

Positionspapier aus der ARL 153

AKTUELLE VERKEHRSRECHTLICHE ENTSCHEIDUNGEN

Neuer Schub für die kommunale Mobilitätswende

Positionspapier aus der ARL 153

AKTUELLE VERKEHRSRECHTLICHE ENTSCHEIDUNGEN

Neuer Schub für die kommunale Mobilitätswende

In den Veröffentlichungen der ARL legen wir großen Wert auf eine faire, gendergerechte Sprache. Als Grundlage für einen gendersensiblen Sprachgebrauch dient der *Leitfaden gendergerechte Sprache in der ARL*.

Geschäftsstelle der ARL:

Dr. Martina Hülz, martina.huelz@arl-net.de

Positionspapier aus der ARL 153

eISSN 1611-9983

Die PDF-Version ist unter <https://www.arl-net.de/shop> verfügbar (Open Access)

CC_BY_SA 4.0 International

Verlag der ARL – Hannover 2025

Sprachliches Lektorat: H. Wegner

Formales Lektorat: S. Trockel

Satz und Layout: G. Rojahn

Zitierempfehlung:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hrsg.) (2025):

Aktuelle verkehrsrechtliche Entscheidungen – Neuer Schub für die kommunale Mobilitätswende.

Hannover. = Positionspapier aus der ARL 153.

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-2502131624466.096345908600>

<https://doi.org/10.60683/xm2g-wf30>

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Vahrenwalder Str. 247

30179 Hannover

Tel. +49 511 34842-0

Fax +49 511 34842-41

arl@arl-net.de

www.arl-net.de

www.arl-international.com

Dieses Positionspapier wurde von den Mitgliedern des Ad-hoc-Arbeitskreises „Aktuelle verkehrspolitische Entwicklungen für die kommunale Mobilitätswende nutzen“ der ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft erarbeitet:

Dr. Hubertus Baumeister, BBG und Partner Bremen, Rechtsanwalt im Bereich Mobilitätswende und Klimaschutz in Kommunen

Dr. phil. habil. Weert Canzler, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Leitung Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“ (Leiter des Arbeitskreises)

Dr. Juliane Haus, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), wissenschaftliche Mitarbeiterin im Verbundprojekt: Wirkung kommunaler Verkehrswendeprojekte steigern, evaluieren, visualisieren (WiSEV)

Dr. Martina Hülz, ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft, Leiterin des wissenschaftlichen Referats „Wirtschaft und Mobilität“

Anne Klein-Hitpaß, Deutsches Institut für Urbanistik (DifU), Forschungsbereichsleitung „Mobilität“

Dr. Uli Molter, Stadt Oberursel (Taunus), Abteilungsleiter Nachhaltigkeit - Mobilität

Michael Walther, Ministerium Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW, Grundsatzangelegenheiten Mobilität und Digitalisierung

AKTUELLE VERKEHRSRECHTLICHE ENTSCHEIDUNGEN

Neuer Schub für die kommunale Mobilitätswende

Gliederung

Intro – Unterstützung bei der kommunalen Mobilitätswende

Zentrale Punkte (Kurzfassung)

- I Novellierung des Straßenverkehrsrechts: Ein Paradigmenwechsel
- II Grundsatzurteil: Freie Gehwege, Parkraummanagement und Bewohnerparken
- III Verkehrspolitik durch Bauleitplanung
- IV Nachhaltige Mobilitätspläne – SUMP

Zentrale Punkte (Langfassung)

- I Novellierung des Straßenverkehrsrechts – Eine neue Ära für die Gestaltung der lokalen Mobilität der Kommunen
- II Ein wegweisendes Urteil zum Parken und die besondere Rolle des Parkraummanagements
- III Die Chancen der Bauleitplanung für die Mobilitätswende
- IV Mit Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) zu neuem Schwung

Fazit – Gute Aussichten und der Lohn für Mut: Es können alle gewinnen

Rechtsverzeichnis

Literatur

Kurzfassung

Nach der jüngst beschlossenen Novelle des Straßenverkehrsgesetzes können unabhängig vom Bestehen einer Gefahrenlage nun auch der Klima- und Umweltschutz, die Gesundheit und die städtebauliche Entwicklung als Ziele für verkehrspolitische Maßnahmen geltend gemacht werden. Das ist ein von vielen Kommunen seit langem gewünschter Paradigmenwechsel. Fast gleichzeitig hat sich das Bundesverwaltungsgericht in einem Grundsatzurteil gegen das illegale „aufgesetzte Parken“ auf Gehwegen positioniert. Auch dieses Urteil ist ein Paukenschlag, weil Kommunen das verbotswidrige Parken von Fahrzeugen nicht mehr dulden dürfen, wenn andere Verkehrsteilnehmende dadurch beeinträchtigt werden. Die neue Rechtslage bietet ein Möglichkeitsfenster für Kommunen, die nun etwas gegen die Dominanz des KFZ-Verkehrs im Straßenraum und den daraus resultierenden Problemen machen und damit einen wichtigen Beitrag zur kommunalen Verkehrswende leisten können.

Schlüsselwörter

Novelle Straßenverkehrsgesetz – Verkehrswende – Mobilität – Flächengerechtigkeit – Inklusive Verkehrsplanung

Current traffic law decisions – New push for the municipal mobility transition

Abstract

Following the recently adopted amendment to the Road Traffic Act, climate and environmental protection, health and urban development can now finally be cited as objectives for transport policy, whether or not a dangerous situation exists. This is a paradigm shift that has long been desired by many local authorities. Almost at the same time, the Federal Administrative Court issued a landmark judgement against illegal ‘surface parking’ on pavements. This judgement is also a bombshell because local authorities are no longer allowed to tolerate parking offences of vehicles

if other road users are impaired as a result. The new legal situation offers a window of opportunity for local authorities, which can now do something about the dominance of motor traffic on the roads and the resulting problems and thus make an important contribution to the municipal transport transformation.

Keywords

Amendment to the Road Traffic Act – transport transformation – mobility – spatial justice – inclusive transport planning

Intro – Unterstützung bei der kommunalen Mobilitätswende

Der in den letzten Jahrzehnten sehr stark gewachsene motorisierte Verkehr, insbesondere aber die Zahl (fast 50 Millionen in Deutschland) und die zunehmende Größe der Pkw und damit auch der überbordende ruhende Verkehr, stellen Städte und Gemeinden vor große Herausforderungen: Neben Problemen mit Lärm und Luftqualität rücken zunehmend auch Fragen der sozialen Gerechtigkeit und Teilhabe (Flächengerechtigkeit) sowie des Klimaschutzes und der Klimawandelanpassung in den Vordergrund. Der zur Verfügung stehende Platz (öffentlicher Raum) muss möglichst effizient genutzt werden. Es geht um die Schaffung nachhaltiger und zukunftsfähiger (oder auch resilienten) Städte, die vor dem Hintergrund längst eingesetzter Klimaveränderungen unter erheblichem Handlungsdruck stehen. Dafür brauchen die Kommunen die Unterstützung des Bundes für mehr rechtliche Handlungsspielräume. Ein erster Schritt wurde 2024 mit der Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) gegangen. Zudem drängt das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum verbotswidrigen Gehwegparken viele Kommunen zum Handeln.

Neue verkehrsrechtliche Möglichkeitsfenster erlauben es den Kommunen nun also, mehr gegen die einseitige Flächenverteilung zugunsten des fließenden und ruhenden Pkw-Verkehrs und den daraus resultierenden Problemen zu tun. Straßenverkehrsbehörden können nach der Novellierung des Straßenverkehrsrechts (StVG/StVO) erstmals aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes, des Gesundheitsschutzes und der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung durchgreifende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen für Mobilitätswende und Klimaschutz treffen, ohne dass eine bestehende Gefahrenlage nachgewiesen werden muss.

Darüber hinaus stehen den Gemeinden schon heute verbindliche Möglichkeiten zur Festsetzung von Verkehrsflächen über Bebauungspläne und gemäß dem jeweiligen Landesstraßengesetz (Widmung) zur Verfügung.

Allerdings braucht es den politischen Willen, der sich auch in entsprechenden Gemeinde- und Stadtratsbeschlüssen wiederfindet und diese Möglichkeiten auch nutzt. Dafür ist entscheidend, dass in der Regel vorher eine integrierte Verkehrsplanung durchgeführt wird, die u. a. mögliche negative Auswirkungen bestimmter Maßnahmen im Blick hat und auch bei Bedarf z. B. Maßnahmen zur Verhinderung potenzieller Verdrängungseffekte des Kfz-Verkehrs in benachbarte Gebiete vorsieht.

Zentrale Punkte (Kurzfassung)

I Novellierung des Straßenverkehrsrechts: Ein Paradigmenwechsel

Im novellierten Straßenverkehrsgesetz (StVG) wurde eine Ermächtigungsgrundlage für Maßnahmen der Straßenverkehrsordnung (StVO) geschaffen, die es erlaubt, aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes, des Gesundheitsschutzes und der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung

verkehrsrechtliche Anordnungen zu treffen, solange bei der Umsetzung die Sicherheit des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer*innen nicht beeinträchtigt wird. Gemeinden werden damit erstmals mithilfe der Straßenverkehrsbehörden in die Lage versetzt, ihre örtliche Mobilität umfassend zu gestalten. Dies ist ein Paradigmenwechsel weg vom bisherigen Vorrang des Gefahrenabwehrrechts.

II Grundsatzurteil: Freie Gehwege, Parkraummanagement und Bewohnerparken

Die höchstrichterrechtliche Rechtsprechung betont: Anwohner*innen haben ein Recht auf die bestimmungsgemäße Benutzung des Gehwegs als Fußgänger*innen. Durch ein aktuelles Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) kann dieses Recht bei einer **erheblichen Beeinträchtigung** jetzt gerichtlich eingefordert werden und die zuständige Straßenverkehrsbehörde **muss** grundsätzlich gegen das verbotswidrige Parken auf Gehwegen einschreiten bzw. innerhalb der Verwaltungsstrukturen dafür Sorge tragen, dass durch die zuständige Behörde eingeschritten wird. Ohne Klagen gingen vor dem Urteil bundesweit nur wenige Straßenverkehrsbehörden gegen diese Form des illegalen Parkens vor. Das nunmehr vorliegende Urteil stärkt die Verwaltungen erheblich, etwas gegen das verbotswidrige Parken zu tun.

Mit den Instrumenten des Bewohnerparkens und des Parkraummanagements für das Kurzzeitparken haben Kommunen schon heute beim rechtmäßigen Parken die Möglichkeit, das Parken privater Kraftfahrzeuge zu steuern und zusätzliche Einnahmen zu erzielen, die für bessere Mobilitätsangebote genutzt werden können (ÖPNV, Car-Sharing, Sharing Mobility usw.). Als erfolgreich hat sich in der Praxis besonders das Ordnen des Parkens durch Markierungen und ggf. Beschilderungen erwiesen.

III Verkehrspolitik durch Bauleitplanung

Jenseits des Straßenverkehrsrechtes können Gemeinden im Rahmen ihres nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG verfassungsrechtlich geschützten Rechtes auf kommunale Selbstverwaltung die Möglichkeit der verbindlichen Flächenfestsetzungen in den Bebauungsplänen auf der Grundlage unter anderem der Lärmschutzplanung nutzen. In mehreren Entscheidungen betont das BVerwG deshalb, dass hierdurch eine gemeindliche Verkehrspolitik gestaltet werden kann. Der öffentliche Raum kann auch durch diese Festsetzungen resilienter gegen die Auswirkungen der Klimakrise gemacht werden, indem z. B. Straßen zu Grünflächen umgewidmet werden. Auf diese Weise kann auch eine gemeindliche Klimapolitik gefördert werden.

IV Nachhaltige Mobilitätspläne – SUMPs

Europäische Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs) müssen von 78 größeren deutschen Kommunen („Verkehrsknoten“) bis Ende 2027 erstellt werden. Die SUMPs können jedoch auch für alle anderen Kommunen fruchtbare Planungsprozesse für eine künftige nachhaltige Mobilität vereinfachen und standardisieren und auch als Grundlage u. a. für die Bauleitplanung dienen. Damit werden auch kleinere Gemeinden in die Lage versetzt, eine lokale Mobilitätswende und einen Klimaschutz besser zu legitimieren.

Zentrale Punkte (Langfassung)

I Novellierung des Straßenverkehrsrechts – Eine neue Ära für die Gestaltung der lokalen Mobilität der Kommunen

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) ist mit Verkündung am 12.7.2024 novelliert worden, u. a. mit dem neuen § 6 Abs. 4 a StVG. Diese Vorschrift schafft eine Ermächtigungsgrundlage für Anordnungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) für den Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz sowie für eine geordnete städtebauliche Entwicklung (s. Agora Verkehrswende 2024). Für diese Anordnungsziele ist das Vorliegen einer konkreten Gefahrenlage für die Sicherheit und Leichtigkeit (Ordnung) des Verkehrs keine Voraussetzung mehr (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2024, siehe auch Textbox 1). Die Leichtigkeit des Verkehrs ist in einer Ermessensentscheidung der Behörde nur noch als ein Belang unter vielen zu berücksichtigen. Dies bedeutet einen Paradigmenwechsel für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, die bislang nur beim Vorliegen einer Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit (Ordnung) des Verkehrs getroffen werden durften (Baumeister 2024c). Das machte es bislang den Kommunen fast unmöglich, ihren lokalen Verkehr mit Blick auf Mobilitätswende und Klimaschutz zu gestalten.

Textbox 1: Von der gesteigerten zur einfachen Gefahrenlage

Künftig ist eine bestehende Gefahrenlage nicht mehr nachzuweisen, wenn sich straßenverkehrsrechtliche Anordnungen auf § 6 Abs. 4 a StVO mit den entsprechenden Ermächtigungen in der StVO stützen können. Die Novelle der StVO erweitert auch den Ausnahmekatalog des § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO. Die dortigen Maßnahmen haben nur das Vorliegen einer einfachen Gefahrenlage zur Voraussetzung. Es muss also nicht eine gesteigerte Gefahrenlage des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO vorliegen, um den fließenden Verkehr zu beschränken. Davon sind nicht zuletzt auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung betroffen.

Anfang Oktober 2024 wurde auf dieser Grundlage die StVO nach Zustimmung des Bundesrates novelliert. Nunmehr können u. a. gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO zum einen Sonderfahrstreifen und bevorrechtigte Lichtzeichenregelungen für Linienbusse angeordnet werden. Zum anderen können angemessene Flächen für den fließenden und ruhenden Rad- und Fußverkehr mit Verkehrszeichen und -einrichtungen festgelegt werden. Dies ist ein erster wichtiger Schritt. Die Möglichkeit der Schaffung angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr ermöglicht mehr Flächengerechtigkeit zugunsten der Radfahrer*innen und Fußgänger*innen und damit überhaupt erst inklusive Straßenräume, die allen Menschen mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden. Bislang dominierte durch die Vorgaben der Gefahrenabwehr im Straßenverkehrsrecht eindeutig der motorisierte Verkehr. Mit der Novellierung der StVO werden für Kommunen mit gleichzeitiger Zuständigkeit als untere Straßenverkehrsbehörde (Auftragsverwaltung) oder für kreisangehörige Kommunen auf der Grundlage ihres neuen Antragsrechts in der StVO zur Durchführung solcher Anordnungen bei der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde (Landkreise) weitreichende Möglichkeiten geschaffen, Flächen für den Umweltverbund zurückzugewinnen. So kann auch durch die Busverkehre ein substanzieller Beitrag zur Verminderung der Treibhausgase geleistet werden. Ferner können Kommunen den lokalen Kfz-Verkehr über ein Parkraummanagement für das Kurzzeit- und Bewohnerparken steuern und hieraus erzielte Einnahmen für eine Mobilitätswende verwenden.

Für rechtlich belastbare Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden ist in der Regel ein integriertes Verkehrskonzept notwendig, das die verkehrlichen Auswirkungen einer Umsetzung berücksichtigt und erhebliche negative Folgewirkungen auf alle Verkehrsmodi und Bewohner*innen in den Quartieren vermeidet. Beim Vorliegen eines solchen Konzeptes hat eine kreisangehörige Gemein-

de Anspruch auf Umsetzung durch die Straßenverkehrsbehörde, weil ansonsten die kommunale Selbstverwaltungsgarantie für den lokalen Verkehr nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz i. d. R. verletzt werden würde. Lehnt eine Straßenverkehrsbehörde trotzdem eine Anordnung ab, hätte ein Verfahren vor den Verwaltungsgerichten Erfolg. Die Kommunen, die zugleich die Funktion einer unteren staatlichen Straßenverkehrsbehörde ausüben, werden durch belastbare Verkehrsplanungen vor Klagen und Anweisungen der oberen bzw. obersten Straßenverkehrsbehörde aufgrund ihrer verfassungsrechtlich geschützten kommunalen Selbstverwaltungsgarantie ebenfalls geschützt.

Wichtige Verbesserungen enthält auch der Katalog des § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO, der nur das Vorliegen einer einfachen Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO verlangt. Konkrete kurzfristige Maßnahmen können nach der StVO-Novelle nun bessere Erfolgschancen haben, beispielsweise eine verstärkte Verkehrsberuhigung über die Einrichtung von **Tempo-30-Zonen**. Damit wird es einfacher, innerorts Tempo 30 einzurichten, auch wenn die Regelgeschwindigkeit weiterhin 50 km/h bleibt. Es gibt nun zusätzliche mögliche Begründungen, Tempo 30 anzuordnen, ohne eine besondere Gefahrenlage nachweisen zu müssen. Tempo 30 kann nun auch an Spielplätzen, an hochfrequentierten Schulwegen, an Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen sowie Seniorenheimen und an Fußgänger*innenüberwegen (Zebrastreifen) angeordnet werden. Weiterhin ist es nunmehr möglich, Lücken zu schließen. So kann Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen auf Abschnitten von bis zu 500 Metern Länge erlassen werden, wenn diese Straßenbereiche zwischen zwei bestehenden Tempo-30-Abschnitten liegen. Das war bisher nur bei einem Abschnitt von maximal 300 Metern Länge möglich. Auch wenn sich diese Änderungen eher nebensächlich anhören, erlauben sie in verdichteten städtischen Gebieten großflächige Tempo-30-Bereiche. Bei der Einrichtung längerer Tempo-30-Strecken sind die Belange des straßengebundenen ÖPNV zu berücksichtigen (siehe Textbox 2).

Textbox 2: Ablauf und Checkliste zur Einrichtung von Tempo 30

1. Wunsch, Tempo 30 anzuordnen
2. Geeignete Rechtsgrundlage ermitteln (vgl. auch Dölling/Neumann 2024):
 - Maßnahmen für angemessene Flächen für den fließenden und ruhenden Rad- und Fußverkehr (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 b) StVO)
 - Lärmaktionsplan
 - Abstand zwischen zwei Tempo-30-Abschnitten <500 m
 - Schutzbedürftige Einrichtungen (Kita, Menschen mit Behinderungen, Zebrastreifen, hochfrequentierte Schulwege, Spielplätze...) und Mindestabstand davor und dahinter
3. Prüfung und ausführliche Begründung der Anordnung
4. Straßenverkehrsbehörde kann als unabhängige Behörde eine Anordnung vornehmen
5. Monitoring (Verkehrszählungen auf der Strecke, auf mutmaßlichen Ausweichstrecken etc.)

Siehe auch:

- https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/KKM_Handreichung-innereortliche-Geschwindigkeitsbegrenzungen-1.pdf (29.01.2025)

Eine Möglichkeit, Verkehrsberuhigung mit einer höheren Aufenthaltsqualität und auch mit mehr Entsiegelung zu verbinden, besteht in der Einrichtung von Schul- und Fahrradstraßen mit den Mitteln des Straßenrechts (Teileinziehung der Pkw-Nutzung zur Straßennutzung) und Straßenverkehrsrechts (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 b) StVO). Fahrradstraßen können eingerichtet werden, wenn in den betreffenden Straßen der Radverkehr dominant ist oder dies zu erwarten ist. Das ist regelmäßig im Umfeld von Schulen der Fall (für die Umsetzung ist einiges zu beachten, siehe Textbox 3).

Textbox 3: Einrichtung von Schul- und Fahrradstraßen

Die Einrichtung von Schul- und Fahrradstraßen erfolgt in der Regel mithilfe des Verkehrszeichens 244, meistens mit dem Zusatz „Kfz frei“. Neben der verkehrsrechtlichen Beschilderung sollten die Straßen dringend umgestaltet werden: Dazu gehören die Reduktion und Neuordnung des Parkens, das Markieren oder Darstellen der Sicherheitstrennstreifen („Dooring-Zone“) zu parkenden Kfz, Rotmarkierungen an den Einfahrtsbereichen sowie andere temporeduzierende Möblierungen (Bänke, Blumenkübel, entsiegelte Flächen etc.).

Siehe auch:

- https://www.offenbach.de/buerger_innen/verkehr-mobilitaet/mit-dem-fahrrad/bike-offenbach-projekt/fahrradstrassen/fahrradstrassen.php (29.01.2025)
- https://oberursel.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZbuCo8Hn6hSgnleLoxr-WEK-RGS_ks0Hg9PJcj4AvHd1/Anlage_2_-_Gutachten_Janina_Albrecht.pdf (29.01.2025)
- https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2024/10/241030_Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_2te-Auflage_inkl_Ergaenzungen_web.pdf (29.01.2025)

II Ein wegweisendes Urteil zum Parken und die besondere Rolle des Parkraummanagements

Seit Jahrzehnten ist es in vielen Städten üblich, dass Kraftfahrzeuge teilweise auf dem Gehweg parken. Insbesondere das beidseitige Parken auf Gehwegen ist nach der StVO verboten. Nur auf einer Straßenseite kann das Gehwegparken durch Verkehrszeichen ausnahmsweise erlaubt werden, wenn ausreichend Platz für den Begegnungsverkehr der Fußgänger*innen verbleibt. Die Anwältin des Bundesinteresses im Verfahren des BVerwG hielt aufgrund der Empfehlungen technischer Regelwerke mindestens 1,8 Meter für erforderlich. Dennoch wird ein verbotswidriges ein- oder beidseitiges Gehwegparken von den meisten Städten oft seit Jahrzehnten geduldet. Da in den vergangenen Jahrzehnten die Fahrzeuge größer und auch breiter wurden, nicht zuletzt, weil zunehmend mehr SUVs zugelassen wurden, führt das Gehwegparken zu noch weniger Platz. Das geht vor allem zulasten derjenigen, die einen Kinderwagen schieben, ein Laufrad benutzen, einen Rollator benötigen oder auf einen Rollstuhl angewiesen sind.

Im Sommer 2024 hat das Bundesverwaltungsgericht ein wegweisendes Urteil gefällt: Anwohner*innen haben ein eigenes subjektives Recht auf die Benutzung des Gehwegs als Fußgänger*innen und können als Anrainer dieses Recht für den Straßenbereich unmittelbar vor der Haustür an ihrem Wohnsitz auch gerichtlich einfordern. Damit wurde ein wichtiger rechtlicher Schutz für Fußgänger geschaffen und die Straßenverkehrsbehörden müssen tätig werden, wenn Bürger*innen vor ihrer Haustür in ihrer Bewegungsfreiheit durch auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge eingeschränkt sind (Baumeister 2024a). Was hat sich geändert? Die Straßenverkehrsbehörden müssen nunmehr bei **erheblichen Beeinträchtigungen** des Fußverkehrs handeln, ein Gewohnheitsrecht der Autobesitzer*innen auf Gehwegparken gibt und gab es nicht. Wann eine solche Einschränkung erheblich ist, hängt u. a. von der Nutzungsfrequenz auf dem jeweiligen Gehweg, von Ausweichmöglichkeiten oder auch von der Dauer der Einschränkung ab. Zu erheblichen Beeinträchtigungen kann es auch kommen, wenn sich etwa zwei Kinderwagen begegnen. Eine nutzbare Gehwegbreite von 1,8 Metern sollte deshalb nach den einschlägigen Richtlinien nicht unterschritten werden, weil ansonsten ein ungestörter Begegnungsverkehr der Fußgänger*innen beeinträchtigt wird (FGSV 2006). Zwar kann die geforderte Behörde nach eigenem pflichtgemäßem Ermessen entscheiden, sie muss das jedoch nachvollziehbar machen. Verwaltungsgerichte können die Entscheidung gemäß den Kriterien des Bundesverwaltungsgerichtes überprüfen.

Die Straßenverkehrsbehörden müssen dann aber sofort einschreiten bzw. die zuständigen Verwaltungseinheiten zum Einschreiten auffordern, wenn es eine **unzumutbare Beeinträchtigung** durch das so verbotswidrige aufgesetzte Parken gibt. Das ist dann der Fall, wenn das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit gefährdet ist, z. B. weil die Zufußgehenden auf die Fahrbahn verdrängt werden. Sind Kinder mit ihrem Fahrrad oder auch Rollstuhlfahrer*innen gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen, weil auf dem Gehweg einfach zu wenig Platz für sie ist, dann muss die Straßenverkehrsbehörde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten sofort einschreiten; ein geeignetes Mittel besteht darin, Halteverbotsschilder aufzustellen und dies über die Ordnungsämter auch zu überwachen. Um nachhaltige Änderungen zu erzielen, ist ein Zusammenwirken von Straßenverkehrs- und Ordnungsbehörden nötig. Halteverbotsschildern sollten zusätzlich eindeutige Markierungen folgen und ihre Missachtung muss konsequent mit den dafür vorgesehenen hohen Bußgeldern geahndet werden.

Zeitlich befristetes Parken und Bewohnerparken: Das Management des (Kurzzeit-)Parkens hat insgesamt eine Schlüsselrolle für eine lösungsorientierte lokale Verkehrspolitik (Agora Verkehrswende 2022a). Mit den Instrumenten des Bewohnerparkens und des (Kurzzeit-)Parkens als Kernstücke eines Parkraummanagements haben Kommunen die Möglichkeit, den ruhenden Verkehr neu zu ordnen und die Flächenverteilung im öffentlichen Raum im Sinne einer größeren Flächen-gerechtigkeit zu verändern. Zugleich erhalten sie zusätzliche Einnahmen, die sie für bessere Mobilitätsangebote nutzen können (Canzler 2024). Das ist angesichts angespannter öffentlicher Kassen immer dringlicher. Wichtig ist zugleich, bei der Gebührenfestlegung für die Bewohnerparkausweise die bestehenden gebührenrechtlichen Spielräume von bis zu 700 € p.a. auch zu nutzen, um zumindest ansatzweise eine Kostengerechtigkeit herzustellen (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022; Agora Verkehrswende 2022b; Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2022).

Parkraummanagement ist in vielen Kommunen schon seit langem auf der Agenda. Längst ist klar, dass es höchst unsozial ist, öffentliche Stellplätze sehr günstig oder gar umsonst zur Verfügung zu stellen. Die Subventionierung von Stellplätzen für das private Auto wird schließlich von allen Bürger*innen getragen, auch von denen, die gar kein Auto besitzen. Gebührenrechtlich gibt das Bundesverfassungsgericht den Kommunen weitreichende Spielräume, die Höhe der Parkgebühren festzusetzen (BVerfG 2003).

Auch wenn es nach der StVO-Novelle einfacher ist, das Bewohnerparken einzuführen, weil als Begründung bereits ein „drohender Parkdruck“ ausreicht, sind dennoch einige Voraussetzungen zu erfüllen. Für die Schaffung neuer Parkbewirtschaftungszonen für das (Kurzzeit-)Parken in Verbindung mit der ergänzenden Möglichkeit des ausnahmsweisen privilegierten Bewohnerparkens müssen funktionsfähige Parkscheinautomaten oder andere geeignete digitale Erfassungs- und Abrechnungssysteme vorhanden sein und es sind rechtzeitig Anwohnerparkausweise auszustellen. Es sind fundierte Planungen notwendig, die den Kommunen helfen, rechtssicher und vorausschauend handeln zu können (Dölling/Neumann 2024). Planungen von Parkraumzonen sollten immer auch die angrenzenden Quartiere mit in den Blick nehmen, weil nach der Einrichtung neuer Bewirtschaftungszonen in aller Regel mit einem verstärkten Parksuchverkehr in den Nachbarstraßen zu rechnen ist. Deshalb ist bei Bedarf auch eine räumliche Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung mitzudenken. Diese Möglichkeit ist in der Kommunikation mit den Bürger*innen darzulegen, um mögliche Konflikte zu entschärfen. In der Praxis muss aber eine Verwaltung in der Planung nicht in jedem Einzelfall eine neue Verkehrszählung vornehmen, sie kann auf Verkehrserhebungen und Erfahrungswerte aus vergleichbaren Gebieten zurückgreifen. Dennoch sind in aller Regel Kontroversen zu erwarten, auf die die Verantwortlichen vorbereitet sein sollten (siehe auch Textbox 4).

Textbox 4: Mit Fantasie und klarer Kommunikation zur Parkraumbewirtschaftung

Die Verwaltung kann die Einrichtung von Stellplatzbewirtschaftungszonen vorausschauend planen und das auch begründen. Damit wird die Verfügbarkeit von Stellplätzen im öffentlichen Raum ausdrücklich zu einem verkehrspolitischen Thema. Auch wenn das Thema so zwar konfliktanfällig bleibt, bieten sich jedoch durchaus auch unkonventionelle Lösungen an wie beispielsweise in Landau: In der pfälzischen Mittelstadt hat man sich entschieden, eine flächendeckende innerstädtische Parkraumbewirtschaftung einzuführen, was für eine Stadt dieser Größe und mit einem hohen Einpendleranteil ungewöhnlich ist. Um genau dieses Problem zu lösen, wurden in einem neuen Modell unter dem neuen Namen Parkraummanagement nicht nur Anwohnerausweise, sondern auch quartiers- und fahrzeuggebundene Dauerparkberechtigungen für Pendler*innen bzw. Besucher*innen ausgegeben (Hartmann 2023). Der Charme dieses Instrumentes ist, bei der Höhe der Gebühren zum einen zwischen Stadtquartieren mit hoher Nutzungsmischung und reinen Wohngebieten zu differenzieren und zum anderen je nach Parkdruck flexibel entscheiden zu können. Aber auch in diesem Fall bedarf es einer stichhaltigen Begründung und eines Verkehrsplanes. Flankiert werden sollten diese Maßnahmen unbedingt durch eine umfassende Kommunikationsstrategie (Umweltbundesamt 2023).

III Die Chancen der Bauleitplanung für die Mobilitätswende

Kommunen haben bereits heute die Möglichkeit, verbindliche Festsetzungen für die zulässige Nutzung ihrer Verkehrsflächen über Bebauungspläne oder Widmungen nach Landesstraßengesetz zu treffen und so eine gemeindliche Verkehrspolitik zu betreiben.

Neben dem straßenverkehrsrechtlichen Pfad können Gemeinden andere Wege beschreiten, um über die Nutzung des eigenen öffentlichen Straßenraumes zu bestimmen (Baumeister 2024b). Das gehört zu ihrem grundgesetzlich verbrieften Recht zur kommunalen Selbstverwaltung und der daraus resultierenden Planungshoheit. Zum einen können sie nach den im Baugesetzbuch (BauGB) gegebenen Möglichkeiten die öffentlichen Flächen und ihre Nutzung verbindlich über Festsetzungen definieren. In der Flächennutzungsplanung können vorbereitend die Leitziele festgeschrieben werden, Verkehr möglichst zu vermeiden und für den notwendigen Verkehr den Umweltverbund zu bevorzugen. Zum anderen können Gemeinden als Trägerinnen der Straßenbaulast nach dem jeweiligem Landesstraßenrecht die Neuordnung der erlaubten Nutzung von Straßen vornehmen. Mit dem Verweis auf ein „überwiegendes öffentliches Interesse“ ent- und umwidmen sie hierzu Straßen. Gemäß § 9 des Baugesetzbuches (BauGB) können sie festsetzen, dass eine Flächennutzung aktiv und passiv dem Klimawandel entgegenwirkt. Sie müssen in dem Fall dafür sorgen, dass dieser Ausgleich nachvollziehbar abgewogen ist.

Ein weiterer Umweg zu mehr Verkehrsberuhigung und zu mehr Tempobegrenzungen sind neben der Verbesserung der Luftqualität, insbesondere bei den Stickoxidemissionen, Lärmschutzplannungen (Berkemann 2012). Da es einen signifikanten Zusammenhang zwischen Fahrzeuggeschwindigkeitsniveaus und Lärmbelastungen gibt, bedeuten Ziele der Lärminderung in aller Regel auch, dass der Straßenverkehr ruhiger werden muss. Da Kommunen ohnehin zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen (LAP) verpflichtet sind, lassen sich diese auch mit verkehrspolitischen Zielen verbinden, im Idealfall sogar synchronisieren. Neben Geschwindigkeitsreduktionen können auch Umleitungen von besonders lautem (Schwer-)Verkehr vorgenommen werden. So lassen sich belastbar begründet der Durchgangs- und/oder der Lkw-Verkehr auf Straßen umleiten, die weniger Anwohnende (oder bestenfalls niemanden) durch Lärmemissionen belasten. Vorteile einer solchen lärmschutzbasierten Strategie sind zum einen, dass die Lärmaktionspläne nicht nur unverbindliche Empfehlungen sind, sondern durchgesetzt werden müssen. Zum anderen ist der

Schutz vor Lärm kein so aufgeladenes Thema wie eine ambitionierte Verkehrsberuhigung. Niemand wendet sich gegen weniger Lärm. Einige Kommunen wie z. B. Norderstedt haben mittlerweile gute Erfahrungen mit dieser Strategie. Dort verweist man selbstbewusst auf die Verknüpfung der örtlichen Lärmschutzplanung mit der Förderung des Umweltverbundes und sogar auf – im offensichtlichen Kontrast zum bundesweiten Trend – gesunkene Motorisierungsraten. Das Leitbild der dreifachen Innenentwicklung bietet gute Perspektiven im kohärenten Umgang von Flächen für Bauen, Grünordnung und Mobilität und sollte künftig die nachhaltige städtebauliche Entwicklung lenken.

IV Mit Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) zu neuem Schwung

Kommunen sollten im Sinne einer größeren Rechtssicherheit Planungsinstrumente, insbesondere die kommunale Bauleitplanung, mit Zielen einer Mobilitätswende verbinden, um gerichtlich nicht zu scheitern. Das kommt einem Perspektivenwechsel gleich, der eine längere Vorbereitung verlangt. Grundsätzlich können Gemeinden im Rahmen ihrer Selbstverwaltung über ihre Gemeindestraßen allein bestimmen. Sie können u. a. festlegen, ob und zu welchen Anteilen die Straßen für den Kfz-Verkehr oder für den aktiven Verkehr genutzt werden dürfen. Im Zuge der kommunalen Bauleitplanung können Kommunen immer verkehrspolitische Ziele festlegen. Mehr Lärmschutz erfordert zuvörderst weniger Verkehrslärm, also neben baulichen Schutzvorrichtungen auch mehr Verkehrsberuhigung durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und Durchfahrtsverbote mithilfe der Straßenverkehrsbehörden. Allerdings findet das vor allem in Projekten der Stadterweiterung statt, während die oft jahrzehntealten Bebauungspläne im gebauten Bestand bisher nur selten neu erstellt werden oder für viele seit langem bebaute Gebiete gar keine Bebauungspläne bestehen (§ 34 BauGB).

Eine interessante Perspektive bieten die derzeit laufenden Überlegungen zur künftigen Rolle und Ausgestaltung der Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). Im Juli 2024 trat die überarbeitete TEN-Verordnung („Transeuropäisches Netz“) des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates auf Vorschlag der Europäischen Kommission in Kraft (VO 2024/1669). Sie stärkt die Rolle der Städte als wichtige Voraussetzungen für einen nachhaltigen, effizienten und multimodalen Verkehr zum Wohle der Menschen. In Anhang II der Verordnung werden 424 größere Städte als städtische Knotenpunkte („urban nodes“) ausgewiesen, davon 78 in Deutschland. Sie haben festgelegte spezifische Anforderungen, um einen nahtlosen Verkehrsfluss von, zu und zwischen städtischen Knotenpunkten des TEN-V-Netzes zu fördern. Dazu gehört, dass die als städtische Knotenpunkte ausgewiesenen Kommunen einen Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) bis zum 31.12.2027 entwickeln und verabschieden, um ihn ab dem 01.01.2028 zu überwachen.

Mit dem SUMP werden diese Städte eine strategische Planungsgrundlage für die Verkehrsplanung der nächsten Jahre schaffen, die in einen Umsetzungsplan mit kurz- und mittelfristigen Maßnahmen sowie einer langfristigen Strategie für die zukünftige nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrsplanung münden. Der Aufstellungsprozess soll entsprechend der Leitlinien der EU-Kommission für die Planung von Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) in Anhang V dieser Verordnung durchgeführt werden und ist in die Phasen Vorbereitung und Analyse, Strategieentwicklung sowie Maßnahmenplanung unterteilt. Besonderes Augenmerk im Prozess liegt auf einer breiten Beteiligung der Öffentlichkeit, Politik und weiterer Akteure.

Bis zum 31.12.2027 haben sich die genannten Kommunen gemäß Art. 41 Abs. 1 b) VO 2024/1669 (mittelbar) verpflichtet, einen SUMP zu entwickeln und zu verabschieden sowie die Durchführung eines solchen Planes ab dem 01.01.2028 zu überwachen. Gleichzeitig hat jede dieser Kommunen bis zu diesem Zeitpunkt den zuständigen nationalen Behörden erhobene Daten zur städtischen Mobilität in den Bereichen Nachhaltigkeit, Sicherheit und Zugänglichkeit zu übermitteln, damit diese Behörden der Europäischen Kommission die Daten aller deutschen „Verkehrsknoten“ übermitteln können. Die Kommission wird spätestens bis zum 19.07.2025 hierfür die Indikatoren bekannt geben.

Darüber hinaus stellt die Kommission für die SUMP-Planung einen regionalen und kommunalen innerörtlichen Bezug her (EU 2023/550 v. 08.03.2023 - „Nationale Unterstützungsprogramme“). Wenn dort unter Punkt 1.4 ausgeführt wird, dass neben der Planung des Verkehrsnetzes (überörtlicher regionaler Bezug = netzbasierter Ansatz) auch die Einbeziehung in eine sektorübergreifende Strategie für eine nachhaltige Stadtentwicklung (= ortsbasierter Ansatz) verfolgt werden soll.

SUMPs würden eine erhebliche Aufwertung erfahren, wenn sie künftig mit der Bebauungsplanung unmittelbar rechtlich verknüpft werden. Sie können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in der StVO jenseits einer „qualifizierten Gefahrenlage“ begründen, wie Busspuren und deren Lichtzeichenanlagen, angemessene Flächen für den fließenden und ruhenden Rad- und Fußverkehr oder auch das Bewohnerparken im Rahmen eines städtebaulichen Konzeptes. Zudem können die Länder ihre Richtlinien zur Förderung kommunaler Verkehrsinfrastrukturen an die Aufstellung und Anwendung von SUMPs knüpfen.

Vor allem bietet das durch die EU eingeführte Instrument des interkommunal ausgelegten SUMP eine Chance zu Vereinfachung und Standardisierung notwendiger Planungsprozesse für eine nachhaltige Verkehrszukunft in den Kommunen (Rupprecht Consult 2021, siehe auch Textbox 5).

Textbox 5: Neue Chancen mit SUMP

Mit der Pflicht zu einer nachhaltigen und interkommunalen Mobilitätsplanung entsteht ein zusätzlicher Hebel für die lokale Mobilitätswende (Rupprecht Consult 2021). Sie kann helfen, die notwendigen Anpassungen an zunehmende Starkregenereignisse, häufiger entstehende Hitzeinseln etc. zu beschleunigen. Das gilt auch für die Gestaltung von Straßen. Aufbauen kann und muss ein SUMP in Deutschland auf Vorarbeiten der Planerfachgesellschaft „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“ (FGSV), die entsprechende Regelwerke zur Straßengestaltung (RASt 06 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV 2006) und für verkehrliche Maßnahmen zur Erreichung von Klimaschutzziele („E-Klima“, FGSV 2022) erstellt hat. Diese Planungsgrundlagen bilden die Handreichung für eine rechts-sichere Umsetzung von politischen Beschlüssen zur Schaffung inklusiver und resilienter öffentlicher Räume sowie zur Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraumes im verkehrsplanerischen Alltag.

Siehe auch:

- https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/8/10/8fb8d53612545374a0306cdaa669aaad/sump-guidelines-deutsch-2020__6091400b48526.pdf (29.01.2025)
- Kompetenz-Netzwerk Klima mobil (2023)

Fazit – Gute Aussichten und der Lohn für Mut: Es können alle gewinnen

Das Möglichkeitsfenster in der kommunalen Verkehrspolitik hat sich also nicht nur durch die aktuellen Novellen von StVG und StVO, sondern auch durch das höchstrichterliche Grundsatzurteil zum Gehwegparken geöffnet. Die Gestaltungsspielräume für eine lokale Mobilitätswende sind bei gut begründeten Anordnungen gewachsen, die bisherige Rechtsunsicherheit ist verringert. Mit politischem Mut, guter Öffentlichkeitsarbeit und ehrlicher Kommunikation ist mehr möglich als oft gedacht. Die Kommunen und ihre Verkehrsbehörden können mit weniger Aufwand und mit einer höheren Rechtssicherheit Maßnahmen von Tempo 30 über die Einrichtung von Schul- und Fahrradstraßen bis hin zu einer gesteuerten Stellplatzstrategie und der notwendigen Entsiegelung von

öffentlichen Verkehrsflächen realisieren. Ein neues Verkehrsschild zur Markierung von Lade- und Lieferzonen kann für mehr Klarheit sorgen, Sonderfahrstreifen beispielsweise für Car-Pooling können einfach zeitlich begrenzt eingerichtet und Busspuren leichter ausgewiesen werden.

Wenn Städte und Gemeinden zukünftig attraktiv und lebenswert sein sollen und die dafür nötigen Klimaanpassungen schaffen wollen, dürfen sie nicht abwarten, sondern müssen jetzt umgestalten. Die entscheidende Voraussetzung, die erweiterten Gestaltungsmöglichkeiten auch tatsächlich zu nutzen, ist in jedem Fall, dass der politische Wille vor Ort vorhanden ist und die Bereitschaft besteht, auch mögliche Konflikte auszuhalten und juristische Risiken einzugehen. Ziele wie Lärm- und Klimaschutz, Klimaresilienz, aber auch weitere Gemeinwohlinteressen wie Sicherheit und mehr Flächengerechtigkeit, liegen in der Verantwortung von Kommunen. Mit einer erweiterten Begründung über die Gefahrenabwehr hinaus können sie beispielsweise Tempobegrenzungen oder die Entsigelungen von Verkehrsflächen umsetzen. Die jüngere Rechtsprechung der obersten Gerichte, insbesondere der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts zum Klimagesetz vom Frühjahr 2021, heben die große Bedeutung des Klimaschutzes für das Handeln aller staatlichen Ebenen, also auch der kommunalen Ebene, hervor (BVerfG 2021).

Dennoch bleibt in einem Rechtsstaat immer das verbleibende Risiko von Klagen. Auch verläuft die öffentliche Diskussion nicht automatisch wohlwollend und unterstützend. Es kommt in jedem einzelnen Fall darauf an, zu erklären, warum die Maßnahme sinnvoll und notwendig ist: Das kann z. B. über eine stadtweite Vision – „Was gewinnen wir alle durch die Maßnahmen?“ – und eine gemeinsame Erzählung gelingen. Manche Städte haben sich ein „Verkehrliches Leitbild“ mit Leitzielen gegeben, welche für alle Maßnahmen „Prüfsteine“ darstellen (Stadt Oberursel 2023). Eine überzeugende Erklärung und Einordnung in gesamtstädtische Ziele erwarten nicht nur die Bürger*innen, sondern auch die gewählten Mandatsträger*innen in den Stadt- und Gemeinderäten. Auch da hilft sicherlich ein guter Plan – sei es ein integrierter Plan oder eine SUMP –, ebenso der Verweis auf schon erfolgreiche Umsetzungen anderenorts. Oft steigt die Unterstützung für eine ambitionierte Verkehrspolitik spürbar, wenn auf einer Exkursion in andere Städte erlebbar und im wahrsten Sinne des Wortes erfahrbar wird, wie es sein kann, wenn ehrgeizige Ziele bereits erreicht sind. Die Ausstrahlungskraft erfolgreicher Verkehrsprojekte ist kaum zu überschätzen.

Aufgeladene lokale Konflikte um Durchfahrtssperren oder umgewidmete Stellplätze überdecken, dass eine gelungene lokale Mobilitätswende fast nur Gewinner*innen kennt. Auch der Autoverkehr profitiert, wenn der ÖPNV attraktiv ist und es sicher ist, zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs zu sein. Denn jeder und jede, der oder die vom Auto auf das Fahrrad oder auf den ÖPNV umsteigt oder zu Fuß geht, tut nicht nur etwas für die Gesundheit, sondern entlastet auch die Straßen. Fast jeder zweite Weg mit dem Auto in der Stadt ist kürzer als fünf Kilometer. Wenn der Radanteil wächst, weil es sicher ist und Spaß macht, auf einem durchgehenden und vom restlichen Verkehr abgetrennten Radwegenetz zu fahren, dann nutzt das nicht zuletzt diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind. Ein Wechsel auf das Zufußgehen oder Radfahren für kurze Strecken schafft Platz für diejenigen, die nicht umsteigen können und das Auto nehmen müssen. Ein reduzierter ruhender privater Verkehr und mehr Parkzonen für Gewerbefahrzeuge sorgen dafür, dass diejenigen, die gewerblich unterwegs sind (und sein müssen), eher einen Parkplatz finden. Handwerker und Pflegedienste können in der Nähe ihrer Kundschaft parken.

Schließlich verbessert eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum die Standortattraktivität für Gewerbe und Wohnen. Denn nur mit mehr entsiegelten Flächen und mit einem sicheren Rad- und Fußwegenetz lassen sich der Klimawandel und dessen Auswirkungen überhaupt bewältigen und Firmen in die Stadt locken, die sich aussuchen können, wo sie sich ansiedeln.

Dass diese (zumindest gemäßigt optimistisch klingende) Annahme eines möglichen Abbaus von Pfadabhängigkeiten durchaus begründet ist, lässt sich aus empirischen Beobachtungen ableiten, die unter dem Stichwort „traffic evaporation“ zusammengefasst werden können. Dieses Phänomen beschreibt eine Abnahme des Kfz-Verkehrs, wenn die Bedingungen schwieriger werden (Aldred/Thomas 2023). Wird es (zu) mühsam, das eigene Auto nicht nur zu bewegen, sondern auch einen Stellplatz zu finden, sinkt generell die Bereitschaft, das Fahrzeug zu nutzen und mittelfristig auch ein Fahrzeug zu besitzen. Dieses Phänomen verhält sich spiegelbildlich zum Phänomen des „induzierten Verkehrs“: Kfz-Verkehr wird induziert, wenn sich seine Bedingungen verbessern. Umgekehrt ist das offenbar ebenso der Fall.

Unsere Städte werden zukünftig häufiger und stärker durch Hitze und Hochwasserereignisse beeinträchtigt sein. Dagegen helfen vor allem weniger versiegelte Flächen und Schatten. Das bedeutet, dass wir unser Leben platzsparend bzw. platzeffizient organisieren müssen: Entsiegelte Plätze, Mulden und Bereiche halten Wasser zurück, sind kühler und stärken die Artenvielfalt.

Bemerkenswert ist auch, dass oftmals die Zustimmung überwiegt, wenn eine zunächst umstrittene verkehrspolitische Maßnahme erst einmal umgesetzt ist und die positiven Effekte erlebbar sind. Man denke hier einmal an die erbitterten Diskussionen in den 1970er Jahren, als viele Marktplätze vom Kfz-Parken befreit wurden und das Sterben der Innenstädte prognostiziert wurde – das Gegenteil war der Fall. Dieses Phänomen ist empirisch hinlänglich belegt und deckt sich mit Ergebnissen der Transformationsforschung (van Wee/Annema/van Barneveld 2023). Es ist zugleich eine Ermutigung dafür, beharrlich zu sein und auch temporäre Widerstände auszuhalten.

Es gibt also zahlreiche gute Gründe, mit der lokalen Mobilitätswende zu starten oder entschlossener fortzufahren. Vielfach kann es mit niedrigschwelligen und wenig aufwendigen Schritten wie temporären Sommerstraßen oder der Schulwegsicherung beginnen, manchmal sind – wie bei der Einrichtung von Fahrradstraßen oder einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung längere Vorarbeiten nötig. Entscheidend ist in jedem Fall, einen integrierten Plan zu entwickeln. Dieser Plan muss das Ziel und die Vorteile gegenüber dem Status quo plausibel beschreiben, die Schritte auf dem Weg dorthin benennen und nicht zuletzt die verkehrliche und räumliche Verflechtung mit dem Umland und den Nachbarkommunen in den Blick nehmen. Ohne eine integrierte Planung, die zugleich von den Schwächsten im Verkehr, den zu Fuß gehenden Kindern und den radelnden Senior*innen, ausgeht und die notwendige Anpassung an den beschleunigten Klimawandel in den Blick nimmt, wird es nicht funktionieren.

Neue Urteile und Gesetzesänderungen geben den Kommunen nun noch mehr Legitimation, die Mobilitätswende zügig voranzutreiben – diese Möglichkeiten sollten jetzt genutzt werden!

Rechtsverzeichnis (siehe auch Textbox 6)

BVerfG, Urteil vom 19.03.2003, 2 BvL 9/98.

BVerfG, Urteil vom 24.03.2021, 1 BvR 2656/18, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20, 1 BvR 288/20, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20.

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASt. Köln.

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2022): Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Köln.

<https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022> (Empfehlungen) und

https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/Steckbriefe_E_Klima.pdf (Steckbriefe) (22.01.2025).

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2023): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, EAR. Köln.

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2024): Ad-hoc-Arbeitspapier. Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASt 06, Köln 2024.

<https://www.fgsv-verlag.de/ad-hoc-arbeitspapier-zur-anwendung-der-rast-06> (22.01.2025).

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2024): Hinweise zur sofortigen Anwendbarkeit der novellierten Straßenverkehrsordnung 2024.

<https://www.klimaschutz-bewegt.de/wp-content/uploads/Schreiben-Abt.leitg-4-zur-Novelle-und-Anlage-22-LGVFG.pdf> (05.02.2025).

VO 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.

<https://eur-lex.europa.eu/TodayOJ/> (18.02.2025).

§ 6 Abs. 4 a StVG

https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/___6.html (27.01.2025).

§ 45 Abs. 9 Satz 4 StVO; § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO; § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO

https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/___45.html (27.01.2025).

§ 9 BauGB; § 34 BauGB

<https://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/> (27.01.2025).

Textbox 6: Weg von der Autoorientierung bei den Regelwerken

Die Ausführung verkehrspolitischer Maßnahmen im Detail bezieht sich mit Ausnahme der Garagenordnung und der darin festgelegten Stellplatzbreiten auf die Empfehlungen der FGSV (siehe auch FGSV 2023 und 2024). Ihre Empfehlungen zur Ausgestaltung der Gesetze und Verordnungen werden mit dem Bundesverkehrsministerium zu verbindlichen „technischen Regelwerken“. Sie haben damit einen rechtsähnlichen Charakter wie DIN-Normen, in denen nicht zuletzt Höhen und Breiten sowie Abstandsgrößen in verkehrstechnischen Bauvorhaben festgelegt sind. Auf der Grundlage von FGSV-Veröffentlichungen werden sowohl Verkehrswege geplant und gebaut als auch das Verkehrsmanagement konzipiert. Oberstes Ziel ist es, ein sicheres und funktionsgerechtes Verkehrsangebot zu gewährleisten. Am Beispiel der Gehwegbreiten wird das anschaulich; in den Richtlinien zur Gestaltung von Stadtstraßen heißt es: „Zwei Fußgänger sollen sich begegnen können: Dies erfordert neben der zum Gehen benötigten Breite der beiden Fußgänger einen Begegnungsabstand (Verkehrsraum). Zur Fahrbahn und zur Hauswand sind jeweils Abstände einzuhalten. (...) ergibt sich daraus im Regelfall eine Seitenraumbreite von 2,5 Meter. Diese kann sich je nach Entwurfsituation verbreitern“ (FGSV 2006, Ziffer 6.1.6.1). In der Systematik der Richtlinien und Empfehlungen entspricht diese Richtlinie der Kategorie R1, die nach interner Abstimmung und nach einem Anhörungsverfahren mit anwendenden Institutionen formuliert wurde. Die R1-Kategorie entspricht einem Standard, von dem abzuweichen ausführlich zu begründen ist (Gerlach 2024).

Über lange Zeit waren die Richtlinien und Empfehlungen einseitig auf das Automobil ausgerichtet, der Reformbedarf war offensichtlich (Becker/Schwedes 2020). Mit der sogenannten E-Klima 2022 der FGSV ist jedoch eine Öffnung zu beobachten, eine Anpassung weiterer Richtlinien und Empfehlungen wird gerade vorgenommen. Die Anwendung der E-Klima wird dringend empfohlen, um auch im Mobilitätsbereich Ziele des Klimaschutzes zu erreichen.

Literatur

Agora Verkehrswende (Hrsg.) (2022a): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. Berlin.

https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Umparken/Agora-Verkehrswende_Factsheet_Umparken_Auflage-4.pdf (20.01.2025).

Agora Verkehrswende (Hrsg.) (2022b): Berücksichtigung sozialer Aspekte bei Gebühren für die Erteilung von Bewohnerparkausweisen. Diskussionspapier. Berlin.

https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Bewohnerparken/21-07-2022_Bewohnerparken.pdf (20.01.2025).

Agora Verkehrswende (Hrsg.) (2024): Die Reform des Straßenverkehrsrechts und neue Gestaltungsmöglichkeiten für Kommunen. Übersicht der Änderungen von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung und ihre Auswirkungen auf die kommunale Praxis. Berlin.

https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2024/UEbersicht_Strassenverkehrsrechtsreform/Agora-Verkehrswende_Reform_Strassenverkehrsrecht_Uebersicht.pdf (20.01.2025).

- Aldred, R.; Thomas, A.** (2023): Changes in motor traffic inside London's LTNs and on boundary roads. <https://smarttransportpub.blob.core.windows.net/web/1/root/changes-in-motor-traffic-inside-londons-ltns-and-on-boundary-roads.pdf> (05.02.2025).
- Baumeister, H.** (2024a): Freie Gehwege in den Wohnquartieren der Menschen. Präsentation bei VCD am 17.10.2014. https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrspolitik/241017_VCD_-_Baumeister_-_Analyse_Urteil_BVerwG_Gehwegparken_final.pdf (27.01.2025).
- Baumeister, H.** (2024b): Das Städtebaurecht als notwendiger Kristallisationspunkt für Mobilitätswende und Klimaschutz in den Kommunen. In: IR (2/24), 43-48.
- Baumeister, H.** (2024c): Die Novellierung des Straßenverkehrsrechts 2024 – eine stille Revolution für Mobilitätswende und Klimaschutz in Gemeinden. In: IR (12/24), 276-285.
- Becker, U.; Schwedes, O.** (2020): Zur Reformbedürftigkeit der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Discussion paper. https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Discussion_Paper/DP16_BeckerSchwedes.pdf (27.01.2025).
- Berkemann, J.** (2012): Straßenverkehrslärm im Rahmen eines (unionsrechtlichen) Lärmaktionsplanes – Zur Handhabung des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO. In: Natur und Recht 34 (8), 517-531.
- Canzler, W.** (2024): „Parken – der ruhende Verkehr und die Mobilitätswende“. BeName-Hintergrundpapier zum Policy Paper 1. https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2024/03/Hintergrundpapier-Nr.-3_Parken-der-ruhende-Verkehr-und-die-Verkehrswende.pdf (20.01.2025).
- Dilling, O.** (2024): Gutachten: Schulstraßen. Rechtliche Möglichkeiten der Kommunen bei der Einrichtung von Schulstraßen. [file:///C:/Users/martina.huelz/Downloads/Gutachten_Schulstrassen_final_Stand_2024-02-13%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/martina.huelz/Downloads/Gutachten_Schulstrassen_final_Stand_2024-02-13%20(1).pdf) (05.02.2025).
- Dölling, B.; Neumann, A.** (2024): StVO-Novelle 2024 – Konsequenzen für die Praxis. In: NZV 2024, 457.
- Gerlach, J.** (2024): Rechtssicherer Umgang mit Stadtstraßen im Bestand und in Planung. <https://www.geh-recht.de/?view=article&id=208:rechtssicher-planen&catid=49:planungsgrundlagen> (29.05.2025).
- Hartmann, L.** (2023): Parkraummanagement in einer Mittelstadt anhand des Beispiels „Landau in der Pfalz“ seit 2021. In: IR (12/23), 279-284.
- Kompetenz-Netzwerk Klima mobil** (Hrsg.) (2023): Klimaschutz im Verkehr in der Bauleitplanung. Möglichkeiten zur Festsetzung von Maßnahmen. <https://www.klimaschutz-bewegt.de/anlaufstelle/bauleitplanung/> (29.05.2025).
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg** (Hrsg.) (2022): Begleitschreiben zur Delegationsverordnung zur Erhebung von Parkgebühren – Hinweise zum Bewohnerparken vom 1.6.2022. https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/8_News_2021/Begleitschreiben-zur-Delegationsverordnung_KKM_Juni_2022.pdf (29.01.2025).
- Park4SUMP** (Hrsg.) (2021): Standards: Minimum Requirements and Maximum Allowances. <https://park4sump.eu/fields-activities/standards> (29.01.2025).
- Rupprecht Consult** (Hrsg.) (2021): Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt von Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität (Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne (SUMP), Zweite Ausgabe). Frankfurt. <https://mobilitaetsplanung-hessen.de/wp-content/uploads/2023/01/SUMP-Guidelines.pdf> (29.01.2025).
- Stadt Oberursel (Taunus)** (Hrsg.) (2023): Unser Verkehrliches Leitbild. <https://www.oberursel.de/de/leben-wohnen/verkehr-mobilitaet/verkehrliches-leitbild/verkehrlichesleitbild.pdf?cid=zps> (05.02.2025).
- Umweltbundesamt** (Hrsg.) (2023): Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen. Abschlussbericht. Dessau-Roßlau. = Texte 121/2023. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11740/publikationen/29_08_2023_texte_121_2023_muv_abschlussbericht_final.pdf (05.02.2025).
- van Wee, B.; Annema, J. A.; van Barneveld, S.** (2023): Controversial policies: growing support after implementation. A discussion paper. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X23001415?via=ihub> (20.01.2025).
- Zukunftsnetz Mobilität NRW** (Hrsg.) (2022). Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise. <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/9bf175d0c41f830ee035cefb77e40810/znm-hinweispapier-bewohnerparken.pdf> (05.02.2025).

Weiterführende Literatur**Umwelt**

Kreye, K.; Kasten, P.; Appenfeller, D.; Steinbach, I. (2024): Verkehrssektor auf Kurs bringen: Szenarien zur Treibhausgasneutralität 2045. Dessau-Roßlau. = UBA-Texte 59/2024.
https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/59_2024_texte_verkehrssektor_auf_kurs_bringen_0.pdf (29.01.2025).

Kremer, P.; Haase, A.; Haase, D. (2019): The future of urban sustainability: Smart, efficient, green or just? Introduction to the Special Issue. In: Sustainable Cities and Society 51 (4), 101761.
<https://doi.org/10.1016/j.scs.2019.101761> (29.01.2025).

Mobilität in ihren Wechselwirkungen

Manderscheid, K. (2024). Mobilitätspraktiken in der Automobilgesellschaft: Zur Wechselwirkung von räumlichen, zeitlichen und verkehrlichen Strukturen. In: Canzler, W.; Haus, J.; Knie, A.; Ruhrort, L. (Hrsg.): Handbuch Mobilität und Gesellschaft. Wiesbaden, 1-18.

https://doi.org/10.1007/978-3-658-37804-2_8-1

Gesundheit

Frahsa, A. (2018): Verkehr und Gesundheit – Walkability. In: Schwedes, O. (Hrsg.): Verkehrspolitik: Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden, 395-414.

<https://doi.org/10.1007/978-3-658-21601-6>

Stadt-/Raumplanung/Verkehr, Access, Flächengerechtigkeit

Ruhrort, L. (2019): Transformation im Verkehr. Wiesbaden.

Aktuelle Positionspapiere aus der ARL

Nr.

- 153 **Aktuelle verkehrsrechtliche Entscheidungen – Neuer Schub für die kommunale Mobilitätswende.**
Positionspapier von den Mitgliedern des Ad-hoc-Arbeitskreises „Aktuelle verkehrspolitische Entwicklungen für die kommunale Mobilitätswende nutzen“ der ARL. Hannover, 2025.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-2502131624466.096345908600>
<https://doi.org/10.60683/xm2g-wf30>
- 152 **Freiraumwende – Vom Freiraum her denken, planen und handeln.**
Positionspapier von den Mitgliedern des Arbeitskreises „Freiraumsicherung und -entwicklung in der räumlichen Planung“ der ARL. Hannover, 2025.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-01522>
<https://doi.org/10.60683/0d74-gn32>
- 151 **Künstliche Intelligenz in der Raumentwicklung – Impulse für die Praxis und Forschung.**
Positionspapier von den Mitgliedern des Arbeitskreises „Künstliche Intelligenz in der Raumentwicklung“ der ARL. Hannover, 2024.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-01518>
<https://doi.org/10.60683/wtz8-1j26>
- 150 **Gleichwertige Lebensverhältnisse implementieren – Empfehlungen für die Raumordnung der drei mitteldeutschen Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen.**
Dieses Positionspapier enthält Ergebnisse und Empfehlungen der Arbeitsgruppe „Implementierung gleichwertiger Lebensverhältnisse durch Raumordnung“ (IGLRO) der Landesarbeitsgemeinschaft Sachsen/Sachsen-Anhalt/Thüringen der ARL. Hannover, 2024.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-01504>
<https://doi.org/10.60683/vz6n-1r45>
- 149 **Perspektive netto-null Flächenverbrauch – Innenentwicklung, flächensparendes Bauen, Flächenrückgabe und städtebauliche Qualifizierung als Elemente einer Flächenkreislaufwirtschaft.**
Dieses Positionspapier enthält Ergebnisse und Empfehlungen der Arbeitsgruppe „Perspektive netto-null Flächenverbrauch“ der Landesarbeitsgemeinschaft Nordrhein-Westfalen der ARL. Hannover, 2024.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-01492>
<https://doi.org/10.60683/4dgk-pp55>
- 148 **Große Transformation und nachhaltige Raumentwicklung machen: Impulse zur Umsetzung in der regionalen und kommunalen Praxis.**
Positionspapier von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe „Große Transformation und nachhaltige Raumentwicklung machen: Impulse zur Umsetzung in der regionalen und kommunalen Praxis“ der Landesarbeitsgemeinschaften Baden-Württemberg und Bayern der ARL. Hannover, 2024.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-01489>
<https://doi.org/10.60683/66zc-c156>
- 147 **Urbane Produktion fördern und bewahren.**
Positionspapier der Arbeitsgemeinschaft „Urbane Produktion“ der Landesarbeitsgemeinschaft Nordrhein-Westfalen der ARL. Hannover, 2024.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-01474>
- 146 **Die Reaktivierung von Schienenstrecken als Strategie der integrierten Raumentwicklung – Chancen nutzen und Hemmnisse überwinden.**
Positionspapier des Arbeitskreises „Reaktivierung von Schienenstrecken als Instrument einer integrierten Raumentwicklung“ der ARL. Hannover, 2024.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-01466>

