

Änderungen der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften (12. Oktober 2023)

Mit der beschlossenen Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften am 12. Oktober 2023 will die Bundesregierung vor allem **neue Handlungsspielräume für Länder und Kommunen** eröffnen. Folgende Maßnahmen wurden eingeführt:

- Lokale Entscheidungsträger erhalten mehr Möglichkeiten, um:
 - Tempo 30 anzuordnen
 - Bewohnerparken und Sonderfahrspuren zu etablieren
 - Flächen für den Rad- und Fußverkehr bereitzustellen
(Beschluss am 14. Juni 2024)

<https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/stvo-novelle-2023-2229430>

Neue Prioritäten des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)

- Das reibungslose Autofahren ist **nicht mehr der zentrale Fokus** des StVG.
- Kommunen können sich künftig stärker auf **Klima-/Umweltschutz, Gesundheit** und **städtebauliche Entwicklung** konzentrieren.

Koalitionsvertrag als Grundlage (Seite 52, Verkehrsordnung)

Im Koalitionsvertrag steht:

„Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.“

Chancen für Kommunen

1. Tempo 30

- a) Leichteres Anordnen bei Vorfahrtsstraßen, Spielplätzen und Schulwegen
- b) Streckenbegrenzung erst ab 500 m (statt 300 m) zwischen Gebieten mit Tempobegrenzungen
- c) Allgemeine Einführung von Tempo 30 wird vereinfacht, da nur noch die StVO angepasst werden muss

2. Parken

- a) Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung auch bei drohendem Mangel möglich
- b) Prognosen können genutzt werden, um den Parkraum vorausschauend zu ordnen
- c) Kommunen erhalten ein Antragsrecht, um Entscheidungen nach den neuen Zielen durchzusetzen – im Falle einer Ablehnung ist eine Klage möglich

3. Sonderfahrspuren für verschiedene Mobilitätsformen

- a) Erprobung bis 31.12.2028

- b) Beispiele: Spuren für E-/H2-Autos oder Fahrgemeinschaften
- c) Erleichterungen für Busspuren, keine Taktfrequenz von 20 Minuten mehr erforderlich (§45 Abs. 9)

4. Flächen für Rad- und Fußverkehr

- a) Klima-/Umweltschutz, Städtebau & Gesundheit reichen nun aus, um Platz zu schaffen
- b) Keine Gefahrenlage mehr erforderlich (§45 Abs. 9)
- c) Einschränkungen anderer Verkehrsteilnehmer*innen müssen berücksichtigt werden

5. Fußgänger*innenüberwege

- a) Einführung auch ohne besondere Gefahrenlage möglich (z. B. für Menschen mit Behinderung, Ältere, Kinder)
- b) Vorausschauendes Handeln zur Gefahrenverringerung erlaubt

<https://cdn.sanity.io/files/mwccqd54e/production/137f5294ed0f75bf46a3a836993187f9f5f05ba5.pdf>

Weitere Maßnahmen des Bundes

- a) Einheitliches Ladezonenschild fasst heutige Möglichkeiten für Ladezonen zusammen, um das Halten in zweiter Reihe zu reduzieren
 - b) Notbremsassistenten in Kfz über 3,5 t dürfen ab 30 km/h nicht mehr abgeschaltet werden
-

Erfahrungen und Beispiele

Erste Beispiele zeigen, wie das neue Straßenverkehrsrecht mehr Sicherheit bietet:

- **Berlin:** Einführung einer Ampel für Schulkinder und Senioren
- **Oberbayern:** Temporeduzierung auf 30 km/h vor einer Schule wegen eines „hochfrequentierten Schulwegs“

Gibt es in deiner Kommune Anträge für mehr Verkehrssicherheit oder Lebensqualität auf Basis des reformierten Straßenverkehrsrechts?

Teile uns Beispiele mit – wir sammeln diese, damit noch mehr Kommunen folgen können!

<https://cdn.sanity.io/files/mwccqd54e/production/137f5294ed0f75bf46a3a836993187f9f5f05ba5.pdf>

Komplizierte Umsetzung

- Das BMDV kann Rechtsverordnungen erlassen, was die Umsetzung für Kommunen kompliziert macht.
- Einige Expert*innen empfehlen, bei Anordnungen für den Fußverkehr noch abzuwarten, da es viele Vorgaben gibt und unklar ist, wie die Verwaltungsvorschrift (VwV) ausgestaltet wird.