

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



Hier sind nur Änderungen der VwV-StVO aufgeführt, die den Rad- oder Fußverkehr betreffen. Ohne Gewähr – maßgeblich ist der amtliche Text, der noch im [Bundesanzeiger](#) veröffentlicht werden muss.

Gelb markiert: Vom Bundesrat beschlossene Änderungen an der Vorlage der Bundesregierung

Inhalt

Zu § 9 Wenden, Abbiegen und Rückwärtsfahren.....	2
Zu § 26 Fußgängerüberwege	3
Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen	7
Zu Zeichen 230 Ladebereich	9
Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße.....	10
Zu Zeichen 244.3 und 244.4 Beginn und Ende einer Fahrradzone	12
Zu Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen.....	13
Zu Zeichen 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art.....	21
Zu Zeichen 274 Nummer XI.....	22
Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen.....	26
Zu Zeichen 315	28
Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich	29
Zu Zeichen 350 Fußgängerüberweg.....	31
Zu § 45 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen	31

Zu § 9 Wenden, Abbiegen und Rückwärtsfahren

VwV-StVO Fassung bis 2025	Vorlage des BMDV für den Bundesrat	VwV-StVO mit Änderungen des Bundesrats
<p>4 II. Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) und an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sind Radwegefurten stets zu markieren. Sie dürfen nicht markiert werden an Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“, an erheblich (mehr als ca. 5 m) abgesetzten Radwegen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) oder an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sowie dort nicht, wo dem Radverkehr durch Zeichen 205 eine Wartepflicht auferlegt wird. Die Sätze 1 und 2 kommen inhaltlich auch zur Anwendung, wenn im Zuge einer Vorfahrtstraße ein Gehweg zur Benutzung durch den Radverkehr freigegeben ist.</p>	<p>4 II. Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) und an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sind Radwegefurten stets zu markieren. Sie dürfen nicht markiert werden an Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“, an erheblich (mehr als ca. 5 m) abgesetzten Radwegen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) oder an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sowie dort nicht, wo dem Radverkehr durch Zeichen 205 eine Wartepflicht auferlegt wird. Die Sätze 1 und 2 kommen inhaltlich auch zur Anwendung, wenn im Zuge einer Vorfahrtstraße oder einer Straße mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 ein Gehweg zur Benutzung durch den Radverkehr freigegeben ist.</p>	<p>4 II. Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) und an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sind Radwegefurten stets zu markieren. Sie dürfen nicht markiert werden an Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“, an erheblich (mehr als ca. 5 m) abgesetzten Radwegen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) oder an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sowie dort nicht, wo dem Radverkehr durch Zeichen 205 eine Wartepflicht auferlegt wird. Die Sätze 1 und 2 kommen inhaltlich auch zur Anwendung, wenn im Zuge einer Vorfahrtstraße oder einer Straße mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 ein Gehweg zur Benutzung durch den Radverkehr freigegeben ist.</p>

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



Zu § 26 Fußgängerüberwege

VwV-StVO Fassung bis 2025	Vorlage des BMDV für den Bundesrat	VwV-StVO mit Änderungen des Bundesrats
<p>1 1. Fußgängerüberwege dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und nicht auf Straßen angelegt werden, auf denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf.</p> <p>2 2. Die Anlage von Fußgängerüberwegen kommt in der Regel nur in Frage, wenn auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind.</p> <p>3 3. Fußgängerüberwege dürfen nur angelegt werden, wenn nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden muß. Dies gilt nicht an Kreuzungen und Einmündungen in den Straßen mit Wartepflicht.</p> <p>4 4. Fußgängerüberwege müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein; das gilt nicht, wenn ausnahmsweise zwei Überwege hintereinander an einer Kreuzung oder Einmündung liegen.</p> <p>5</p>	<p>1 1. Fußgängerüberwege dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und nicht auf Straßen angelegt werden, auf denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf.</p> <p>2 2. Die Anlage von Fußgängerüberwegen kommt in der Regel nur in Frage, wenn auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind.</p> <p>3 3. Fußgängerüberwege dürfen nur angelegt werden, wenn nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden muss. Dies gilt nicht an Kreuzungen und Einmündungen in den Straßen mit Wartepflicht.</p> <p>4 4. Im Zuge von Grünen Wellen, in der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Sonderfahrstreifen nach Zeichen 245 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden.</p> <p>5</p>	<p>1 1. Fußgängerüberwege dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und nicht auf Straßen angelegt werden, auf denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf.</p> <p>2 2. Die Anlage von Fußgängerüberwegen kommt in der Regel nur in Frage, wenn auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind.</p> <p>3 3. Fußgängerüberwege dürfen nur angelegt werden, wenn nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden muss. Dies gilt nicht an Kreuzungen und Einmündungen in den Straßen mit Wartepflicht.</p> <p>3a 3a. Fußgängerüberwege müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein; das gilt nicht, wenn ausnahmsweise zwei Überwege hintereinander an einer Kreuzung oder Einmündung liegen.</p> <p>4</p>

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>5. Im Zuge von Grünen Wellen, in der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Sonderfahrstreifen nach Zeichen 245 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden.</p> <p>6</p> <p>6. In der Regel sollen Fußgängerüberwege zum Schutz der Fußgänger auch über Radwege hinweg angelegt werden.</p> <p>7</p> <p>II. Verkehrliche Voraussetzungen Fußgängerüberwege sollten in der Regel nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt. Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es das Fußgängeraufkommen nötig macht.</p> <p>8</p> <p>III. Lage</p> <p>1. Fußgängerüberwege sollten möglichst so angelegt werden, daß die Fußgänger die Fahrbahn auf dem kürzesten Wege überschreiten.</p> <p>9</p> <p>2. Fußgängerüberwege sollten in der Gehrichtung der Fußgänger liegen. Wo Umwege für Fußgänger zum Erreichen des Überwegs unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer.</p>	<p>5. In der Regel sollen Fußgängerüberwege zum Schutz der Fußgänger auch über Radwege hinweg angelegt werden.</p> <p>6</p> <p>II. Lage</p> <p>1. Fußgängerüberwege sollten möglichst so angelegt werden, dass die Fußgänger die Fahrbahn auf dem kürzesten Wege überschreiten.</p> <p>7</p> <p>2. Fußgängerüberwege sollten dort liegen, wo der Querungsbedarf des Fußverkehrs besteht. Wo Umwege für Fußgänger zum Erreichen des Überwegs unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer.</p> <p>8</p> <p>3. Bei Fußgängerüberwegen an Kreuzungen und Einmündungen ist zu prüfen, ob es nicht ausreicht, über die Straße mit Vorfahrt nur einen Fußgängerüberweg anzulegen. Bei Einbahnstraßen sollte dieser vor der Kreuzung oder Einmündung liegen. An Kreuzungen und Einmündungen mit abnickender Vorfahrt darf ein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße nicht angelegt werden.</p> <p>9</p> <p>4. Vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollten Fußgänger nicht unmittelbar auf den Fußgängerüberweg</p>	<p>4. In der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Sonderfahrstreifen nach Zeichen 245 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Auch eine eingerichtete Grüne Welle kann dagegensprechen, einen Fußgängerüberweg anzulegen.</p> <p>5</p> <p>5. In der Regel sollen Fußgängerüberwege zum Schutz der Fußgänger auch über Radwege hinweg angelegt werden.</p> <p>6</p> <p>II. Lage</p> <p>1. Fußgängerüberwege sollten möglichst so angelegt werden, dass die Fußgänger die Fahrbahn auf kurzem Weg überschreiten.</p> <p>7</p> <p>2. Fußgängerüberwege sollten dort liegen, wo der Querungsbedarf des Fußverkehrs besteht. Wo Umwege für Fußgänger zum Erreichen des Überwegs unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer.</p> <p>8</p> <p>3. Bei Fußgängerüberwegen an Kreuzungen und Einmündungen ist zu prüfen, ob es nicht ausreicht, über die Straße mit Vorfahrt nur einen Fußgängerüberweg anzulegen. Bei Einbahnstraßen sollte dieser vor der Kreuzung oder Einmündung liegen. An Kreuzungen und Einmündungen mit</p>
--	---	---

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>10 3. Bei Fußgängerüberwegen an Kreuzungen und Einmündungen ist zu prüfen, ob es nicht ausreicht, über die Straße mit Vorfahrt nur einen Fußgängerüberweg anzulegen. Bei Einbahnstraßen sollte dieser vor der Kreuzung oder Einmündung liegen. An Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt darf ein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße nicht angelegt werden.</p> <p>11 4. Vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollten Fußgänger nicht unmittelbar auf den Fußgängerüberweg stoßen, sondern durch Absperrungen geführt werden.</p> <p>12 5. Im Zuge von Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenem Bahnkörper sollen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Fußgängerüberwege über Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Bahnkörper sollen an den Übergängen über den Gleisraum mit versetzten Absperrungen abgeschränkt werden.</p> <p>13 IV. Markierung und Beschilderung 1. Die Markierung erfolgt mit Zeichen 293.</p> <p>14</p>	<p>stoßen, sondern durch Absperrungen geführt werden.</p> <p>10 5. Im Zuge von Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenem Bahnkörper sollen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Fußgängerüberwege über Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Bahnkörper sollen an den Übergängen über den Gleisraum mit versetzten Absperrungen abgeschränkt werden.</p> <p>11 III. Ausgestaltung 1. Die Markierung erfolgt mit Zeichen 293.</p> <p>12 2. Auf Fußgängerüberwege wird mit Zeichen 350 hingewiesen. In wartepflichtigen Zufahrten ist dies in der Regel entbehrlich.</p> <p>13 3. Fußgängerüberwege sind behindertengerecht auszugestalten.</p> <p>14 Die Straßenverkehrsbehörden müssen die Einhaltung der Beleuchtungskriterien nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) gewährleisten und gegebenenfalls notwendige Beleuchtungseinrichtungen anordnen (§ 45 Absatz 5 Satz 2).</p> <p>15 IV. Richtlinien</p>	<p>abknickender Vorfahrt darf ein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße nicht angelegt werden.</p> <p>9 4. Vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollten Fußgänger nicht unmittelbar auf den Fußgängerüberweg stoßen, sondern durch Absperrungen geführt werden.</p> <p>10 5. Im Zuge von Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenem Bahnkörper sollen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Fußgängerüberwege über Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Bahnkörper sollen an den Übergängen über den Gleisraum mit versetzten Absperrungen abgeschränkt werden.</p> <p>11 III. Ausgestaltung 1. Die Markierung erfolgt mit Zeichen 293.</p> <p>12 2. Auf Fußgängerüberwege wird mit Zeichen 350 hingewiesen. In wartepflichtigen Zufahrten ist dies in der Regel entbehrlich.</p> <p>13 3. Fußgängerüberwege sind behindertengerecht auszugestalten.</p>
---	---	---

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>Auf Fußgängerüberwege wird mit Zeichen 350 hingewiesen. In wartepflichtigen Zufahrten ist dies in der Regel entbehrlich.</p> <p>V. Beleuchtung</p> <p>15 Die Straßenverkehrsbehörden müssen die Einhaltung der Beleuchtungskriterien nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) gewährleisten und gegebenenfalls notwendige Beleuchtungseinrichtungen anordnen (§ 45 Absatz 5 Satz 2).</p> <p>16 VI. Richtlinien Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gibt im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) im Verkehrsblatt bekannt.</p>	<p>Im Übrigen wird auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) hingewiesen.</p>	<p>14 4. Die Straßenverkehrsbehörden müssen die Einhaltung der Beleuchtungskriterien nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) gewährleisten und gegebenenfalls notwendige Beleuchtungseinrichtungen anordnen (§ 45 Absatz 5 Satz 2).</p> <p>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.</p>
---	---	--

Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

VwV-StVO Fassung bis 2025	Vorlage des BMDV für den Bundesrat	VwV-StVO mit Änderungen des Bundesrats
<p>1 I. Die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sollen die allgemeinen Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen. Bei der Straßenbaubehörde ist gegebenenfalls eine Prüfung anzuregen, ob an Stelle von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen vorrangig durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann.</p> <p>2 Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht anzuordnen. Dies gilt auch für die Anordnung von Verkehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtliche Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht</p>	<p>1 1. Die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sollen die allgemeinen Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen. Bei der Straßenbaubehörde ist gegebenenfalls eine Prüfung anzuregen, ob an Stelle von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen vorrangig durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann.</p> <p>2 Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht anzuordnen. Dies gilt auch für die Anordnung von Verkehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtliche Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird. Abweichungen bedürfen der</p>	<p>1 1. Die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sollen die allgemeinen Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen. Bei der Straßenbaubehörde ist gegebenenfalls eine Prüfung anzuregen, ob an Stelle von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen vorrangig durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann.</p> <p>2 Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht anzuordnen. Dies gilt auch für die Anordnung von Verkehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtliche Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird. Abweichungen bedürfen der</p>

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>wird. Abweichungen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesbehörde.</p> <p>3 Verkehrszeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo dies nach den Umständen geboten ist. Über die Anordnung von Verkehrszeichen darf in jedem Einzelfall und nur nach gründlicher Prüfung entschieden werden; die Zuziehung ortsfremder Sachverständiger kann sich empfehlen.</p> <p>4 1. Beim Einsatz moderner Mittel zur Regelung und Lenkung des Verkehrs ist auf die Sicherheit besonders Bedacht zu nehmen. Verkehrszeichen, Markierungen, Verkehrseinrichtungen sollen den Verkehr sinnvoll lenken, einander nicht widersprechen und so den Verkehr sicher führen. Die Wahrnehmbarkeit darf nicht durch Häufung von Verkehrszeichen beeinträchtigt werden.</p> <p>5 2. Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der</p>	<p>Zustimmung der obersten Landesbehörde. Die vorstehenden Sätze gelten nicht für Anordnungen, die zur Förderung der Elektromobilität nach dem Elektromobilitätsgesetz, zur Förderung des Carsharing nach dem Carsharinggesetz oder auf Grundlage von § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO getroffen werden.</p> <p>3 Verkehrszeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo dies nach den Umständen geboten ist. Über die Anordnung von Verkehrszeichen darf in jedem Einzelfall und nur nach gründlicher Prüfung entschieden werden; die Zuziehung ortsfremder Sachverständiger kann sich empfehlen.</p> <p>4 Verkehrszeichen, Markierungen und Verkehrseinrichtungen sollen den Verkehr sinnvoll lenken, einander nicht widersprechen und so den Verkehr sicher führen. Die Wahrnehmbarkeit darf nicht durch Häufung von Verkehrszeichen beeinträchtigt werden.</p> <p>5 Die Leichtigkeit des Verkehrs ist für alle Verkehrsarten mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer</p>	<p>Zustimmung der obersten Landesbehörde. Die vorstehenden Sätze gelten nicht für Anordnungen, die zur Förderung der Elektromobilität nach dem Elektromobilitätsgesetz, zur Förderung des Carsharing nach dem Carsharinggesetz oder auf Grundlage von § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO getroffen werden.</p> <p>3 Verkehrszeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo dies nach den Umständen geboten ist. Über die Anordnung von Verkehrszeichen darf in jedem Einzelfall und nur nach gründlicher Prüfung entschieden werden; die Zuziehung ortsfremder Sachverständiger kann sich empfehlen.</p> <p>4 Beim Einsatz moderner Mittel zur Regelung und Lenkung des Verkehrs ist auf die Sicherheit besonders Bedacht zu nehmen. Verkehrszeichen, Markierungen und Verkehrseinrichtungen sollen den Verkehr sinnvoll lenken, einander nicht widersprechen und so den Verkehr sicher führen. Die Wahrnehmbarkeit darf nicht durch Häufung von Verkehrszeichen beeinträchtigt werden.</p> <p>5</p>
---	--	---

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen. ...</p>	<p>geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor. Dabei ist die besondere Schutzbedürftigkeit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und der Menschen mit Behinderungen besonders zu berücksichtigen. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des nichtmotorisierten Verkehrs ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen. ...</p>	<p>Die Leichtigkeit des Verkehrs ist für alle Verkehrsarten mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor. Dabei ist die besondere Schutzbedürftigkeit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und der Menschen mit Behinderungen besonders zu berücksichtigen. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des nichtmotorisierten Verkehrs ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen. ...</p>
--	---	--

Zu Zeichen 230 Ladebereich

VwV-StVO Fassung bis 2025	Vorlage des BMDV für den Bundesrat	VwV-StVO mit Änderungen des Bundesrats
(Keine vorherige Fassung)	<p>1 I. Die Anordnung des Zeichens ist insbesondere dort in Betracht zu ziehen, wo damit zu rechnen ist, dass zum Zweck des Be- oder Entladens (gewerblicher und privater Art einschließlich Kurier-, Express- und Paketdiensten) in zweiter Reihe oder auf Flächen des Fuß- oder Radverkehrs</p>	<p>1 I. Die Anordnung des Zeichens ist insbesondere dort in Betracht zu ziehen, wo damit zu rechnen ist, dass zum Zweck des Be- oder Entladens (gewerblicher und privater Art einschließlich Kurier-, Express- und Paketdiensten) in zweiter Reihe oder auf Flächen des Fuß- oder Radverkehrs</p>

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



	<p>oder sonst in unzulässiger Weise gehalten oder geparkt wird.</p> <p>2 II. Der Ladebereich kann durch Zusatzzeichen zeitlich beschränkt werden.</p> <p>3 III. Der Ladebereich kann markiert werden (z.B. durch die Grenzmarkierung, Zeichen 299).</p>	<p>oder sonst in unzulässiger Weise gehalten oder geparkt wird.</p> <p>2 II. Der Ladebereich kann durch Zusatzzeichen zeitlich beschränkt werden.</p> <p>3 III. Der Ladebereich kann markiert werden (z.B. durch die Grenzmarkierung, Zeichen 299).</p>
--	---	---

Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße

VwV-StVO Fassung bis 2025	Vorlage des BMDV für den Bundesrat	VwV-StVO mit Änderungen des Bundesrats
<p>1 I. Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu</p>	<p>1 1. Die Anordnung einer Fahrradstraße aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe</p>	<p>1 1. Die Anordnung einer Fahrradstraße aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe</p>

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.</p> <p>2</p> <p>II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).</p> <p>3</p> <p>III. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.</p> <p>4</p> <p>IV. Das Zeichen 244.2 ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo</p>	<p>Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird. Zur Förderung des Radverkehrs kann eine Fahrradstraße auch unter den Maßgaben nach Nummer VII zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummern 14a ff., angeordnet werden.</p> <p>2</p> <p>2. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden. Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Zur effektiven Unterbindung unzulässigen Durchgangsverkehrs können ergänzende Anordnungen in Betracht kommen (vgl. Nummer VII 5 zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 14e).</p>	<p>Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird. Zur Förderung des Radverkehrs kann eine Fahrradstraße auch unter den Maßgaben nach Nummer VII zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummern 14a ff., angeordnet werden.</p> <p>2</p> <p>2. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden. Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Zur effektiven Unterbindung unzulässigen Durchgangsverkehrs können ergänzende Anordnungen in Betracht kommen (vgl. Nummer VII 5 zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 14e).</p> <p>3</p> <p>III. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf</p>
--	---	--

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.</p>		<p>Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden. 4 IV. Das Zeichen 244.2 ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.</p>
---	--	---

Zu Zeichen 244.3 und 244.4 Beginn und Ende einer Fahrradzone

VwV-StVO Fassung bis 2025	Vorlage des BMDV für den Bundesrat	VwV-StVO mit Änderungen des Bundesrats
<p>1 I. Vgl. zu § 45 Absatz 1i. 2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradzonen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung</p>	<p>1 I. Vgl. zu § 45 Absatz 1i. 2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf in Fahrradzonen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden. Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Zur</p>	<p>1 I. Vgl. zu § 45 Absatz 1i. 2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf in Fahrradzonen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden. Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Zur effektiven</p>

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). 3 III. Die VwV zu den Zeichen 274.1 und 274.2 gilt entsprechend.</p>	<p>effektiven Unterbindung unzulässigen Durchgangsverkehrs können ergänzende Anordnungen in Betracht kommen (vgl. Nummer VII 5 zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 14e). 3 III. Die VwV zu den Zeichen 274.1 und 274.2 gilt entsprechend.</p>	<p>Unterbindung unzulässigen Durchgangsverkehrs können ergänzende Anordnungen in Betracht kommen (vgl. Nummer VII 5 zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 14e). 3 III. Die VwV zu den Zeichen 274.1 und 274.2 gilt entsprechend.</p>
---	---	---

Zu Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen

VwV-StVO Fassung bis 2025	Vorlage des BMDV für den Bundesrat	VwV-StVO mit Änderungen des Bundesrats
<p>1 Durch das Zeichen werden markierte Sonderfahrstreifen den Omnibussen des Linienverkehrs sowie des Schüler- und Behindertenverkehrs vorbehalten. 2 I. Der Sonderfahrstreifen soll im Interesse der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen. Er ist damit geeignet, den öffentlichen Personenverkehr gegenüber dem Individualverkehr zu fördern (vgl.</p>	<p>1 Durch das Zeichen werden markierte Sonderfahrstreifen den Omnibussen des Linienverkehrs sowie des Schüler- und Behindertenverkehrs vorbehalten. 2 I. Der Bussonderfahrstreifen soll im Interesse der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen. Er kann auch angeordnet werden, um den öffentlichen Personenverkehr gegenüber dem Individualverkehr zu fördern (vgl. Nummer VII zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 14a ff.).</p>	<p>1 Durch das Zeichen werden markierte Sonderfahrstreifen den Omnibussen des Linienverkehrs sowie des Schüler- und Behindertenverkehrs vorbehalten. 2 I. Der Bussonderfahrstreifen soll im Interesse der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen. Er kann auch angeordnet werden, um den öffentlichen Personenverkehr gegenüber dem Individualverkehr zu fördern (vgl. Nummer VII zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 14a ff.).</p>

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>Nummer I 2 letzter Satz zu den §§ 39 bis 43; Randnummer 5).</p> <p>3</p> <p>II. 1. Die Anordnung von Sonderfahrstreifen kommt dann in Betracht, wenn die vorhandene Fahrbahnbreite ein ausgewogenes Verhältnis im Verkehrsablauf des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs unter Berücksichtigung der Zahl der beförderten Personen nicht mehr zulässt. Auch bei kurzen Straßenabschnitten (z. B. vor Verkehrsknotenpunkten) kann die Anordnung von Sonderfahrstreifen gerechtfertigt sein. Die Anordnung von Sonderfahrstreifen kann sich auch dann anbieten, wenn eine Entflechtung des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs von Vorteil ist oder zumindest der Verkehrsablauf des öffentlichen Personennahverkehrs verbessert werden kann.</p> <p>4</p> <p>2. Vor der Anordnung des Zeichens ist stets zu prüfen, ob nicht durch andere verkehrsregelnde Maßnahmen (z. B. durch Zeichen 220, 253, 283, 301, 306, 421) eine ausreichende Verbesserung</p>	<p>3</p> <p>II.</p> <p>1. Auch bei kurzen Straßenabschnitten (z. B. vor Verkehrsknotenpunkten) kann die Anordnung von Bussonderfahrstreifen gerechtfertigt sein.</p> <p>4</p> <p>2. Bussonderfahrstreifen dürfen in Randlage rechts, in Einbahnstraßen rechts oder links, in Mittellage allein oder im Gleisraum von Straßenbahnen sowie auf baulich abgegrenzten Straßenteilen auch entgegengesetzt der Fahrtrichtung angeordnet werden.</p> <p>5</p> <p>3. Die Sicherheit des Radverkehrs ist zu gewährleisten. Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, sollte er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Bussonderfahrstreifen zugelassen werden. Ist das wegen besonderer Bedürfnisse des Linienverkehrs nicht möglich und müsste der Radverkehr zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr ohne Radfahrstreifen fahren, ist von der Anordnung des Zeichens abzusehen.</p> <p>6</p> <p>4. Wird anderer Verkehr auf Bussonderfahrstreifen zugelassen, dürfen</p>	<p>3</p> <p>II.</p> <p>1. Auch bei kurzen Straßenabschnitten (z. B. vor Verkehrsknotenpunkten) kann die Anordnung von Bussonderfahrstreifen gerechtfertigt sein.</p> <p>4</p> <p>2. Bussonderfahrstreifen dürfen in Randlage rechts, in Einbahnstraßen rechts oder links, in Mittellage allein oder im Gleisraum von Straßenbahnen sowie auf baulich abgegrenzten Straßenteilen auch entgegengesetzt der Fahrtrichtung angeordnet werden.</p> <p>5</p> <p>3. Die Sicherheit des Radverkehrs ist zu gewährleisten. Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, sollte er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Bussonderfahrstreifen zugelassen werden. Ist das wegen besonderer Bedürfnisse des Linienverkehrs nicht möglich und müsste der Radverkehr zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr ohne Radfahrstreifen fahren, ist von der Anordnung des Zeichens abzusehen.</p> <p>6</p> <p>4. Wird anderer Verkehr auf Bussonderfahrstreifen zugelassen, dürfen</p>
---	--	--

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>des Verkehrsflusses oder eine Verlagerung des Verkehrs erreicht werden kann.</p> <p>5</p> <p>3. Sonderfahrstreifen dürfen in Randlage rechts, in Einbahnstraßen rechts oder links, in Mittellage allein oder im Gleisraum von Straßenbahnen sowie auf baulich abgegrenzten Straßenteilen auch entgegengesetzt der Fahrtrichtung angeordnet werden.</p> <p>6</p> <p>4. Die Sicherheit des Radverkehrs ist zu gewährleisten. Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, sollte er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Sonderfahrstreifen zugelassen werden. Ist das wegen besonderer Bedürfnisse des Linienverkehrs nicht möglich und müsste der Radverkehr zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr ohne Radfahrstreifen fahren, ist von der Anordnung des Zeichens abzusehen.</p> <p>7</p> <p>5. Werden Krankenfahrzeuge, Fahrräder, Busse im Gelegenheitsverkehr oder elektrisch betriebene Fahrzeuge zugelassen,</p>	<p>auf dem Bussonderfahrstreifen keine besonderen Lichtzeichen (§ 37 Absatz 2 Nummer 4 Satz 2, 2. Halbsatz) für den öffentlichen Personenverkehr (Anlage 4 der BOStrab) gezeigt werden, es sei denn, für diese Verkehre werden eigene Lichtzeichen angeordnet.</p> <p>7</p> <p>5. Taxen sollen grundsätzlich und elektrisch betriebene Fahrzeuge dürfen auf Bussonderfahrstreifen zugelassen werden, wenn dadurch der Linienverkehr nicht wesentlich gestört wird. Satz 1 gilt nicht für Bussonderfahrstreifen im Gleisraum von Schienenbahnen. Insbesondere für den Übergang der Bussonderfahrstreifen zum allgemeinen Verkehrsraum gilt für die Zulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen auf diesen Bussonderfahrstreifen, dass die Gewährleistung eines sicheren und flüssigen allgemeinen Verkehrsablaufs stets vorgeht.</p> <p>8</p> <p>6. Gegenseitige Behinderungen, die durch stark benutzte Zu- und Abfahrten (z. B. bei Parkhäusern, Tankstellen) hervorgerufen werden, sind durch geeignete Maßnahmen, wie Verlegung der Zu- und Abfahrten in Nebenstraßen, auf ein Mindestmaß zu beschränken.</p>	<p>auf dem Bussonderfahrstreifen keine besonderen Lichtzeichen (§ 37 Absatz 2 Nummer 4 Satz 2, 2. Halbsatz) für den öffentlichen Personenverkehr (Anlage 4 der BOStrab) gezeigt werden, es sei denn, für diese Verkehre werden eigene Lichtzeichen angeordnet.</p> <p>7</p> <p>5. Taxen sollen grundsätzlich und elektrisch betriebene Fahrzeuge dürfen auf Bussonderfahrstreifen zugelassen werden, wenn dadurch der Linienverkehr nicht wesentlich gestört wird. Satz 1 gilt nicht für Bussonderfahrstreifen im Gleisraum von Schienenbahnen. Insbesondere für den Übergang der Bussonderfahrstreifen zum allgemeinen Verkehrsraum gilt für die Zulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen auf diesen Bussonderfahrstreifen, dass die Gewährleistung eines sicheren und flüssigen allgemeinen Verkehrsablaufs stets vorgeht.</p> <p>8</p> <p>6. Gegenseitige Behinderungen, die durch stark benutzte Zu- und Abfahrten (z. B. bei Parkhäusern, Tankstellen) hervorgerufen werden, sind durch geeignete Maßnahmen, wie Verlegung der Zu- und Abfahrten in Nebenstraßen, auf ein Mindestmaß zu beschränken.</p>
--	--	--

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>dürfen auf dem Sonderfahrstreifen keine besonderen Lichtzeichen (§ 37 Absatz 2 Nummer 4 Satz 2, 2. Halbsatz) für den öffentlichen Personenverkehr (Anlage 4 der BOStrab) gezeigt werden, es sei denn, für diese Verkehre werden eigene Lichtzeichen angeordnet.</p> <p>8</p> <p>6. Taxen sollen grundsätzlich und elektrisch betriebene Fahrzeuge dürfen auf Sonderfahrstreifen zugelassen werden, wenn dadurch der Linienverkehr nicht wesentlich gestört wird. Satz 1 gilt nicht für Sonderfahrstreifen im Gleisraum von Schienenbahnen. Insbesondere für den Übergang der Sonderfahrstreifen zum allgemeinen Verkehrsraum gilt für die Zulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen auf diesen Sonderfahrstreifen, dass die Gewährleistung eines sicheren und flüssigen allgemeinen Verkehrsablaufs stets vorgeht.</p> <p>9</p> <p>7. Gegenseitige Behinderungen, die durch stark benutzte Zu- und Abfahrten (z. B. bei Parkhäusern, Tankstellen) hervorgerufen werden, sind durch geeignete Maßnahmen, wie Verlegung</p>	<p>9</p> <p>7. Bussonderfahrstreifen im Gleisraum von Straßenbahnen dürfen nur im Einvernehmen mit der Technischen Aufsichtsbehörde nach § 58 Absatz 3 der Straßenbahn-, Bau- und Betriebsordnung angeordnet werden.</p> <p>10</p> <p>III. 1. Zur Aufstellung vgl. Nummer III 8 zu §§ 39 bis 43. Das Zeichen ist an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen. Zur Verdeutlichung kann die Markierung „BUS“ auf der Fahrbahn aufgetragen werden.</p> <p>11</p> <p>2. Die Ausführung der Markierungen richtet sich nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS).</p> <p>12</p> <p>3. Bussonderfahrstreifen in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung, die gegen die Fahrbahn des entgegengerichteten Verkehrs baulich abzugrenzen sind, sollen auch am Beginn der Einbahnstraße durch das Zeichen kenntlich gemacht werden. Es kann sich empfehlen, dem allgemeinen Verkehr die Führung des Busverkehrs anzuzeigen.</p> <p>13</p> <p>4. Kann durch eine Markierung eine Erleichterung des Linienverkehrs erreicht</p>	<p>9</p> <p>7. Bussonderfahrstreifen im Gleisraum von Straßenbahnen dürfen nur im Einvernehmen mit der Technischen Aufsichtsbehörde nach § 58 Absatz 3 der Straßenbahn-, Bau- und Betriebsordnung angeordnet werden.</p> <p>10</p> <p>III. 1. Zur Aufstellung vgl. Nummer III 8 zu §§ 39 bis 43. Das Zeichen ist an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen. Zur Verdeutlichung kann die Markierung „BUS“ auf der Fahrbahn aufgetragen werden.</p> <p>11</p> <p>2. Die Ausführung der Markierungen richtet sich nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS).</p> <p>12</p> <p>3. Bussonderfahrstreifen in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung, die gegen die Fahrbahn des entgegengerichteten Verkehrs baulich abzugrenzen sind, sollen auch am Beginn der Einbahnstraße durch das Zeichen kenntlich gemacht werden. Es kann sich empfehlen, dem allgemeinen Verkehr die Führung des Busverkehrs anzuzeigen.</p> <p>13</p> <p>4. Kann durch eine Markierung eine Erleichterung des Linienverkehrs erreicht</p>
--	--	--

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>der Zu- und Abfahrten in Nebenstraßen, auf ein Mindestmaß zu beschränken.</p> <p>10 8. Sonderfahrstreifen ohne zeitliche Beschränkung in Randlage dürfen nur dort angeordnet werden, wo kein Anliegerverkehr vorhanden ist und das Be- und Entladen, z. B. in besonderen Ladestraßen oder Innenhöfen, erfolgen kann. Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, sind für die Sonderfahrstreifen zeitliche Beschränkungen vorzusehen.</p> <p>11 9. Zur Befriedigung des Kurzparkbedürfnisses während der Geltungsdauer der Sonderfahrstreifen sollte die Parkzeit in nahegelegenen Nebenstraßen beschränkt werden.</p> <p>12 10. Sonderfahrstreifen im Gleisraum von Straßenbahnen dürfen nur im Einvernehmen mit der Technischen Aufsichtsbehörde nach § 58 Absatz 3 der Straßenbahn-, Bau- und Betriebsordnung angeordnet werden.</p> <p>13 11. Die Zeichen sind auf die Zeiten zu beschränken, in denen Linienbusverkehr stattfindet. Dies gilt nicht, wenn sich der Sonderfahrstreifen in Mittellage befindet</p>	<p>werden (Fahrstreifen in Mittellage, im Gleisraum von Straßenbahnen oder auf baulich abgesetzten Straßenteilen), empfiehlt es sich, auf das Zeichen zu verzichten.</p> <p>Die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens gelten entsprechend.</p> <p>14 5. Die Leichtigkeit des Verkehrs auf Bussonderfahrstreifen an Kreuzungen und Einmündungen kann durch Abbiegeverbote für den Individualverkehr (z. B. Zeichen 209 bis 214) verbessert werden. Notfalls sind besondere Lichtzeichen (§ 37 Absatz 2 Nummer 4) anzuordnen. Die Einrichtung von Busschleusen oder die Vorgabe bedarfsgerechter Vor- und Nachlaufzeiten an Lichtzeichenanlagen wird empfohlen.</p> <p>15 6. Ist die Kennzeichnung des Endes eines Bussonderfahrstreifens erforderlich, ist das Zeichen mit dem Zusatzzeichen „Ende“ anzuordnen.</p> <p>16 IV. Zur Erprobung unterschiedlicher Mobilitätsformen kann ein Bussonderfahrstreifen auch freigegeben werden für- elektrisch betriebene Fahrzeuge (Zusatzzeichen 1024-20),</p>	<p>werden (Fahrstreifen in Mittellage, im Gleisraum von Straßenbahnen oder auf baulich abgesetzten Straßenteilen), empfiehlt es sich, auf das Zeichen zu verzichten.</p> <p>Die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens gelten entsprechend.</p> <p>14 5. Die Leichtigkeit des Verkehrs auf Bussonderfahrstreifen an Kreuzungen und Einmündungen kann durch Abbiegeverbote für den Individualverkehr (z. B. Zeichen 209 bis 214) verbessert werden. Notfalls sind besondere Lichtzeichen (§ 37 Absatz 2 Nummer 4) anzuordnen. Die Einrichtung von Busschleusen oder die Vorgabe bedarfsgerechter Vor- und Nachlaufzeiten an Lichtzeichenanlagen wird empfohlen.</p> <p>15 6. Ist die Kennzeichnung des Endes eines Bussonderfahrstreifens erforderlich, ist das Zeichen mit dem Zusatzzeichen „Ende“ anzuordnen.</p> <p>16 IV. Zur Erprobung unterschiedlicher Mobilitätsformen kann ein Bussonderfahrstreifen auch freigegeben werden für- elektrisch betriebene Fahrzeuge (Zusatzzeichen 1024-20),</p>
--	--	--

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>und baulich oder durch Zeichen 295 von dem Individualverkehr abgegrenzt ist. Dann soll auf eine zeitliche Beschränkung verzichtet werden. Die Geltungsdauer zeitlich beschränkter Sonderfahrstreifen sollte innerhalb des Betriebsnetzes einheitlich angeordnet werden.</p> <p>14 12. Die Anordnung von Sonderfahrstreifen soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren.</p> <p>15 III. 1. Zur Aufstellung vgl. Nummer III 8 zu §§ 39 bis 43. Das Zeichen ist an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen. Zur Verdeutlichung kann die Markierung „BUS“ auf der Fahrbahn aufgetragen werden.</p> <p>16 2. Ist das Zeichen zeitlich beschränkt, ist der Sonderfahrstreifen durch eine Leitlinie (Zeichen 340) ansonsten grundsätzlich durch eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) zu markieren. Auch Sonderfahrstreifen ohne zeitliche Beschränkung sind dort</p>	<ul style="list-style-type: none">- Carsharingfahrzeuge (Zusatzzeichen 1024-21),- mehrfachbesetzte Personenkraftwagen (Zusatzzeichen 1024-22),- andere besondere Mobilitätsformen durch geeignetes Zusatzzeichen; auf Satz 3 der Rn. 46 zu §§ 39 bis 43 wird hingewiesen.	<ul style="list-style-type: none">- Carsharingfahrzeuge (Zusatzzeichen 1024-21),- mehrfachbesetzte Personenkraftwagen (Zusatzzeichen 1024-22),- andere besondere Mobilitätsformen durch geeignetes Zusatzzeichen; auf Satz 3 der Rn. 46 zu §§ 39 bis 43 wird hingewiesen.
---	---	---

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>mit Zeichen 340 zu markieren, wo ein Überqueren zugelassen werden muss (z. B. aus Grundstücksein- und -ausfahrten). Die Ausführung der Markierungen richtet sich nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS).</p> <p>17</p> <p>3. Sonderfahrstreifen in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung, die gegen die Fahrbahn des entgegengerichteten Verkehrs baulich abzugrenzen sind, sollen auch am Beginn der Einbahnstraße durch das Zeichen kenntlich gemacht werden. Es kann sich empfehlen, dem allgemeinen Verkehr die Führung des Busverkehrs anzuzeigen.</p> <p>18</p> <p>4. Kann durch eine Markierung eine Erleichterung des Linienverkehrs erreicht werden (Fahrstreifen in Mittellage, im Gleisraum von Straßenbahnen oder auf baulich abgesetzten Straßenteilen), empfiehlt es sich, auf das Zeichen zu verzichten.</p> <p>Die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Sonderfahrstreifens gelten entsprechend.</p> <p>19</p>		
--	--	--

<p>5. Die Flüssigkeit des Verkehrs auf Sonderfahrstreifen an Kreuzungen und Einmündungen kann durch Abbiegeverbote für den Individualverkehr (z. B. Zeichen 209 bis 214) verbessert werden. Notfalls sind besondere Lichtzeichen (§ 37 Absatz 2 Nummer 4) anzuordnen. Die Einrichtung von Busschleusen oder die Vorgabe bedarfsgerechter Vor- und Nachlaufzeiten an Lichtzeichenanlagen wird empfohlen.</p> <p>20</p> <p>6. Ist die Kennzeichnung des Endes eines Sonderfahrstreifens erforderlich, ist das Zeichen mit dem Zusatzzeichen „Ende“ anzuordnen.</p> <p>21</p> <p>IV. Die Funktionsfähigkeit der Sonderfahrstreifen hängt weitgehend von ihrer völligen Freihaltung vom Individualverkehr ab.</p>		
---	--	--

Zu Zeichen 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art

VwV-StVO Fassung bis 2025	VwV-StVO Vorlage BMDV für Bundesrat	VwV-StVO mit Änderungen des Bundesrats
(Keine vorherige Fassung)	<p>1 Durch Zeichen 250 in Verbindung mit einem Zusatzzeichen (vgl. Nummer III 16 zu den §§ 39 bis 43, Randnummer 46) kann ein Sonderfahrstreifen zur Erprobung unterschiedlicher, auch besonderer Mobilitätsformen (vgl. Nummer IV zu Zeichen 245, Randnummer 16) angeordnet werden. Das Zeichen ist dann auf einen Fahrstreifen zu beschränken; da die Anordnungen nur vorübergehend erfolgen (§ 52 Absatz 6 StVO), kommen hierfür insbesondere Verkehrslenkungstafeln in Betracht (vgl. Nummer III 8 zu den §§ 39 bis 43, Randnummer 26). Diese Sonderfahrstreifen sollen markiert werden. Die Markierungen sollen sich an den Vorgaben zu Bussonderfahrstreifen (vgl. Nummer III 2 zu Zeichen 245, Randnummer 11) orientieren.</p>	<p>1 Durch Zeichen 250 in Verbindung mit einem Zusatzzeichen (vgl. Nummer III 16 zu den §§ 39 bis 43, Randnummer 46) kann ein Sonderfahrstreifen zur Erprobung unterschiedlicher, auch besonderer Mobilitätsformen (vgl. Nummer IV zu Zeichen 245, Randnummer 16) angeordnet werden. Das Zeichen ist dann auf einen Fahrstreifen zu beschränken; da die Anordnungen nur vorübergehend erfolgen (§ 52 Absatz 6 StVO), kommen hierfür insbesondere Verkehrslenkungstafeln in Betracht (vgl. Nummer III 8 zu den §§ 39 bis 43, Randnummer 26). Diese Sonderfahrstreifen sollen markiert werden. Die Markierungen sollen sich an den Vorgaben zu Bussonderfahrstreifen (vgl. Nummer III 2 zu Zeichen 245, Randnummer 11) orientieren.</p>

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



Zu Zeichen 274 Nummer XI

VwV-StVO Fassung bis 2025	VwV-StVO Vorlage BMDV für Bundesrat	VwV-StVO mit Änderungen des Bundesrats
<p>...</p> <p>13</p> <p>XI. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen 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 mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren</p>	<p>...</p> <p>13</p> <p>XI. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, Spielplätzen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, 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 all 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 auf klassifizierten Straßen</p>	<p>...</p> <p>13</p> <p>XI. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, Spielplätzen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, 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 all 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 auf klassifizierten Straßen (Bundes-</p>

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>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 ist. 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.</p> <p>14 XII. Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 300 Meter), so kommt zur Verstetigung des</p>	<p>(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 ist. 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 können, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese beschränkt werden.</p> <p>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-,</p>	<p>, 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 ist. 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.</p> <p>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</p>
--	---	--

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Dieses fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei.</p> <p>...</p>	<p>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 beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnung kann zeitlich beschränkt werden.</p> <p>Hochfrequentiert ist insbesondere ein Schulweg, der im Rahmen einer Schulwegplanung durch die zuständige Schule, Straßenverkehrsbehörde und ggf. Polizei und Straßenbaubehörde oder im Rahmen einer modellhaften Betrachtung als wichtiger Schulweg eingestuft wurde.</p> <p>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</p>	<p>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 beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnung kann zeitlich beschränkt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.</p> <p>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</p>
---	--	---

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



	<p>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.</p> <p>14 XII. Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 500 Meter), so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Dieses fördert nicht nur die Verkehrssicherheit,</p>	<p>ggf. Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden.</p> <p>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.</p> <p>14 XII. Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei</p>
--	---	---

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



	<p>sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei.</p> <p>...</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 500 Meter), so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Dieses fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei.</p> <p>...</p>
--	---	---

Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen

VwV-StVO Fassung bis 2025	VwV-StVO Vorlage BMDV für Bundesrat	VwV-StVO mit Änderungen des Bundesrats
<p>1 1. Eine Parkflächenmarkierung ist an Parkuhren vorzunehmen und überall dort, wo von der vorgeschriebenen Längsaufstellung abgewichen werden soll oder das Gehwegparken ohne Anordnung des Zeichens 315 zugelassen werden soll. Die erkennbare Abgrenzung der Parkflächen kann mit Markierungen, Markierungsknopfreihen oder durch eine abgesetzte Pflasterlinie erfolgen. In der</p>	<p>(kein Änderungsantrag)</p>	<p>1 1. Eine Parkflächenmarkierung ist an Parkuhren vorzunehmen und überall dort, wo von der vorgeschriebenen Längsaufstellung abgewichen werden soll oder das Gehwegparken ohne Anordnung des Zeichens 315 zugelassen werden soll. Die erkennbare Abgrenzung der Parkflächen kann mit Markierungen, Markierungsknopfreihen oder durch eine abgesetzte Pflasterlinie erfolgen. In der</p>

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>Regel reicht eine Kennzeichnung der Parkstandsecken aus.</p> <p>2</p> <p>2. 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, die Gehwege und die darunter liegenden 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.</p>		<p>Regel reicht eine Kennzeichnung der Parkstandsecken aus.</p> <p>2</p> <p>2. 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 darunter liegenden 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.</p>
---	--	---

Zu Zeichen 315

VwV-StVO Fassung bis 2025	VwV-StVO Vorlage BMDV für Bundesrat	VwV-StVO mit Änderungen des Bundesrats
<p>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, die Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.</p> <p>2 II. Im Übrigen vgl. zu Parkflächenmarkierungen (lfd. Nummer 74 der Anlage 2).</p> <p>3 III. Zur Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen wird auf die VwV zu § 45 Absatz 1g verwiesen.</p> <p>4 IV. Zur Bevorrechtigung des Carsharing wird auf die VwV zu § 45 Absatz 1h verwiesen.</p>	<p>(kein Änderungsantrag)</p>	<p>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 Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände. Ferner ist zu beachten, dass die Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.</p> <p>2 II. Im Übrigen vgl. zu Parkflächenmarkierungen (lfd. Nummer 74 der Anlage 2).</p> <p>3</p>

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



		<p>III. Zur Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen wird auf die VwV zu § 45 Absatz 1g verwiesen.</p> <p>4</p> <p>IV. Zur Bevorrechtigung des Carsharing wird auf die VwV zu § 45 Absatz 1h verwiesen.</p>
--	--	---

Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich

VwV-StVO Fassung bis 2025	VwV-StVO Vorlage BMDV für Bundesrat	VwV-StVO mit Änderungen des Bundesrats
<p>1</p> <p>I. Ein verkehrsberuhigter Bereich kann für einzelne Straßen oder Bereiche in Betracht kommen. Die Straßen oder Bereiche dürfen nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und sie müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Solche Straßen oder Bereiche können auch in Tempo 30-Zonen integriert werden.</p> <p>2</p> <p>II. Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass</p>	<p>-</p>	<p>1</p> <p>I. Ein verkehrsberuhigter Bereich kann für einzelne Straßen oder Bereiche in Betracht kommen. Die Straßen oder Bereiche dürfen nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und sie müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Solche Straßen oder Bereiche können auch in Tempo 30-Zonen integriert werden.</p> <p>2</p> <p>II. Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel</p>

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.</p> <p>3 III. Zeichen 325.1 darf nur angeordnet werden, wenn Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen ist.</p> <p>4 IV. Zeichen 325.1 ist so aufzustellen, dass es aus ausreichender Entfernung wahrgenommen werden kann; erforderlichenfalls ist es von der Einmündung in die Hauptverkehrsstraße abzurücken oder beidseitig aufzustellen.</p> <p>5 V. Mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen sollen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden. Die zum Parken bestimmten Flächen sollen nicht durch Zeichen 314 gekennzeichnet werden, sondern durch Markierung, die auch durch Pflasterwechsel erzielt werden kann.</p>		<p>wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.</p> <p>3 III. Zeichen 325.1 darf nur angeordnet werden, wenn Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen ist.</p> <p>4 IV. Zeichen 325.1 ist so aufzustellen, dass es aus ausreichender Entfernung wahrgenommen werden kann; erforderlichenfalls ist es von der Einmündung in die Hauptverkehrsstraße abzurücken oder beidseitig aufzustellen.</p> <p>5 V. Mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen sollen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden. Die zum Parken bestimmten Flächen sollen nicht durch Zeichen 314 gekennzeichnet werden, sondern durch Markierung, die auch durch Pflasterwechsel erzielt werden kann.</p> <p>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</p>
--	--	--

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



		Vorgaben nach den Nummern I bis V sind ergänzend zu beachten.
--	--	---

Zu Zeichen 350 Fußgängerüberweg

VwV-StVO Fassung bis 2025	VwV-StVO Vorlage BMDV für Bundesrat	VwV-StVO mit Änderungen des Bundesrats
1 Das Zeichen darf nicht in Kombination mit anderen Zeichen aufgestellt werden.	1 Das Zeichen darf nicht in Kombination mit anderen Zeichen aufgestellt werden. Auf Nummer III 2 zu § 26 wird hingewiesen.	1 Das Zeichen darf nicht in Kombination mit anderen Zeichen aufgestellt werden. Auf Nummer III 2 zu § 26 wird hingewiesen.

Zu § 45 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

VwV-StVO Fassung bis 2025	VwV-StVO Vorlage BMDV für Bundesrat	VwV-StVO mit Änderungen des Bundesrats
(Keine vorherige Fassung der Randnummern 14a und 14b) ... 31 3. Die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten sind unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs (vgl. dazu Nummer 4), des vorhandenen Parkdrucks (vgl. dazu Nummer 1) und der	14a VII. 1. Soweit Anordnungen zur Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse sowie zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr auf § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 gestützt werden, <u>sollten</u> sie auf einem verkehrsplanerischen	14a VII. 1. Soweit Anordnungen zur Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse sowie zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr auf § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 gestützt werden, <u>sollten</u> sie auf einem verkehrsplanerischen

Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung 2025



<p>örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Dabei muss es sich um Nahbereiche handeln, die von den Bewohnern dieser städtischen Quartiere üblicherweise zum Parken aufgesucht werden. Die maximale Ausdehnung eines Bereiches darf auch in Städten mit mehr als 1 Mio. Einwohnern 1000 m nicht übersteigen. Soweit die Voraussetzungen nach Nummer 1 in einem städtischen Gebiet vorliegen, dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten übersteigt, ist die Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) zulässig.</p>	<p>Gesamtkonzept beruhen. Das Gesamtkonzept kann auch für eine Verkehrsart (z.B. Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan) oder ein räumliches Teilgebiet aufgestellt werden. 14b 2. Aus ihm muss sich ableiten lassen, dass die anzuordnende Maßnahme zum Umweltschließlich Klimaschutz, zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung oder zum Gesundheitsschutz beiträgt. Zum Umweltschließlich Klimaschutz tragen insbesondere Maßnahmen bei, deren Umsetzung eine Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs, des Radverkehrs oder des Fußverkehrs erwarten lässt. Zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung tragen Maßnahmen insbesondere dann bei, wenn sie zu einer besseren Verträglichkeit des Straßenverkehrs mit den Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands oder mit der Verwirklichung städtebaulicher Ziele beitragen. Dies gilt im beplanten wie auch im unbeplanten Innenbereich. Die städtebaulichen Ziele können sich aus der Bauleitplanung oder aus informellen Planungen ergeben (z. B. städtebauliche Entwicklungskonzepte,</p>	<p>Gesamtkonzept beruhen. Das Gesamtkonzept kann auch für eine Verkehrsart (z.B. Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan) oder ein räumliches Teilgebiet aufgestellt werden. 14b 2. Aus ihm muss sich ableiten lassen, dass die anzuordnende Maßnahme zum Umweltschließlich Klimaschutz, zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung oder zum Gesundheitsschutz beiträgt. Zum Umweltschließlich Klimaschutz tragen insbesondere Maßnahmen bei, deren Umsetzung eine Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs, des Radverkehrs oder des Fußverkehrs erwarten lässt. Zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung tragen Maßnahmen insbesondere dann bei, wenn sie zu einer besseren Verträglichkeit des Straßenverkehrs mit den Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands oder mit der Verwirklichung städtebaulicher Ziele beitragen. Dies gilt im beplanten wie auch im unbeplanten Innenbereich. Die städtebaulichen Ziele können sich aus der Bauleitplanung oder aus informellen Planungen ergeben (z. B. städtebauliche Entwicklungskonzepte,</p>
---	--	--

	<p>integrierte Stadtentwicklungskonzepte, Quartiersplanungen). Zum Gesundheitsschutz, soweit nicht bereits durch die Ziele der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes abgedeckt, zählt auch die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens als Formen der aktiven Mobilität.</p> <p>Es genügt dabei, wenn sich der Beitrag aus der perspektivischen Umsetzung des Gesamtkonzepts ergibt; der Effekt muss sich nicht bereits aus der Umsetzung der jeweiligen Einzelmaßnahme ergeben.</p> <p>14c</p> <p>3. Die Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs erfordert eine Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde. Dabei kommt es auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt an, so dass auch die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsarten gerechtfertigt sein kann. Liegt der Anordnung ein Konzept nach Randnummer 14a zugrunde, richten sich Umfang und Tiefe der Abwägung für die Anordnung danach, in welchem Maße entsprechende planerische Abwägungen bereits im Gesamtkonzept erfolgt sind.</p> <p>14d</p> <p>4. Es bleibt den Straßenverkehrsbehörden unbenommen, im Einzelfall auch ohne ein</p>	<p>integrierte Stadtentwicklungskonzepte, Quartiersplanungen). Zum Gesundheitsschutz, soweit nicht bereits durch die Ziele der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes abgedeckt, zählt auch die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens als Formen der aktiven Mobilität.</p> <p>Es genügt dabei, wenn sich der Beitrag aus der perspektivischen Umsetzung des Gesamtkonzepts ergibt; der Effekt muss sich nicht bereits aus der Umsetzung der jeweiligen Einzelmaßnahme ergeben.</p> <p>14c</p> <p>3. Die Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs erfordert eine Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde. Dabei kommt es auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt an, so dass auch die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsarten gerechtfertigt sein kann. Liegt der Anordnung ein Konzept nach Randnummer 14a zugrunde, richten sich Umfang und Tiefe der Abwägung für die Anordnung danach, in welchem Maße entsprechende planerische Abwägungen bereits im Gesamtkonzept erfolgt sind.</p> <p>14d</p> <p>4. Es bleibt den Straßenverkehrsbehörden unbenommen, im Einzelfall auch ohne ein</p>
--	---	---

	<p>solches Konzept, abweichend davon oder ergänzend dazu Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 zu treffen. 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.</p> <p>...</p> <p>31</p> <p>4. Die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten sind unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs (vgl. dazu Nummer 5) und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Die maximale Ausdehnung eines Bereiches soll 1000 m nicht übersteigen; in Ausnahmefällen darf sie bis zu 1500 m betragen. Die Einrichtung mehrerer Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) ist zulässig.</p> <p>...</p>	<p>solches Konzept, abweichend davon oder ergänzend dazu Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 zu treffen. 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.</p> <p>...</p> <p>31</p> <p>4. Die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten sind unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs (vgl. dazu Nummer 5) und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Die maximale Ausdehnung eines Bereiches soll 1500 m nicht übersteigen. Die Einrichtung mehrerer Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) ist zulässig.</p>
--	---	---