Reform des Straßenverkehrsgesetzes
Änderung der StVO und Anpassung der VwV-StVO

Bericht

Anlass

Der Verwaltung liegt ein Antrag der Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen und ein gemeinsamer Antrag der Stadtratsfraktionen der CSU und der SPD vor, die um einen Bericht über die geänderten Rahmenbedingungen im Straßenverkehrsrecht bitten. Außerdem soll die Verwaltung prüfen, welche Straßenabschnitte von Hauptverkehrsstraßen aufgrund dieser rechtlichen Änderungen zeitnah auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschränkt werden können, insbesondere an den Beispielen der Schweinauer Hauptstraße und der Rollnerstraße.

Im Jahr 2022 hat sich der Nürnberger Verkehrsausschuss zu den Zielen der Initiative „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“ bekannt und ist dieser bundesweiten und parteiübergreifenden Initiative beigetreten. Ziel der Städte und Gemeinden ist, mehr Spielraum bei der Ausweisung von Tempo 30 innerorts an Hauptverkehrsstraßen zu erhalten, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Lärm- und Schadstoffbelastungen zu reduzieren und den öffentlichen Raum neu zu beleben. Auch in Nürnberg verunglücken immer wieder Personen an Hauptverkehrsstraßen, dem mit geringeren Geschwindigkeiten entgegengewirkt werden könnte. In Nürnberg ist das oberste Ziel die Verkehrssicherheit und das damit verbundene Ziel der „Vision Zero“. Das bestätigte der Stadtrat zuletzt mit der Verabschiedung des Mobilitätsbeschlusses im Januar 2021.

Insgesamt haben sich mehr als 1.130 Städte und Gemeinden (Stand Mai 2025) der Initiative „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“ angeschlossen und sich zu der im Positionspapier enthaltenen Erklärung bekannt. Neben der Stadt Nürnberg sind aus der unmittelbaren Umgebung unter anderem Altdorf, Cadolzburg, Erlangen, Fürth, Roßtal und Stein formelle Unterstützer der Initiative. Der Vermittlungsausschuss des Bundestages und Bundesrates hat sich im Juni 2024 für eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes ausgesprochen. Durch die Änderung des Straßenverkehrsrechts soll den Kommunen mehr Entscheidungsspielraum u.a. auch bei den Bestimmungen für Geschwindigkeitsbegrenzungen zugestanden werden. Die beschlossenen Änderungen des gesetzlichen und untergesetzlichen Regelwerks entsprechen nur teilweise den Vorstellungen der Initiative. Seit dem 11. Oktober 2024 ist die neue Straßenverkehrsordnung (StVO) beschlossen und die dazugehörende Verwaltungsvorschrift (VwV) zwischenzeitlich in Kraft.

Mit der Neuregelung können Streckenbegrenzungen auf 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen nun auch eingerichtet werden, wenn sich Spielplätze, Fußgängerüberwege, hochfrequentierte Schulwege, Alten- und Pflegeheime, Einrichtungen für Menschen mit Behinderung oder Krankenhäuser im unmittelbaren Bereich von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen oder weiteren Vorfahrtsstraßen befinden. Bereits existierende Streckenbegrenzungen können miteinander verbunden werden, wenn der Abstand zwischen schon zwei bestehenden Streckenbegrenzungen 500 Meter nicht überschreitet. Neu ist, dass für beide Anordnungsgründe keine besondere Gefahrenlage von Seiten der Kommune nachzuweisen ist (s. Ausnahmen von der besonderen Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO).

Die Neuregelung führt jedoch nicht zu einem ersatzlosen Wegfall des Erfordernisses einer Gefahrenlage, diese ist weiterhin Grundvoraussetzung für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Dies ergibt sich aus dem materiellen Gehalt des jeweiligen Anordnungsgrunds und den nach § 45 Abs. 1 StVO unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes (Erforderlichkeit, Geeignetheit und Angemessenheit, vgl. Art. 8 Abs. 1 und 2 Landesstraf- und Verordnungsgesetz (LStVG)) zu treffenden Ermessenserwägungen. Hierbei ist zu beachten, dass die allgemeinen Anforderungen an Verkehrszeichen, wonach ergänzende Regelungen angesichts der allen Verkehrsteilnehmenden obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen

Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, nur dort getroffen werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist (§ 39 Abs. 1 StVO).

Die „Vision Zero“ ist hierbei nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen. Ziel ist, dass durch Verkehrsunfälle keine Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer schwer oder sogar tödlich verletzt werden. In Bezug auf Geschwindigkeitsbeschränkungen ist diesbezüglich die Kausalität zu beachten. Die Geschwindigkeitsbeschränkung muss an konkreten Stellen, an denen eine über das normale Maß hinausgehende Gefahr besteht, das geeignete und angemessene Mittel sein, dieser Gefahr abzuhelfen.

Historie: Tempo 30 in Nürnberg

In den Wohngebieten Nürnbergs wurden schrittweise überall Tempo 30-Regelungen eingeführt. An Hauptverkehrsstraßen waren Tempo 30-Strecken bislang nur in wenigen begründeten Einzelfällen zulässig, bspw. für Lärmschutz oder zeitlich begrenzt beim Vorliegen von verkehrsgefährdenden Straßenschäden. Nürnberg war Vorreiter für die Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO), mit der die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen im unmittelbaren Umfeld von Schulen, Kitas und Alten- und Pflegeheimen zulässig wurde. Dies wurde überall dort, wo es mit der bisherigen Gesetzeslage möglich war, umgesetzt. Daher ist das Potential für weitere Tempo 30-Regelungen in Nürnberg begrenzt.

In Nürnberg ist Verkehrssicherheit oberstes Ziel. Zur Erreichung der **„Vision Zero“** und der weiteren Ziele des Mobilitätsbeschlusses ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, auch auf Hauptverkehrsstraßen, in gebotenen Einzelfällen möglich. Daher ist es aus Sicht der Verwaltung folgerichtig, dass das Straßenverkehrsgesetz reformiert wurde und seit Oktober 2024 u.a. die Möglichkeit besteht, ohne den Nachweis einer besonderen Gefahrenlage Tempo 30 in bestimmten Bereichen streckenbezogen an Hauptverkehrsstraßen anzuordnen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist auch immer eine Einzelfallprüfung notwendig, bei der die unterschiedlichen Kriterien für eine mögliche streckenbezogene Tempo 30-Anordnung untersucht werden. Neben den Anforderungen aus der StVO-Novelle sind weitere Kriterien wie beispielsweise die örtliche Radinfrastruktur und LSA-Steuerung oder das Führen der Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper ausschlaggebend für die Anordnung von Tempo 30-Strecken.

Eine Liste mit geeigneten Straßenabschnitten an denen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, unter Umständen mit Begleitmaßnahmen, angeordnet werden kann, liegt der Ausschussvorlage bei.

Auch bisher hat die Stadt Nürnberg dort Verkehrsbeschränkungen angeordnet, wo sich die neuen Befugnisse anwenden lassen. So wurde im Februar 2025 im Teilabschnitt der Gibitzenhofstraße zwischen Schwann- und Brehmstraße aufgrund der vielen Fußgängerinnen und Fußgänger, darunter Schülerinnen und Schüler, die morgens die Straßenbahn über die schmale Haltestelleninsel verlassen und die Fahrbahn außerhalb der LSA-gesicherten Furt betreten, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet. Ebenso ist schon seit August 2011 in der Saarbrückener Straße zwischen der gleichnamigen Straßenbahnhaltestelle und der etwa 400 m südlich gelegenen Georg-Holzbauer-Schule die zulässige Höchstgeschwindigkeit während der Schulwegzeiten auf 30 km/h beschränkt, da die Gehwege für die große Menge an Schülerinnen und Schülern kaum ausreichend breit sind.

Weiteres Vorgehen

Das Verkehrsplanungsamt prüft in verkehrlicher und rechtlicher Hinsicht die in der beiliegenden Liste angeführten Strecken. Es macht im Rahmen des übertragenen Wirkungskreises (Art. 5 Abs. 1 Satz 1 Gemeindeordnung (GO)) als Geschäft der laufenden Verwaltung (Art. 27 Abs. 1 Satz 1 GO) von den neu geschaffenen Befugnissen im Rahmen der gesetzlichen Ermächtigungen Gebrauch.

Die in der Liste angeführten Hauptverkehrsstraßen können kurzfristig umgesetzt werden, bei anderen Straßenabschnitten bedarf es einer detaillierten Überprüfung wie z.B. in der Rollnerstraße, Tafelfeldstraße und Schalkhaußerstraße. Der Hinweis „detaillierte Überprüfung“ bedeutet, dass der Straßenabschnitt hinsichtlich unterschiedlicher Belange wie z.B. Schulwegsicherheit, Unfallschwerpunkt etc. untersucht wird, um eine rechtssichere Lösung anbieten zu können.

Die Anwendung der Regelungen für weitere Strecken erfolgt nur nach Befassung des Verkehrsausschusses.