

Bericht	Geschäftsbereich	GB 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Frank Schilling
	Telefon (0202)	+49 202 563 6714
	Fax (0202)	+49 202 563 4725
	E-Mail	frank.schilling@stadt.wuppertal.de
	Datum:	16.05.2025
	Drucks.-Nr.:	VO/0546/25 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
05.06.2025	BV Uellendahl-Katernberg	Entgegennahme o. B.
10.06.2025	BV Langerfeld-Beyenburg	Entgegennahme o. B.
10.06.2025	BV Oberbarmen	Entgegennahme o. B.
10.06.2025	BV Ronsdorf	Entgegennahme o. B.
11.06.2025	BV Vohwinkel	Entgegennahme o. B.
11.06.2025	BV Cronenberg	Entgegennahme o. B.
17.06.2025	BV Heckinghausen	Entgegennahme o. B.
17.06.2025	BV Barmen	Entgegennahme o. B.
18.06.2025	BV Elberfeld	Entgegennahme o. B.
18.06.2025	BV Elberfeld-West	Entgegennahme o. B.
24.06.2025	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
Neuregelungen der StVO und VwV zu Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30)		

Grund der Vorlage

Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegengenommen.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Ohrndorf

Begründung

Seit dem 11.10.2024 gilt die neue Straßenverkehrsordnung (StVO). Die Änderungen der für die Anwendung erforderlichen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) sind am 10.04.2025 in Kraft getreten.

Die StVO-Novelle 2024 zielt im Wesentlichen darauf ab, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den Umwelt- und Klimaschutz zu stärken und die Lebensqualität in den Städten zu verbessern. Kommunen erhalten hierbei auch mehr Befugnisse, Tempo 30 einzurichten, insbesondere in sensiblen Bereichen. Die Änderungen sind ein Schritt in Richtung sicherer und lebenswerterer Städte.

Im Rahmen der beigefügten Berichtsdrucksache **VO/0623/21** (Anlage 01) wurden bereits 2021 die grundsätzlichen Voraussetzungen zur Einrichtung einer Temporeduzierung auf 30 km/h (rechtlich differenziert nach Tempo 30-Zonen und Tempo 30-Strecken) dargestellt.

Diese Berichtsvorlage stellt die nun in Kraft getretenen erweiterten Anordnungsvoraussetzungen für Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30) dar.

Grundsätzlich gilt in Deutschland auch weiterhin innerorts eine zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Kraftfahrzeuge von 50 km/h (§ 3 Absatz 3 Nr. 1 StVO).

Gemäß § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs (d.h. auch Geschwindigkeitsbeschränkungen) dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt (§ 45 Absatz 9 Satz 3 StVO). Anordnungsvoraussetzung für innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen ist insoweit das Vorliegen einer "**besonderen bzw. qualifizierten Gefahrenlage**".

Gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 StVO gilt § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO nicht für die dort abschließend aufgezählten Anordnungsfälle, d.h. es gelten demnach die allgemeinen - damit erleichterten - Anordnungsvoraussetzungen des § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO und damit reicht das Vorliegen einer "**einfachen bzw. konkreten Gefahrenlage**".

Für die Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen sind hierbei die neugefassten Bestimmungen des § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 4 und Nr. 6 maßgeblich:

1. Lückenschluss-Regelung (§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 4, 2. HS StVO)

Nach der neuen Gesetzesregelung gilt die Lückenschluss-Regelung für kurze streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Streckenabschnitten von **bis zu 500 Metern** (vormals bis zu 300 Metern nur laut VwV-StVO nun auch in der StVO verankert) zwischen zwei Tempo 30-Strecken.

Dies dient zur Verstärkung des Verkehrsflusses und fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei (VwV-StVO zu Zeichen 274, Nr. XII - Rdnr. 14).

Da auch weiterhin weder die neue StVO noch die aktuelle VwV-StVO eine Regelung dazu treffen, wie im Rahmen des nun erweiterten Lückenschlusses mit unterschiedlichen zeitlichen Befristungen der zu verbindenden Tempo 30-Strecken umzugehen ist, wurde diese Frage von hier an das Ministerium (MUNV NRW) herangetragen. Das MUNV kündigte hierzu an, dass dieses nach dortiger Ansicht sehr komplexe Thema im Rahmen

der nächsten VIB (Verkehringenieurbesprechung) erörtert und einer einheitlichen Regelung zugeführt werde.

2. Schützenswerte Einrichtungen (§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 6 StVO)

Die erleichterten Anordnungsvoraussetzungen gelten für innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie weitere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) nun im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen

- **Fußgängerüberwegen (neu)**
- **Kindergärten**
- **Kindertagesstätten**
- **Spielplätzen (neu)**
- **hochfrequentierten Schulwegen (neu)**
- **allgemeinbildenden Schulen**
- **Förderschulen**
- **Alten- und Pflegeheimen**
- **Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (neu)**
- **Krankenhäusern**

Gemäß VwV-StVO soll Tempo 30 auch an Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen und Behinderteneinrichtungen unter bestimmten Bedingungen der **Regelfall** sein, auch im Zuge von klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und anderen Hauptverkehrs- und Vorfahrtsstraßen.

Auf Anraten des MUNV wurden die neuen Zusatzzeichen 1012-55 (Schulweg), 1012-56 (Spielplatz) und 1012-57 (Behinderteneinrichtung) eingeführt, um eine Akzeptanzsteigerung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu erzielen.



Grundsätzlich gelten hierzu auch nach der neuen VwV-StVO weiterhin die folgenden Regelungen (VwV-StVO zu Zeichen 274, Nr. XI - Rdnr. 13):

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, **Spielplätzen**, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für Menschen mit Behinderungen, Alten- und Pflegeheimen, **Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen** (z.B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten) oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten mit seinen kritischen Begleiterscheinungen (z.B. häufige

Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen an einem häufig genutzten Zugang zur Einrichtung, erhöhter Parkraumsuchverkehr, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z.B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

Hochfrequentierte Schulwege (neu)

Um den unbestimmten Rechtsbegriff der "hochfrequentierten Schulwege" weiter auszugestalten, macht die VwV-StVO folgende Vorgaben (VwV-StVO zu Zeichen 274, Nr. XI - Rdnr. 13a):

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit auch entlang hochfrequentierter Schulwege in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z.B. Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

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.

Fußgängerüberwege (neu)

Unter Fußgängerüberwegen (FGÜ) im Sinne von § 26 StVO ist ausschließlich der umgangssprachliche "Zebrastrifen" (Zeichen 350 StVO in Verbindung mit der Markierung gemäß Zeichen 293 StVO) zu verstehen.

Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen ist nur unter den Planungsvoraussetzungen der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) möglich.

Gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 10 StVO können auch FGÜ ohne den Nachweis einer "besonderen Gefahrenlage" und damit **erleichtert angeordnet** werden. Die bisher strengen Anordnungsvoraussetzungen in der VwV-StVO werden deutlich gelockert, so dass FGÜ künftig auch im Rahmen einer **Angebotsplanung** umgesetzt werden können.

Auch zu den erleichterten Anordnungsvoraussetzung für Tempo 30 im Bereich von Fußgängerüberwegen trifft die VwV-StVO konkrete Vorgaben (VwV-StVO zu Zeichen 274, Nr. XI - Rdnr. 13b):

Innerhalb geschlossener Ortschaften kann die Geschwindigkeit auch im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen auf Tempo 30 km/h beschränkt werden. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen (z. B. Sperrgitter) einzubeziehen. Die Beschränkung auf Tempo 30 km/h kommt insbesondere dann in Betracht, wenn die für Fußgängerüberwege bei Tempo 50 km/h erforderlichen Sichtweiten nicht sichergestellt werden können oder Fahrzeugführende ihre Fahrgeschwindigkeit bei Annäherung an den Fußgängerüberweg regelmäßig nicht derart verringern, dass den querungswilligen Fußgängern ihr Vorrang erkennbar eingeräumt werden wird. Die Anordnung ist auf insgesamt höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden.

Spielplätze (neu)

Das BMDV hat den Ländern bereits im Vorgriff auf die StVO-Novelle 2024 am 31.07.2024 seine Rechtsauffassung zu Spielplätzen mitgeteilt.

Hiernach sollten unter diese Vorschrift laut BMDV nur öffentliche Spielplätze fallen sowie private Spielplätze, die jedoch öffentlich zugänglich sind. Die Spielplätze müssten zudem über einen direkten Zugang zur Straße verfügen. Dabei bestehe ein direkter Zugang zur Straße auch dann, wenn der Spielplatz mit einer niedrigen Begrenzung umfasst sei, die von Kindern leicht überwunden werden kann (z. B. niedrige Zäune, Hecken oder Beete). Angaben zur Art der Spielgeräte oder zur Größe von Spielplätzen hat das BMDV nicht gemacht.

Da diese Hinweise nicht in die neuen Regelwerke übernommen wurden, hat das MUNV NRW auch hierzu angekündigt, noch eine landesweite Definition des Begriffs "Spielplatz" vorzunehmen und als Niederschrift mit Erlasscharakter zu veröffentlichen.

Fazit

Die StVO-Novelle 2024 bietet erweiterte und erleichterte Möglichkeiten für Tempo 30-Anordnungen in sensiblen und schützenswerten Bereichen.

Trotz der erweiterten Anordnungsvoraussetzungen gilt weiterhin die Maßgabe, dass für die innerörtliche Absenkung der Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 grundsätzlich immer eine konkrete Anordnungsgrundlage vorliegen muss, die seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sorgfältig geprüft und begründet werden muss.

Die erleichterten Anordnungsvoraussetzungen des neu gefassten § 45 Absatz 9 Satz 4 StVO befreien in diesem Zusammenhang lediglich von den strengeren Nachweisanforderungen einer gesteigerten, d.h. "besonderen bzw. qualifizierten" Gefahrenlage.

Insofern bieten die Neuregelungen zwar immer noch nicht die Grundlage für ein flächendeckendes innerörtliches Tempo 30, schaffen aber die Grundlage für eine erhöhte Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder und ältere Menschen, eine Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastung in Wohngebieten und mehr Flexibilität der Kommunen bei der Verkehrsplanung. Hierbei ist jedoch auch weiterhin der Verkehrsfluss zu berücksichtigen und erforderliche Maßnahmen sind in sorgfältiger Abwägung zu begründen.

Weiteres Vorgehen

Die Verkehrlenkung hat zahlreiche Straßenabschnitte identifiziert, die in den letzten Jahren bereits (negativ) geprüft wurden, da die gesetzlichen Voraussetzungen nicht vorlagen und wird diese nun nach neuer Gesetzeslage sukzessive einer erneuten Überprüfung zuführen. Dies beinhaltet selbstverständlich auch eine aktuelle und sorgfältige Begutachtung anhand der vor Ort vorliegenden verkehrlichen Verhältnisse und Abläufe sowie eine enge Abstimmung u.a. mit der Polizei. Bei der Prüfung von weiteren Strecken handelt es sich ausdrücklich um einen dynamischen Prozess, d.h. es wird selbstverständlich nicht nur im Hinblick auf die neuen Anordnungsvoraussetzungen, sondern auch auf das Vorliegen gegebenenfalls vorliegender geänderter bisheriger Voraussetzungen im Gesamtzusammenhang geprüft.

Mit der erneuten Überprüfung der bekannten Abschnitte wurde bereits begonnen und erste konkrete Maßnahmeempfehlungen werden im aktuellen Gremienlauf vorgelegt. Die weiteren Prüfungen sollen ebenfalls noch innerhalb des Jahres 2025 abgeschlossen werden. Die jeweils zuständigen Gremien werden auch hierüber zeitnah informiert bzw. eingebunden.

Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

Auswirkungen, bitte Auswahl treffen:

Ja, positive Auswirkungen

Begründung:

Durch die Vorlage des Berichtes treten zwar keine unmittelbaren klimatischen Veränderungen ein. Langfristig fördert die Absenkung der Geschwindigkeit in weiteren Bereichen jedoch nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei.

Kosten und Finanzierung

Es entstehen Maßnahme bezogene Kosten je nach konkretem Prüfungsergebnis

Zeitplan

s. weiteres Vorgehen

Anlagen

Anlage 01 - Bericht VO/0623/21