

<b>Federführende Stelle:</b> 302 <b>Sachbearbeitung:</b> Stuber	Drucksache Nr.: 194/2024 Az.: 112.28/Stu
--	---

## An der Vorlagenerstellung beteiligte Stellen

612
-----

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Beirat für Verkehrsangelegenheiten	25.11.2024	zur Kenntnis	öffentlich	

## Betreff:

Neuerungen der Straßenverkehrsordnung und Ausblick auf Auswirkungen in Lahr

## Mitteilung:

Der Beirat für Verkehrsangelegenheiten wird über die Änderung der Straßenverkehrsordnung und daraus resultierende Maßnahmen im Stadtgebiet Lahr informiert.

## Sachdarstellung

### Aktuelle Situation

Am 11.10.2024 ist die Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Kraft getreten. Die darin enthaltenen Änderungen bieten den Straßenverkehrsbehörden mehr Handlungsfreiheit, um den Verkehr an lokale Bedürfnisse anzupassen, insbesondere im Hinblick auf Sicherheit, Umweltfreundlichkeit und Gesundheit. Die Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs müssen jedoch weiterhin Berücksichtigung finden.

Die Änderungen führen u. a. dazu, dass der Klimaschutz als Kriterium in das Ermessen bei straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungen einfließen kann. Es gilt, die Leichtigkeit im Verkehr nicht vorrangig auf den Kfz-Verkehr zu beziehen, sondern die Bedingungen für Bus-, Rad- und Fußverkehr zu verbessern.

Maßnahmen, die bislang bereits im Rahmen der Möglichkeiten durch die Stadt Lahr umgesetzt wurden, finden nun eine Bekräftigung im Rahmen der Straßenverkehrsordnung.

Folgende wichtige und für die Stadt Lahr anwendbare Neuerungen gehen mit der Novelle einher:

#### **1. Mehr Flexibilität für Tempo-30 sowie die Berücksichtigung von Klima- und Gesundheitsschutz:**

Bislang war die Anordnung von Tempo-30-Bereichen stark eingeschränkt. Anordnungsmöglichkeiten waren auf bestimmte Streckenabschnitte begrenzt, beispielsweise in unmittelbarer Nähe von Schulen, Kitas oder Krankenhäusern mit einer Abschnittslänge von 300 m. Andernfalls konnte Tempo 30 aus Lärmschutzgründen auf Grundlage eines entsprechenden Gutachtens oder unter besonders schwerwiegenden Gründen hinsichtlich der Verkehrssicherheit, z. B. bei Unfallhäufungen, angeordnet werden. Diese Kriterien bleiben unangetastet und werden lediglich ergänzt.

Künftig ist nicht mehr ausschließlich die Verkehrssicherheit ausschlaggebend; auch der Klima- und Umweltschutz sowie der Gesundheitsschutz spielen eine Rolle. Streckenbezogen kann Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zusätzlich an Spielplätzen, entlang hochfrequentierter Schulwege und in Bereichen von Fußgängerüberwegen sowie vor Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (Heime, Tageseinrichtungen, Werkstätten) ohne besonderen Gefahrennachweis angeordnet werden. Der zulässige Abstand für den Lückenschluss wurde auf 500 m erhöht.

Da die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung noch nicht angepasst wurde, sind die genauen Vorgaben zur Auslegung der neuen Kriterien noch nicht näher definiert, z. B. wann ein Schulweg als „hoch frequentiert“ gilt. Diese Thematik wurde bereits im Rahmen einer Dienstbesprechung beim Verkehrsministerium vorgetragen.

Ziel der Verwaltung ist, insbesondere Schulwege, aber auch die weiteren Einsatzmöglichkeiten für mögliche Geschwindigkeitsanpassungen zu prüfen. Hierbei müssen die Grundsätze der Straßenverkehrsordnung weiterhin beachtet werden. Im Rahmen der Abwägungsentscheidung muss ausgeführt werden, dass die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

## 2. Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr:

Flächen für den Fuß- und Radverkehr können künftig durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen und ohne das Vorhandensein einer Gefahrenlage bereitgestellt werden. Für die Anordnung von Fußgängerüberwegen ist nun ebenfalls nur noch eine einfache Gefahrenlage Voraussetzung.

Das Verkehrsministerium bereitet derzeit die Fußverkehrsstrategie Baden-Württemberg vor. Außerdem sollen vorhandene Abhandlungen um Musterlösungen ergänzt werden.

Die Verwaltung beabsichtigt die sukzessive Prüfung der neuen Kriterien insbesondere im Bereich von Örtlichkeiten, die bislang nicht realisiert werden konnten. Der Beirat für Verkehrsangelegenheiten wird bei geplanten neuen Fußgängerüberwegen auch in Zukunft um eine Empfehlung gebeten.

## 3. Lockerung der Regelungen für Bewohnerparken:

Das Bewohnerparken war bisher stark reglementiert. Zonen konnten nur eingerichtet werden, wenn bereits erhebliche Engpässe beim Parken vorlagen. Künftig kann bei drohendem Parkraumangel eine entsprechende Zone angeordnet werden. Als Grundlage reicht eine prognostizierte Entwicklung aus. Außerdem ist eine Anordnung auf der Basis städtebaulicher Verkehrskonzepte möglich. Ein Parkraumangel ist in diesem Fall keine Voraussetzung mehr.

Die Verwaltung beabsichtigt, die Einführung weiterer Bewohnerparkzonen nach Bedarf zu prüfen, beispielsweise durch eine geringfügige Ausdehnung im Bereich der Innenstadt oder im Umfeld des Bahnhofes.

## Ausblick

Die vom Gesetzgeber eingeräumte Flexibilität ist Teil einer umfassenderen Strategie, um Städte nachhaltiger und lebenswerter zu gestalten und den Verkehr sicherer zu machen. Der Trend, alternative Verkehrsarten zu fördern und attraktiver zu gestalten, wird weiter verstetigt. Durch die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans mit dem beschlossenen Szenario 2 „Mut zu Verkehrswende“ und ergänzender Konzepte zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität haben Verwaltung und Gemeinderat den Grundstein gelegt. Erste Maßnahmen konnten bereits umgesetzt und weitere angestoßen werden. Nun gilt es, zusätzliche Maßnahmen aufzugreifen, die erst durch die Neuerung der Straßenverkehrsordnung umsetzbar sind. Denn um eine Verkehrswende zu erreichen, müssten sämtliche Möglichkeiten im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung ausgeschöpft werden.



Guido Schöneboom

Erster Bürgermeister



Lucia Vogt

Leiterin Ordnungsamt

