des Anordnungstatbestandes der „Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“ sind nicht möglich, da hierfür ein städtebaulich-verkehrsplanerisches Konzept notwendig ist.

Klimaschutz als Anordnungstatbestand

Bezogen auf den Verkehrssektor bedeutet Klimaschutz eine Senkung der CO₂-Emissionen durch emissionsfreie Antriebstechnologien, Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf den Umweltverbund aus Bus-, Fuß- und Radverkehr. Gemäß Rn. 14b zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO tragen zum Klimaschutz insbesondere Maßnahmen bei,



deren Umsetzung eine Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs, des Radverkehrs oder des Fußverkehrs erwarten lassen. Dies bedeutet, dass die konkrete straßenverkehrsrechtliche Anordnung dazu geeignet sein muss, zu einer Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund beizutragen. Eine Verkehrsverlagerung wird beispielsweise auch über Sicherheits- und Leichtigkeitsgewinne für den Umweltverbund realisiert. Sofern etwaige Anordnungen an Streckenabschnitten, die eine Netzbedeutung für den Umweltverbund aufweisen, vorgenommen werden sollen, stützt dies die Annahme einer Verkehrsverlagerung. Darüber hinaus kann auch eine Verkehrstrennung von Umweltverbund und Kfz-Verkehr, durch eine damit verbundene Verkehrsreduzierung auf in Frage kommenden Streckenverläufen, zu einer Verkehrsverlagerung beitragen. Es genügt dabei, wenn sich diese Verkehrsverlagerung perspektivisch aus der Umsetzung der Anordnung ergibt; der mit der Anordnung beabsichtigte Effekt muss sich nicht unmittelbar aus der Umsetzung der jeweiligen Anordnung ergeben. Des Weiteren wird auf Anlage 22 der VwV-LGVFG Baden-Württemberg verwiesen. Dort sind eine Reihe an Maßnahmen aufgeführt, die besonders klimafreundlich sind und daher einen erhöhten Fördersatz (Klimabonus) erhalten. Straßenverkehrsbehörden können sich an den dort aufgeführten Maßnahmen orientieren.

Umwelt- und Gesundheitsschutz als Anordnungstatbestand

Hier verhält es sich wie im oben skizzierten Fall. Die Tatbestandsmerkmale des Umwelt- und Gesundheitsschutzes sind dann erfüllt, wenn sich durch die entsprechende Anordnung ein positiver Effekt auf die genannten Rechtsgüter ableiten lässt. Gemäß Rn. 14b zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO tragen zum Gesundheitsschutz, soweit nicht bereits durch die Ziele der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes abgedeckt, Maßnahmen bei, welche auf die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens als Formen der aktiven Mobilität abzielen. Hierunter sind also auch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zu fassen, die darauf abzielen, andere Umweltgüter als das Klima (z.B. Wasserschutz) oder die Gesundheit von Personen (z.B. Lärmschutz, Luftqualität, Schutz des Lebens) zu schützen. Zum Lärmschutz und insbesondere zum Thema Tempolimits aus Lärmschutzgründen verweisen wir auf die aktuelle Version des [Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 08.02.2023](#) (Az.: VM4-8826-27/10/2).



Konzept „zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“ als Anordnungstatbestand

Der Anordnungstatbestand „zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“ ist Ausdruck des verfassungsrechtlich garantierten kommunalen Selbstverwaltungsrechts gemäß Artikel 28 Absatz 2 GG. Kommunen wird dabei das Recht zugesprochen, ihre Verkehrsräume selbst zu gestalten. In Frage kommende Anordnungen beruhen ausschließlich auf städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepten.

Diese Konzepte

- müssen konkrete verkehrliche Planungen in einem räumlichen Bezugsraum zum Gegenstand haben,
- ...durch ein für die Willensbildung in der Gemeinde zuständiges Organ (Gemeinderat) beschlossen werden
- ...und den Erfordernissen planerischer Abwägung und damit dem Gebot der Konfliktbewältigung hinsichtlich sich verlagernder Verkehrsströme genügen.

Die Voraussetzungen des Anordnungstatbestandes der „Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“ sind also dann erfüllt, wenn die entsprechende Anordnung in ein solches Konzeptes eingebettet ist und das Konzept selbst die oben genannten Anforderungen erfüllt. Ergänzend zu den hier gemachten Ausführungen verweist das Ministerium für Verkehr auf den Leitfaden zum Umgang mit Anordnungen auf der Rechtsgrundlage der „Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“. Er ist online unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.klimaschutz-bewegt.de/neuer-leitfaden-anwendung-der-stvo-zur-unterstuetzung-einer-geordneten-staedtebaulichen-entwicklung/>.

Flächen für den Rad- und Fußverkehr nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7b StVO

Gemäß § 45 Abs. 1 S.2 Nr. 7b StVO haben Straßenverkehrsbehörden das Recht zur Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr. Nach Rn. 14e zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO gehören zur Bereitstellung angemessener Flächen Anordnungen von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradzonen, verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1),



Fußgängerzonen sowie alle übrigen Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden. Darüber hinaus werden Anordnungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden, ebenfalls unter dem Begriff der Flächen für den Rad- und Fußverkehr subsumiert. Dementsprechend kommen Durchfahrts- oder Einfahrtsverbote ebenfalls in Frage.

Weiter können auf Grundlage des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 b StVO Multifunktionsflächen eingerichtet werden. Das Ministerium für Verkehr wird eine einheitliche Definition von Multifunktionsflächen sowie Handlungsanweisungen zur Einrichtung eben dieser veröffentlichen.

Unter Flächen für den Rad- und Fußverkehr fallen auch Schulstraßen und Schulzonen. Näheres zur straßenverkehrsrechtlichen Umsetzung beider Instrumente wird im [Erlass Schulstraßen und Schulzonen](#) beschrieben.

Die Bereitstellung angemessener Flächen kann gemäß Rn. 14e zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO 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 dem Beparken durch Kraftfahrzeuge). Hierzu zählt beispielsweise die Anordnung von sog. „Pollern“ und weiteren Verkehrseinrichtungen im Zuge von geschützten Radfahrstreifen. Weiter besteht allgemein die Möglichkeit, Parkstände für den Kfz-Verkehr in entsprechende Flächen für den Rad- oder Fußverkehr umzuwandeln. Die Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen mit VZ 274 zählt gemäß Rn. 14e zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO nicht zu ergänzenden Anordnungen zur Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche. Nicht zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr zählt auch die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht für bauliche Radwege mit den Zeichen 237, 240 oder 241.

12

Flächen gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 b StVO sind „angemessen“, wenn sie gemäß Rn. 14e zu § 45 VwV-StVO, in Einklang mit den einschlägigen technischen Regelwerken dimensioniert sind.



Weitere Maßnahmen zur Ordnung des öffentlichen Straßenraums

Von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nummer 7b StVO ist auch die Schaffung straßenverkehrsrechtlicher Voraussetzungen für die Anlage von Multifunktionsflächen, Abstellflächen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge sowie Flächen für Fahrradverleihsysteme und Ähnliches umfasst. Diese Flächen dienen der Ordnung des ruhenden Verkehrs sowie der Freihaltung der Fußverkehrsflächen von Hindernissen im Sinne der Leichtigkeit des Fußverkehrs.

Besteht in einem Gebiet keine Parkraumbewirtschaftung, ist dies ein Hinweis, dass dort kein Parkdruck besteht. Insbesondere dort kann die Zahl der Kfz-Parkmöglichkeiten auf Park- oder Seitenstreifen zugunsten anderer Nutzungen reduziert werden. Die Anordnung von Parkflächen erfordert insbesondere dann eine besondere Begründung, wenn aufgrund fehlender Flächen im öffentlichen Straßenraum die Grundanforderungen an eine sichere Verkehrsabwicklung gemäß den technischen Regelwerken nicht für alle Verkehrsmittel erfüllt sind.

Zusatz „sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird“

Mit der oben genannten Erweiterung der Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO hat der Ordnungsgeber klargestellt, dass die Verkehrssicherheit durch entsprechende Anordnungen nicht verschlechtert werden darf. Dies bedeutet, dass Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit im Vorfeld der Anordnung zu bewerten sind. Ausschlaggebend ist hierbei die verkehrliche Situation vor der entsprechenden Anordnung. Anordnungen sind folglich nicht zulässig, wenn im Rahmen der Bewertung ersichtlich ist, dass die Verkehrssicherheit voraussichtlich negativ beeinträchtigt wird. Der bloße Umstand, dass etwaige negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit nicht auszuschließen sind, ist für eine Ablehnung einer Anordnung nicht ausreichend.

Der Ordnungsgeber hat ebenfalls klargestellt, dass Leichtigkeitseinbußen für einzelne Verkehrsmittel, auch für den Kfz-Verkehr, bei Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO zulässig sind. Für die Bewertung der Auswirkung etwaiger Leichtigkeitseinbußen ist dabei die Funktionsfähigkeit des Systems Straßenverkehr insgesamt zu betrachten, welche erhalten bleiben muss. Bei einer verkehrsrechtlichen Umstrukturierung des Straßenraums auf Grundlage des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 7 b StVO kann die Leichtigkeit des Rad- und



Fußverkehrs priorisiert werden. Indikatoren für die Leichtigkeit des Fußverkehrs sind beispielsweise die Barrierefreiheit, angemessene Gehwegbreiten und die Querungsmöglichkeit von Straßen ohne Umwege sowie für den Radverkehr die Lückenlosigkeit des Netzes und die Umwegefreiheit⁴.

Straßenrechtliche Teileinziehungen im Kontext des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7b StVO

Die bestehenden Regelungen zum Verhältnis von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen und Widmungsfragen bleiben bestehen. Das Straßenrecht regelt das „Ob“, das Straßenverkehrsrecht das „Wie“ der Straßennutzung. Wird die komplette Straßenfläche bestimmten Verkehrsarten entzogen, ist grundsätzlich eine Teileinziehung erforderlich. Wird nur eine Teilfläche zu diesem Zweck längs geteilt, beispielsweise eine Fahrspur nur noch bestimmten, von der Widmung umfassten Benutzungsarten zur Verfügung gestellt, ist keine Teileinziehung notwendig, da die Straße nach wie vor dem gesamten Verkehr zur Verfügung steht. Eine Fahrspur in diesem Sinne kann auch eine Bus- oder Radspur sein, welche dann straßenverkehrsrechtlich angeordnet wird.

Bussonderfahrstreifen

Die strengen Voraussetzungen der veralteten VwV-StVO zur Anordnung von Bussonderfahrstreifen wurden abgeschwächt. Bussonderfahrstreifen können nun ohne das Vorhandensein eines entsprechenden Verkehrsaufkommens von Linienbussen angeordnet werden.

⁴ Dölling/Neumann: StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis NZV 2024, 459.



5. Gemeindliches Antragsrecht auf Grundlage des § 45 Absatz 1j StVO

Bezug: Ergänzung um § 45 Absatz 1j StVO

„Die Gemeinde kann bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde Anordnungen nach den Absätzen 1 bis 1i beantragen.“

Kommunen erhalten mit dem neueingeführten Absatz 1j ein umfassendes Antragsrecht auf alle straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 Absatz 1 StVO. Damit einher geht ebenfalls ein Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung. Der Verordnungsgeber ging dabei davon aus, dass Kommunen auch über den Bereich der kommunalen Selbstverwaltung hinaus antragsberechtigt sind⁵. Insbesondere wenn kommunale Anträge auf den oben angesprochenen kommunalen Konzepten beruhen und eine Abwägung der betroffenen Belange bereits im Konzept enthalten ist, muss eine Ablehnung genau begründet werden.

11

6. Neue Möglichkeiten zur Parkraumbewirtschaftung

Bezug: Änderungen des § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 2a StVO:

„im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit einem drohenden oder bestehenden erheblichen Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen,“

Ergänzung des § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 2a StVO um Satz 2:

„Anordnungen nach Satz 1 Nummer 2a sind auch auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung zulässig, sofern

⁵ Bundesrats-Drs. 518/23, S. 21 („Darüber hinaus können die Gemeinden Anordnungen beantragen, die ihren Selbstverwaltungsbereich betreffen.“)



die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.“

Erweiterung von Bewohnerparkraumbereichen

Gemäß Rn. 31 zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO ist die Reichweite von Bewohnerparkzonen von 1000m auf 1500m erweitert worden. Sollten bestehende Bewohnerparkzonen auf Grundlage von Rn. 29 zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO im Kontext eines bestehenden Parkraummangels erweitert werden, ist die Erweiterung entsprechend zu begründen. Das Ministerium für Verkehr empfiehlt, dabei auf die Erfassung eines bestehenden Parkraummangels zu verzichten, sondern das Vorhandensein eines drohenden Parkraummangels gemäß Rn. 29 zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO zu prüfen.

Drohender Parkraummangel

Ein drohender Parkraummangel gemäß R. 29 zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO kann vorliegen, „wenn aufgrund konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist, dass die Schwelle [zu einem tatsächlichen Parkraummangel] in den nächsten Jahren überschritten werden wird (z. B. aufgrund der Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in angrenzenden Gebieten, absehbarer Bauvorhaben, Reduktion von Parkmöglichkeiten).“

Zur Prognose eines drohenden Parkraummangels ist der in der Rechtsprechung gebildete Maßstab einer Auslastung des Parkraums von mehr als 80 Prozent (vgl. Rn. 29 zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) anzuwenden. Die Umsetzung über eine Zählung mit anschließender Hochrechnung erscheint jedoch hierbei in der Regel nicht erforderlich und sachgerecht. Sie trifft auf methodische Unsicherheiten, die ein Blick in die Zukunft immer mit sich bringt. Weiter würde dadurch die durch die StVO-Novelle intendierte Vereinfachung des Vorgehens nicht erreicht. Die entsprechende Ermächtigungsgrundlage im Straßenverkehrsgesetz (§ 6 Absatz 1 Nr. 15 b StVG) führt aus, dass Bewohnerparken eingeführt werden kann, wenn ein Parkraummangel „auf Grund konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist“. Zuverlässig und aufwandsarm können solche Erwägungen angestellt werden, wenn Besiedlungsstrukturen zum Maßstab gemacht werden.



Es ist davon auszugehen, dass überall dort ein erheblicher Parkraummangel zu erwarten ist, wo ähnliche verkehrlich-städtebauliche Gegebenheiten sowie Besiedlungsstrukturen gegeben sind, wie sie in üblichen Gebieten mit Bewohnerparken (in denen Parkdruck von zumindest 80 Prozent durch Erhebungen sicher nachgewiesen ist) vorherrschen. Weiter ist vor diesem Hintergrund davon auszugehen, dass ein erheblicher Parkraummangel in allen städtischen Gebieten mit Mischnutzung oder überwiegender Wohnnutzung gegeben ist, welche folgende weitere Merkmale aufweisen:

- Eine Dichte von mindestens 50 Einwohnern pro Hektar⁶ und
- Eine Dichte von mindestens 300 zugelassenen Pkw pro 1.000 Einwohnern in Kommunen mit einer Gesamteinwohnerzahl über 200.000 bzw. über 400 zugelassenen Pkw in Kommunen mit einer geringeren Gesamteinwohnerzahl⁷

Bewohnerparken auf Basis eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepts

Bewohnerparken kann darüber hinaus ebenfalls ohne Nachweis eines Parkraum Mangels zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung oder dem Umweltschutz angeordnet werden. Hierzu muss gemäß Rn. 29a zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen VwV-StVO ein Parkraumkonzept vorliegen, in welchem die mit der Anordnung verbundenen positiven Auswirkungen auf die entsprechenden Rechtsgüter plausibel dargelegt wird.

Etwaige städtebaulichen Ziele, wie beispielsweise eine Verkehrsberuhigung oder -vermeidung, Emissionsverringerungen oder eine Flächengewinnung ergeben sich aus § 1 Abs. 6 sowie § 1a Abs. 5 BauGB. Gemäß geltender Rechtsprechung⁸ müssen städtebaulich-verkehrsplanerische Konzepte den oben genannten Ausführungen zur Rechtsgrundlage „Unterstützung der

⁶ Die Einwohnerdichte ist als offener Datensatz verfügbar unter: <https://atlas.zensus2022.de/>. Mit Grundkenntnissen in der Verarbeitung von Geodaten sind diese Informationen auf typisch zugeschnittene Bewirtschaftungsgebiete umlegbar. Das bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg angesiedelte Kompetenznetz Klima Mobil bereitet hierzu eine Handreichung vor;

⁷ Ein entsprechender Datensatz ist verfügbar unter: <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/KFZBelastung/77005006.tab?R=LA>

⁸ Siehe hierzu Urteil des Bundesverwaltungsgericht vom 20.04.1994 (BVerwG, Entscheidung v. 20.04.1994 – 11 C 17.93) Einschlägig etwa zum Status von Verkehrskonzepten im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie als Grundlage für Maßnahmen von Straßenverkehrsbehörden nach § 45 StVO, konkretisierend beispielsweise Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 23.06.1995 (VGH BW, Entscheidung v. 23.06.1995 – 5 S 646/93).



geordneten städtebaulichen Entwicklung“ genügen, um als Anordnungsgrundlage nach § 45 Absatz 1b StVO herangezogen werden zu können.

Da diese Regelung auf Grundlage des § 6 Abs. 4a StVG erlassen worden ist, ist unter dem genannten Schutzziel des Umweltschutzes auch der Tatbestand des Klimaschutzes zu subsumieren. Vor diesem Hintergrund kann Bewohnerparken ohne Nachweis eines Parkraum Mangels auf Grundlage eines Parkraumkonzepts explizit zugunsten des Klimaschutzes angeordnet werden. Bewohnerparken im Kontext des Klimaschutzes entfaltet seinen positiven Effekt durch Dynamiken der Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung:

- Verkehrsverlagerung durch unattraktiveres Parken

Bewohnerparken begrenzt die Verfügbarkeit von kostenlosem und dauerhaftem Parkraum. Dadurch wird das Parken für Pendler und Besucher unattraktiver, was den Umstieg auf umweltfreundlichere Alternativen wie ÖPNV, Radverkehr oder Carsharing forciert.

- Verkehrsvermeidung durch weniger Pkw-Besitz

Die Einschränkungen des kostenlosen Parkens für Bewohner führen dazu, dass der Besitz eines eigenen Pkw weniger attraktiv wird. Dies fördert eine Reduktion des Pkw-Besitzes, was sich direkt in einer geringeren Anzahl von Fahrzeugen auf den Straßen und damit in einer geringeren Fahrleistung widerspiegelt.

- Flächenumnutzung auf Grund von Verkehrsverlagerung

Durch die Verkehrsverlagerung und die damit verbundene Reduzierung des Pkw-Besitzes und der Pkw-Nutzung entsteht ein geringerer Bedarf an Parkflächen im öffentlichen Raum. Dies eröffnet wertvolle Flächenreserven, die für nachhaltige Mobilitätsangebote wie Fahrradabstellplätze oder -spuren, Ladestationen oder Carsharing-Fahrzeuge genutzt werden können.

Unterschiedliche Gutachten im Auftrag des Ministeriums für Verkehr sowie der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg belegen den positiven Einfluss von wirksam gestalteten Parkgebühren auf den Klimaschutz. Das in Veröffentlichung befindliche Klimaschuttszenario des Ministeriums für Verkehr weist einen Beitrag zur Erreichung des Sektorziels Verkehr 2030 nach KlimaG BW von bis zu vier Prozent aus. Die Schätzungen von Schade et. al, in deren Rahmen unterschiedliche Höhen von Bewohnerparkgebühren



betrachtet wurden, kommen auf ein Reduktionspotential von bis zu sechs Prozent der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen des Jahres 2023 in Baden-Württemberg durch Parkraummanagement.⁹

Die Erstellung von Parkraumkonzepten sowie die Erhebung der Parkraumauslastung ist nach Absatz 5.6. der „Grundsätze zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg förderfähig. Möglich ist aber auch, umfassendere Konzepte wie Klimamobilitätspläne, Sustainable Urban Mobility Plans oder Aktionspläne für Mobilität, Klima- und Lärmschutz zu Grunde zu legen.

7. Ladebereich

Bezug: Neueinführung des Zeichens 230 (Ladebereich)

Die Regelung hat eine hohe Bedeutung für die Verkehrssicherheit, weil sie helfen soll, das Parken des Lieferverkehrs in zweiter Reihe und/oder auf Geh- und Radwegen zu vermeiden. Damit diese Wirkung entfaltet werden kann, müssen Ladebereiche in der Regel im fußläufigen Abstand zum Ziel eingerichtet werden. Dazu empfiehlt das Ministerium für Verkehr die Einrichtung von Ladebereichen in einem Abstand von etwa 100m zueinander.

Verstöße gegen das neu eingeführte Zeichen 230 (Ladebereich) können aktuell noch nicht sanktioniert werden. Dazu ist eine Anpassung der Bußgeldverordnung notwendig.

⁹ Das Klimaschuttszenario des Ministeriums für Verkehr wird in Kürze auf der Website des Ministeriums veröffentlicht. Siehe zudem Schade et. al 2023: Abschätzung der Klimawirkung von Parkraum-Management in Baden-Württemberg. Arbeitspapier im Auftrag der NVBW Nahverkehrsgesellschaft, Stuttgart. ([Link](#))



8. Fachliche Unterstützung

Mit der Novelle der StVO ist ein Rechtsrahmen geschaffen worden, der weitreichende Räume für eine klimaschutzorientierte Anordnungspraxis eröffnet. Um die Straßenverkehrsverwaltung des Landes auch in diesem Aufgabengebiet zu unterstützen, stehen am Ministerium für Verkehr und den höheren Straßenverkehrsbehörden Kolleginnen und Kollegen beratend zur Verfügung.

Dazu werden auch weiterhin Modellstädte gesucht. Interessierte Kommunen können gemeinsam mit Straßenverkehrsbehörden eigene Vorhaben am Ministerium für Verkehr einreichen. Innerhalb eigener Projektgruppen werden diese bei der rechtssicheren Umsetzung ihrer Vorhaben beraten und unterstützt. Die Einreichung von Vorhaben ist weiterhin möglich.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Erdmenger

Anlage:

„Anlage zur VwV-LGVFG Besonders klimafreundliche Vorhaben mit vereinfachtem Verfahren“