

Novelle von Straßenverkehrsgesetz und StVO

Ein kleiner Schritt in die richtige Richtung

Nach monatelanger Ungewissheit wurden im Sommer dieses Jahres die Novellen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) beschlossen. Kommunen bekommen damit endlich mehr Möglichkeiten, um den Umweltverbund vor Ort zu fördern. Für die dringend benötigte Verkehrswende reichen die Änderungen allerdings nicht aus.

Am 14. Juni 2024 war es endlich so weit: Zum Sitzungsende stimmten die Länder im Bundesrat dem Tagesordnungspunkt 36 zu, hinter dem sich die Novelle des StVG verbarg. Wenige Wochen später folgte die Änderung der StVO, die (mit einiger Verzögerung) am 11. Oktober in Kraft getreten ist.

Der Zustimmung im Bundesrat ging eine monatelange Hängepartie voran, nachdem der Bundesrat die StVG-Novelle im November 2023 zunächst überraschend ablehnte. Mit der Novelle wären neben der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs auch die Ziele Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheitsschutz sowie städtebauliche Entwicklung als Anordnungsgründe ergänzt worden. Als Grund für ihre Ablehnung führten die vorwiegend unionsgeführten Bundesländer an, dass mit den zusätzlichen Zielen das bestehende Ziel der Sicherheit des Verkehrs abgeschwächt worden wäre. Expert:innen wiesen dies als unbegründet zurück. In der nun beschlossenen Novelle des StVG wird das bestehende Ziel „Sicherheit des Verkehrs“ noch deutlicher betont.

Was ändert sich für die Kommunen?

Mit dem angepassten rechtlichen Rahmen bekommen Kommunen nun eine ganze Reihe neuer Möglichkeiten an die Hand, um den Verkehr vor Ort verträglicher zu

gestalten. Dazu zählt die Anordnung von Tempo 30: Bestehende Tempo-30-Ab-schnitte können bei einer maximalen Entfernung von bis zu 500 Metern miteinander verknüpft werden. Bisher war dies nur bis maximal 300 Metern der Fall, sodass in der Praxis auf kurzen Streckenabschnitten häufige Wechsel zwischen Tempo 30 und Tempo 50 zu beobachten waren. Mit der neuen Regelung wird diesem „Flickenteppich“ zumindest etwas entgegengewirkt und mehr Klarheit für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen. Darüber hinaus wird die Anordnung von Tempo 30 auch im Bereich von Fußgängerüberwegen, Spielplätzen und vielgenutzten Schulwegen erleichtert. Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sind dabei mitinbegriffen.

Weiterer Handlungsspielraum

Weitere Handlungsspielräume ergeben sich zukünftig für Kommunen hinsichtlich der Gestaltung des Straßenraums, der an vielen Stellen einseitig auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausgerichtet ist. Mit der Novellierung des StVG und der StVO wird die Ausweisung von Flächen für den Umweltverbund erleichtert und damit eine wichtige Grundlage für eine fairere Verteilung der oft begrenzt vorhandenen Flächen im Straßenraum geschaffen. Durch die Einrichtung von Busspuren und die Schaffung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr auch ohne bestehende Gefahrenlage entstehen hier neue Hebel für Verantwortliche in Kommunen und Straßenverkehrsbehörden.

Im Bereich des Parkraummanagements gibt es für Kommunen mehr Handhabe bei der Ausweisung von Bewohnerparkzonen: Statt des bisher notwendigen Nachweises



Niklas Engelhardt
M. A. Sozialwissenschaft
Verkehrsplaner

Tel.: 040/3346695-63
engelhardt@
planersocietaet.de

eines entsprechend hohen Parkdrucks, reicht zukünftig bereits ein zu erwartender Parkdruck aus. Wenn für ein Quartier im Rahmen eines vorliegenden Verkehrskonzepts eine Bewohnerparkzone vorgesehen ist, kann diese auch ohne zu erwartenden hohen Parkdruck angeordnet werden. Weiterhin werden mit der novellierten StVO unter anderem die Grundlagen für eine leichtere Anordnung von Fußgängerüber-

Für den Rad- und Fußverkehr kann auch ohne bestehende Gefahrenlage mehr Platz ausgewiesen werden.

wegen geschaffen. Zudem wird eine spezielle Beschilderung für Ladezonen eingeführt und Notbremsassistenzsysteme dürfen zukünftig in Fahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen nicht mehr abgeschaltet werden.

Wie geht es weiter?

Die neuen Handlungsmöglichkeiten stellen für Kommunen und Verkehrsplaner:innen ohne Frage einen wichtigen Baustein dar, um die Verkehrswende vor Ort zu beschleunigen. Dementsprechend werden die Änderungen von Fachverbänden und Expert:innen überwiegend positiv bewertet. Dieselben Akteur:innen betonen jedoch zugleich, dass es weiterer Änderungen bedarf: So fehlt nach wie vor eine Implementierung der Vision Zero, worauf der ADFC und sogar der Bundesrat selbst hinweisen. Auch die zusätzlichen Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30 werden etwa vom VCD als nicht ausreichend angesehen. Für eine echte Verkehrswende sind deshalb weitere Schritte in Form von Reformen des StVG und StVO unabdingbar.