

Mitteilung des Senats

Neue Spielräume in der Verkehrsplanung: Auswirkungen der StVO-Novelle auf Bremen

**Kleine Anfrage
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 16. April 2025
und Mitteilung des Senats vom 10. Juni 2025**

Vorbemerkung der fragestellenden Fraktion:

Die Novelle des Straßenverkehrsrechts und der Straßenverkehrsordnung (StVO) eröffnet den Ländern und Kommunen neue Handlungsspielräume. Während bislang vor allem die Verkehrssicherheit und ein reibungsloser Verkehrsfluss im Fokus standen, wurden nun auch Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheitsschutz sowie städtebauliche Aspekte als gleichrangige Ziele aufgenommen. Diese Änderungen bieten die Möglichkeit, eine nachhaltige und ausgewogene Mobilitätswende voranzutreiben. Mit der kürzlich vom Bundesrat beschlossenen Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung werden diese neuen Maßgaben nun konkretisiert. Vor diesem Hintergrund ergeben sich zahlreiche Fragen zur praktischen Umsetzung in Bremen.

Der Senat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. Welche Auswirkungen hat die Aufnahme der Ziele des Klima-, Umwelt- sowie Gesundheitsschutzes in die StVO für die Verkehrsplanung und -politik in Bremen?

Die StVO-Novelle fördert die umweltfreundliche Mobilität und somit auch den Klimaschutz und Gesundheitsschutz, indem sie das Einrichten von Sonderfahrstreifen, bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und eine „Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr“ durch die Straßenverkehrsbehörde erleichtert (§ 45, Abs.1 Satz 2 Nr. 7 StVO). Laut Verwaltungsvorschrift zur StVO sollten diese straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen auf einem verkehrsplanerischen Gesamtkonzept beruhen, aus dem sich ableiten lässt, dass die anzuordnende Maßnahme zum Umwelt- einschließlich Klimaschutz, zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung oder zum Gesundheitsschutz beiträgt (VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e, VII Nr. 14 a, b). So zählt z.B. Gesundheitsschutz auch die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens als Formen der aktiven Mobilität. Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass die Novelle der StVO die Umsetzung der beschlossenen Handlungskonzepte der aktuellen Verkehrsentwicklungspläne (VEP 2025 sowie dessen Teilfortschreibung) und somit die Verkehrspolitik des Senats unterstützt.

2. Welche Maßnahmen plant der Senat, um diese neuen Zielsetzungen in der Verkehrsplanung konkret umzusetzen?

Laufende Programme profitieren von den Anordnungserleichterungen der StVO-Novelle. Im Rahmen des Querungshilfenprogramms wird eine vereinfachte Anordnung von Fußgängerüberwegen geprüft. Darüber hinaus wird im Programm „Ordnen des Parkens“ eine Neuordnung des Parkens geprüft und umgesetzt (siehe Antwort zu Frage 9). Weiterhin wird geprüft, welche Strecken auf Basis der neuen StVO für die Anordnung von Tempo 30 infrage kommen. Dies schließt insbesondere die Prüfung von Lückenschlüssen mit ein. Details zum Verfahren der Überprüfung hinsichtlich dieser neuen Anordnungsmöglichkeiten werden vorbereitet.

3. Gibt es bereits erste Konzepte oder Pilotprojekte, die auf Grundlage der neuen Verwaltungsvorschrift erarbeitet wurden?

Die VwV-StVO ist am 10.04.2025 in Kraft getreten und wird wie auch die novellierte StVO als geltendes Recht seitdem bei allen anstehenden Entscheidungen angewendet. So sind z.B. die Lückenschlüsse für die Anordnung von Tempo 30 am Osterdeich oder in der Schwachhauser Heerstraße Gegenstand der Prüfung. Im Bereich „Ordnen des Parkens“ ist die Neue StVO inkl. VwV eine wesentliche Grundlage der Planungen.

4. Welche konkreten Auswirkungen hat die neue Verwaltungsvorschrift auf die Einrichtung und Nutzung von Busspuren, Zebrastreifen sowie Flächen für den Rad- und Fußverkehr in Bremen?

Die Anordnung von Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse sowie zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr wird formal vereinfacht, wenn ein entsprechendes Verkehrskonzept, ggf. auch nur ein Konzept für eine Verkehrsart wie Radverkehr oder ÖPNV vorliegt. Da es in der Praxis aktuell keine Fragestellungen hinsichtlich der Einrichtung von Bussonderfahrspuren gibt, ist damit aktuell auch keine Auswirkung verbunden.

Zur Bereitstellung von Flächen für den Rad- und Fußverkehr zählen 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. Nicht zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr zählt die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht für bauliche Radwege. Auch hier gibt es aktuell keine Planungen, die erst mit den Änderungen der StVO umgesetzt werden könnten.

Fußgängerüberwege (sog. Zebrastreifen) können nunmehr gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 10 StVO auch ohne „qualifizierte Gefahrenlage“, eingerichtet werden. Die neue Vorschrift sieht allerdings weiterhin vor, dass Zebrastreifen ausreichend weit voneinander entfernt sein müssen. Im Rahmen des Querungshilfenprogramms wird daher geprüft, ob dies bei den geplanten Maßnahmen zu anderen Lösungen führen könnte.

5. Inwiefern beeinflusst die neue Verwaltungsvorschrift die Ausweisung und Umsetzung von Tempo-30-Zonen und Radwegen in Bremen?

Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen ist nicht Bestandteil der StVO-Novelle. Die Novelle bietet aber Optionen, um unter bestimmten Voraussetzungen mehr Tempo 30 auf Streckenabschnitten innerhalb geschlossener Ortschaften anzuordnen. Mit der neuen VwV-StVO ist die Anordnung von Tempo 30 nun auch bei Fußgängerwegen, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen und Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen möglich, soweit keine negativen Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan, Fahrzeit) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind. Der Senat wird diese drei neuen Anordnungsmöglichkeiten für Tempo

30 bis Ende 2025 prüfen und Anordnungen anschließend im Frühjahr 2026 zur Umsetzung zu bringen. Details zum Verfahren der Überprüfung hinsichtlich dieser neuen Anordnungsmöglichkeiten werden vorbereitet. Weiterhin sind auch Lückenschlüsse zwischen zwei Tempo-30-Abschnitten nunmehr zulässig.

Hinsichtlich der Ausweisung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen wird auf die Antwort zu Ziffer 4. verwiesen.

6. Gibt es eine Liste mit wünschenswerten und möglichen Lückenschlüssen bei Tempo-30-Bereichen, und wann ist mit einer Umsetzung dieser Maßnahmen zu rechnen?

Die möglichen Lückenschlüsse werden sukzessive nach den erweiterten Möglichkeiten der novellierten Straßenverkehrsordnung durch das Fachpersonal geprüft und kontinuierlich umgesetzt. Ziel ist es, alle nunmehr möglichen Lückenschlüsse bis Ende August 2025 zu erfassen und anschließend die Anhörungen und Anordnungen ins Verfahren zu bringen mit dem Ziel der Anpassung bis zum Jahresende 2025. Die Lückenschlüsse am Osterdeich und in der Schwachhauser Heerstraße sollen noch im Herbst 2025 hergestellt werden.

7. Welche neuen Möglichkeiten ergeben sich aus der Verwaltungsvorschrift für die Ausgestaltung des Bewohner*innenparkens?

Die Einrichtung und Anordnung von Bewohnerparkregelungen wird durch die neue StVO vereinfacht. Anders als vorher bedarf es nun zur Anordnung von Bewohnerparkflächen nicht mehr nur eines bestehenden erheblichen Parkraum mangels sondern es reicht bereits ein „drohender“ Parkraum mangel aus. Zusätzlich ist es nach der neuen StVO möglich, auf Grundlage eines städtebaulichen-verkehrsplanerischen Konzeptes zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung Bewohnerparken festzusetzen. Dabei sind die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Die maximale Ausdehnung eines Bereiches soll nun 1.500 m nicht übersteigen.

8. Welche Maßnahmen plant der Senat zur Nutzung der erleichterten Anordnungsmöglichkeit für Bewohner*innenparken und zur schnelleren Umsetzung neuer Bewohner*innenparkzonen?

Derzeit werden im Lichte der neuen Verwaltungsvorschrift die konkreten Möglichkeiten für erleichterte Anordnungsmöglichkeiten für Bewohnerparken und die schnellere Umsetzung neuer Bewohnerparkzonen rechtlich geprüft. Aktuell liegen dem Senat aus verschiedenen Stadtteilen diverse Anträge von Beiräten vor. Es ist prioritär vorgesehen, Bewohnerparkregelungen im Rahmen der Umsetzung der Neuordnung des Gehwegparkens in den kommenden Jahren spürbar auszuweiten. Die neue VwV-StVO unterstützt nach Auffassung des Senats diese Vorgehensweise,

9. Welche Pläne verfolgt der Senat hinsichtlich der Ausweitung des Bewohner*innenparkens in Bremen, und in welchem zeitlichen Rahmen soll diese erfolgen?

Die Ausweitung von Bewohnerparken in Bremen wird im Wesentlichen im Rahmen des Konzepts zum Vorgehen gegen Gehwegparken (Stufe 3 und 4) umgesetzt. Das Konzept wurde am 16. Januar 2025 der Städtischen Deputation zur Kenntnis gegeben (zum Download des [Konzepts](#)). Mit diesem Konzept verfolgt der Senat zur Umsetzung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zum Gehwegparken (Urteil des 3. Senats

vom 6. Juni 2024 - BVerwG 3 C 5.23) ein systematisches Vorgehen gegen verbotswidriges Parken zur Sicherung bzw. Verbesserung von Rettungssicherheit und Barrierefreiheit, das in mehreren Stufen die gesamte Stadt umfasst.

Das Konzept sieht eine Umsetzung in vier Stufen vor. Die Stufen 3 und 4 umfassen neben dem quartiersweisen Ordnen des Parkens und verschiedenen Begleitmaßnahmen die Einführung von Parkraumbewirtschaftung bzw. Bewohnerparken (Bewohnerparken nur im Einvernehmen mit den Stadtteilbeiräten).

Die Umsetzung des Konzepts erfolgt systematisch und nach den fachlichen Erfordernissen. Das Ziel ist eine effiziente Planung und schnelle Umsetzung von Maßnahmen. Dafür sollen die Maßnahmen in den bearbeiteten Quartieren jeweils entkoppelt voneinander, aber möglichst parallel umgesetzt werden. Des Weiteren erfolgt die Bearbeitung in vier parallelen Bearbeitungssträngen, sodass in den vier Ortsamtsbereichen (Schwachhausen, Neustadt, Walle/Findorff und Mitte/Östliche Vorstadt) gleichzeitig gearbeitet wird und Verzögerungen in einem Beiratsbereich sich nicht auf andere Stadtteile auswirken. Dafür werden die erforderlichen Personalkapazitäten im Amt für Straßen und Verkehr bereitgestellt. Die Bearbeitung beim Amt für Straßen und Verkehr soll darüber hinaus durch Planungsbüros unterstützt werden. Der Umfang von Parkraum- und Straßenraumuntersuchungen wird vor dem Hintergrund der Novelle der Straßenverkehrsordnung bzw. der Verwaltungsvorschrift auf das notwendige beschränkt. Inwieweit sich der Untersuchungsaufwand reduzieren lässt wird derzeit geprüft.

Stufe 3 – und damit auch die Planungen zur Einführung von Bewohnerparken – wird in diesem Jahr gestartet, sobald und soweit es die Bearbeitung von Maßnahmen zur Rettungssicherheit (Stufe 1 und 2) ermöglichen, da die Rettungssicherheit aufgrund ihrer hohen Bedeutung für Leib und Leben prioritär ist. Die „Quartierscluster“, mit denen parallel in vier Ortsamtsbereichen gestartet wird, sind:

- Neustadt-West
- Walle-Süd
- Östliche Vorstadt-Südost
- Schwachhausen-West.

Die Vorbereitung der Maßnahmen, wie die Konkretisierung der Quartiersgrenzen, Ausschreibungen von Planungsleistungen etc., sind derzeit schon in Arbeit. Nach aktueller Planung sollen zum Start der Arbeiten in den betroffenen Stadtteilen Veranstaltungen zur Information und Beteiligung durchgeführt werden. Ein konkreter Zeitplan, wann die Planung und Umsetzung von Maßnahmen in den einzelnen Quartieren jeweils abgeschlossen ist, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben werden.

10. Inwiefern werden die Beirät*innen über die Änderungen der Straßenverkehrsordnung informiert und in die Planungen einbezogen?

Es ist geplant, die Ortsämter und Beiräte zeitnah in einer Videokonferenz über wesentliche Änderungen mit Beiratsbezug zu informieren. Die konkrete Umsetzung und der genaue Termin sind noch in der Vorbereitung. Darüber hinaus werden die Beiräte werden in Ihrer Funktion als Träger öffentlicher Belange immer bei straßenverkehrsbehördliche Anordnungen angehört

11. Was hat den Senat im Rahmen der Bundesratsbefassung dazu bewogen, Änderungen in die Verwaltungsvorschrift „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“, Randnummer 2 Nummer II Satz 1 einzubringen?

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 06. Juni 2024 (BverwG 3 C 5.23) Kriterien benannt, die bei der Beurteilung des unbehinderten Verkehrs von Fuß-

gängern auf Gehwegen zu berücksichtigen sind. Diese Kriterien sind auch ohne Verschriftlichung in der VwV-StVO geltendes Recht, da sie nun höchstrichterliche Rechtsprechung sind und damit bundesweit gelten. Die Verschriftlichung in der VwV-StVO hat daher lediglich klarstellende Funktion und unterstützt ein bundeseinheitliches Vorgehen auf Basis der aktuellen Rechtsprechung. Hierzu bestehen in der Fachliteratur unterschiedliche Rechtsauffassungen.

12. Wie bewertet der Senat die u. a. vom Verband Fuß e. V. vorgebrachte Kritik, dass Bremen durch die beantragte und beschlossene Änderung an der Verwaltungsvorschrift mehr Parken auf Gehwegen ermöglicht habe?

Siehe Frage 11. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem o.g. Urteil klargestellt, dass die Belange aller Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen sind. Die Anordnung von Gehwegparken ist dabei nur eine von vielen Möglichkeiten. Da die in der VwV-StVO nunmehr genannten Kriterien bereits vom Bundesverwaltungsgericht aufgestellt wurden und damit bereits vor Änderung der VwV-StVO geltendes Recht waren, wurden durch die Verschriftlichung der Kriterien in der VwV-StVO keine neuen Regelungen geschaffen. Es wurde vielmehr klargestellt, was bereits geltendes Recht ist.

13. Wie soll künftig in Bremen bei der Anordnung eines legalen Gehwegparkens (Zeichen 315) eine Gefahrenlage für die Sicherheit und Ordnung (Leichtigkeit) des Verkehrs begründet werden?

Hier muss konkret auf den jeweiligen Einzelfall abgestellt werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem o.g. Urteil klargestellt, dass die Belange aller Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen sind.

14. In welchem Verhältnis wird die Vorschrift des § 12 Abs. 4a StVO zur neuen Verwaltungsvorschrift zum legalen Gehwegparken gesehen?

Die genannten Änderungen in der VwV-StVO ändern nichts an der Regelung des § 12 Abs. 4a StVO. § 12 Abs. 4a StVO erlaubt Gehwegparken nur bei expliziter Freigabe (z.B. durch Verkehrszeichen 315) und die nunmehr in der VwV-StVO genannten Kriterien ergänzen die Regelung des § 12 Abs. 4a StVO durch Benennung der Kriterien, die die Straßenverkehrsbehörde bei ihrer Ermessensausübung zu berücksichtigen hat.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage Kenntnis.