



Handbuch
„Pop-up Mobilitätswende“



Inhaltsverzeichnis

Einleitung: Das Projekt „Pop-up Mobilitätswende“	3
Die StVO-Novelle 2024 – Umsetzungsstand	5
Radverkehr: Fahrradstraße sehr beliebt	5
Fußverkehr: Schwerpunkt Fußgängerüberweg und Verkehrsberuhigung	6
Tempo 30: Schulwege und Lückenschlüsse im Fokus	7
Parkraummanagement und Busspuren: Anwendung bislang zurückhaltend	7
Zentrale Erkenntnisse	8
Mythen vs. Fakten: Argumentationshilfe für die kommunale Mobilitätswende	9
Werkzeugkasten: Zusammenfassung zentraler Projekt-Publikationen	15
Handlungsleitfaden „Pop-up-Maßnahmen für die Mobilitätswende“	15
Kurzübersicht „Sofortmaßnahmen für eine schnelle Mobilitätswende“	15
Steckbrief „Aufschwung für Busspuren“	15
Infopapier „Sicher zur Schule: Tempo 30 an Schulen und auf Schulwegen“	16
Rechtsgutachten zur StVO-Novelle	16
Praxishilfe: FAQ zur Novelle der StVO und VwV-StVO	16
Kurzgutachten zu Gehwegparken und Tempo 30 an Fußgängerüberwegen	17
Rechtsgutachten „Persönliche Haftung bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen“	17
Interview „Was Straßenverkehrsbehörden für die Verkehrssicherheit tun müssen“	17
Literaturverzeichnis	18

Einleitung: Das Projekt

„Pop-up Mobilitätswende“

Die Klimakrise ist keine abstrakte Zukunftsfrage – sie ist auch in Deutschland längst Realität. Hitzesommer, Extremwetterereignisse und steigende Preise für fossile Energien machen deutlich: Die Zeit für langsame, kleinteilige Veränderungen ist vorbei. Deutschland droht seine gesetzlichen Klimaziele deutlich zu verfehlen. Insbesondere im Verkehrssektor ist seit Jahren keinen Fortschritt zu verzeichnen. Während andere Bereiche ihre Emissionen teils reduzieren konnten, verharren die Emissionen des Straßenverkehrs auf hohem Niveau – mit gravierenden Folgen für Klima, Gesundheit und Lebensqualität.

Unsere Städte und Gemeinden sind noch immer vom Auto dominiert. Öffentlicher Raum wird überwiegend für den motorisierten Individualverkehr bereitgestellt, zulasten von Aufenthaltsqualität, Sicherheit und sozialer Teilhabe. Kinder, Ältere und Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind besonders betroffen. Lärm und Luftschadstoffe belasten die Gesundheit der Stadtgesellschaft. Aufgrund der hohen Flächenversiegelung heizen sich Städte extrem auf, bei Starkregen kann es zu Überflutungen kommen. Die Mobilitätswende ist deshalb nicht nur eine ökologische Notwendigkeit. Sie ist eine Frage von Gerechtigkeit, Gesundheit und Lebensqualität. Und sie ist vor allem eine kommunale Aufgabe.



Kommunen haben mehr Handlungsspielraum als oft angenommen

Die Gestaltung des Straßenraums findet vor Ort statt. Kommunalpolitik, Stadtverwaltungen und Straßenverkehrsbehörden entscheiden darüber, wie Flächen verteilt werden, wie sicher Schulwege sind, ob Busse im Stau stehen oder ob Radfahren als selbstverständliche Verkehrsform sicher möglich ist.

Mit der Reform des Straßenverkehrsrechts im Jahr 2024 wurden die Spielräume der Kommunen erweitert. Erstmals können verkehrliche Maßnahmen ausdrücklich mit Zielen des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes sowie der städtebaulichen Entwicklung begründet werden.

Doch neue Handlungsspielräume entfalten nur dann Wirkung, wenn sie auch genutzt werden. Hier besteht weiterhin ein erhebliches Informations- und Umsetzungsdefizit. Viele Kommunen sind unsicher, wie Maßnahmen rechtssicher umsetzbar sind. Planungsprozesse erscheinen komplex, langwierig und teuer. Politische Auseinandersetzungen schrecken ab. Gleichzeitig wächst der gesellschaftliche Druck, endlich wirksam zu handeln.



Pop-up-Maßnahmen:

Vom Zögern ins Handeln kommen

Genau hier setzt der Pop-up-Ansatz an. Pop-up-Maßnahmen stehen für eine neue Kultur der Umsetzung: schnell, pragmatisch, lernorientiert. Anstatt jahrelange Detailplanungen abzuwarten, ermöglichen Pop-up-Maßnahmen kurzfristige, rechtssichere und kostengünstige Veränderungen im Straßenraum – etwa durch Markierungen, modulare Elemente oder temporäre Verkehrsregelungen. Sie benötigen in der Regel keinen Tiefbau, sind flexibel anpassbar und schaffen sofort sichtbare Verbesserungen.

Pop-up bedeutet dabei nicht Beliebigkeit. Die Maßnahmen basieren auf geltendem Recht, folgen fachlichen Standards und können dauerhaft verstetigt werden. Sie erlauben es, Wirkung zu testen, Erfahrungen zu sammeln und politische Diskussionen auf Grundlage realer Veränderungen zu führen. Vor allem aber ermöglichen sie eines: Beschleunigung.

Das Projekt:

Beschleunigung als politisches Ziel

Das im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative geförderte Projekt „Pop-up Mobilitätswende – bundesweite Verbreitung von Sofortmaßnahmen“ (2023–2026) hat ein klares Ziel: die beschleunigte Umsetzung der kommunalen Mobilitätswende durch die systematische Verbreitung und Unterstützung von Pop-up-Maßnahmen. Das Projekt folgte einem dreistufigen Ansatz:

- » **Wissen generieren und verbreiten:** Rechtliche, planerische und praktische Grundlagen wurden aufbereitet und bundesweit zugänglich gemacht.
- » **Kommunen konkret begleiten:** Ausgewählte Kommunen wurden intensiv beraten, um konkrete Pop-up-Maßnahmen umzusetzen und als Leuchttürme sichtbar zu machen.
- » **Erfahrungen skalieren:** Die gewonnenen Erkenntnisse wurden über Fachveranstaltungen, Netzwerke und Öffentlichkeitsarbeit verbreitet, um weitere Städte zur Umsetzung zu motivieren und zu befähigen.

Die zugrunde liegende Logik ist einfach: Wenn Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche Nahverkehr attraktiver werden, verändern sich Mobilitätsentscheidungen. Jeder vermiedene Pkw-Kilometer reduziert Treibhausgasemissionen. Gleichzeitig steigen Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Akzeptanz für weitere Schritte der Transformation.



Key Takeaways – vier Thesen zur

Pop-up Mobilitätswende

Die folgenden Thesen bündeln einige zentrale Erfahrungen und Erkenntnisse, die wir dabei gewinnen konnten. Sie verdichten, welche Schlussfolgerungen sich aus dem Projekt besonders klar ableiten lassen.

- » **Pop-up-Maßnahmen sind kein Gegensatz zu strategischer Planung,** sondern deren Beschleuniger. Sie sind außerdem ein Mittel, bestehende Planungs- und Umsetzungsprozesse zu verkürzen und schneller wirksame Infrastruktur bereitzustellen.
- » **Politische Rückendeckung ist nach wie vor entscheidend:** Mutige Entscheidungen und Verwaltungshandeln tragen nur dann dauerhaft, wenn hinreichende politische Unterstützung vorhanden ist. Gleichzeitig ist auch im laufenden Geschäft der



Verwaltung oftmals mehr möglich als gedacht, wenn Planer:innen ihre Gestaltungsspielräume bewusst nutzen.

- » **Rechtliche Unsicherheit darf nicht länger als Ausrede für Untätigkeit dienen:** Seien es die juristischen Details der StVO-Novelle oder die Sorge vor persönlicher Haftung in Straßenverkehrsbehörden – die umfangreiche rechtliche Expertise dieses Projekts zeigt: Vermeintliche rechtliche Hürden lösen sich meist auf, wenn Maßnahmen gut abgewogen und sorgfältig dokumentiert werden.
- » **Die Mobilitätswende scheitert nicht am Mangel an Instrumenten oder Finanzen.** Entscheidend ist vielmehr, dass Kommunen die vorhandenen Spielräume entschlossen nutzen und dass aus Planung endlich Veränderung wird.

Über dieses Handbuch: Ergebnisse sichern, Mut machen, Umsetzung erleichtern

Handbücher zur Mobilitätswende gibt es viele. Wir haben uns bewusst dagegen entschieden, ein weiteres, langes Nachschlagewerk zu verfassen. Stattdessen werden für dieses Handbuch die zentralen Projekt-Publikationen thematisch gegliedert und im Sinne einer kompakten Inhaltsangabe kurz zusammengefasst. Für tiefergehende Informationen verweisen wir auf die Publikationen selbst. Das Handbuch versteht sich als Einladung: An Kommunen und Planer*innen, ihre erweiterten Spielräume zu nutzen. An Politik, mutige Entscheidungen zu treffen. Und nicht zuletzt auch an die Zivilgesellschaft, Veränderung konstruktiv anzuregen und zu begleiten. Die Zeit des Abwartens ist vorbei. Jetzt geht es um Umsetzung.

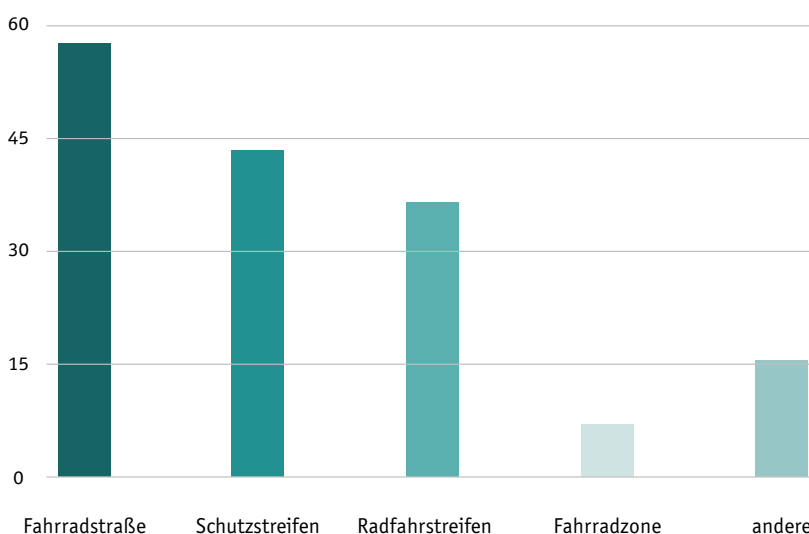
Die StVO-Novelle 2024 – Umsetzungsstand

Um erste Erkenntnisse darüber zu gewinnen, wie die neuen kommunalen Handlungsspielräume der Novelle des Straßenverkehrsrechts genutzt werden, hat die DUH Ende 2025 eine Umfrage durchgeführt. Mithilfe eines Online-Fragebogens wurde erfasst, welche konkreten Maßnahmen auf Grundlage der novellierten Straßenverkehrsordnung (StVO) vor Ort geplant, in Umsetzung sowie bereits umgesetzt sind. An der Erhebung beteiligten sich über 120 Kommunen aus ganz Deutschland, wobei die Anzahl der Antworten je Frage variiert. Ziel war es, einen systematischen Überblick darüber zu erhalten, wie die novellierte StVO in der kommunalen Praxis bislang genutzt wird und welche Maßnahmen dabei im Fokus stehen.

Etwas mehr als ein Drittel der teilnehmenden Kommunen (34%) hat zwischen 100.000 und 500.000 Einwohner*innen. Knapp 30% liegen in der Größenklasse 10.000 bis 50.000 Einwohner*innen; 22% haben zwischen 50.000 und 100.000 Einwohner*innen; 7% sind große Verwaltungseinheiten mit über 500.000 Einwohner*innen und knapp 6% kleine Kommunen mit bis zu 10.000 Einwohner*innen. Die Ergebnisse der Umfrage sind nicht repräsentativ. Es ist davon auszugehen, dass sich überproportional viele Kommunen beteiligt haben, die die neuen Handlungsspielräume zumindest in Teilen nutzen.

Radverkehr: Fahrradstraße sehr beliebt

Die Frage nach Maßnahmen im Bereich Radverkehr wurde von 129 Kommunen beantwortet. Davon gaben 43 Kommunen an, keine Maßnahmen in diesem Bereich zu planen, was einem Anteil von 33% an der Grundgesamtheit entspricht. Unter den Kommunen, die angaben, Maßnahmen zu planen, umzusetzen oder bereits umgesetzt zu haben, ist die Fahrradstraße mit 67% die mit Abstand am häufigsten genannte Maßnahme. Es folgen Schutzstreifen für



Maßnahmen für den Radverkehr

Hinweis: Bei der Darstellung handelt es sich um die absoluten Zahlen



den Radverkehr mit etwa 51 % der Angaben sowie Radfahrstreifen mit 43 %. Die Ausweisung einer Fahrradzone wurde von 9 % der an der Umfrage beteiligten Kommunen genannt; die Auswahloption „Andere“ von rund 19 %.

Hinweis: Mehrfachauswahl war bei allen Fragen möglich, daher summieren sich die ausgewiesenen Anteile nicht auf 100 %.

Hinsichtlich des Umsetzungsstands zeigt sich, dass von den 86 Kommunen, die auf Grundlage der novellierten StVO Maßnahmen planen, umsetzen oder bereits umgesetzt haben, 55 % den Status „umgesetzt“ nannten. Rund 21 % gaben den Status „in Umsetzung“ an. Ebenfalls knapp 55 % nannten „geplant“ als Status.



Fußverkehr: Schwerpunkt Fußgängerüberweg und Verkehrsberuhigung

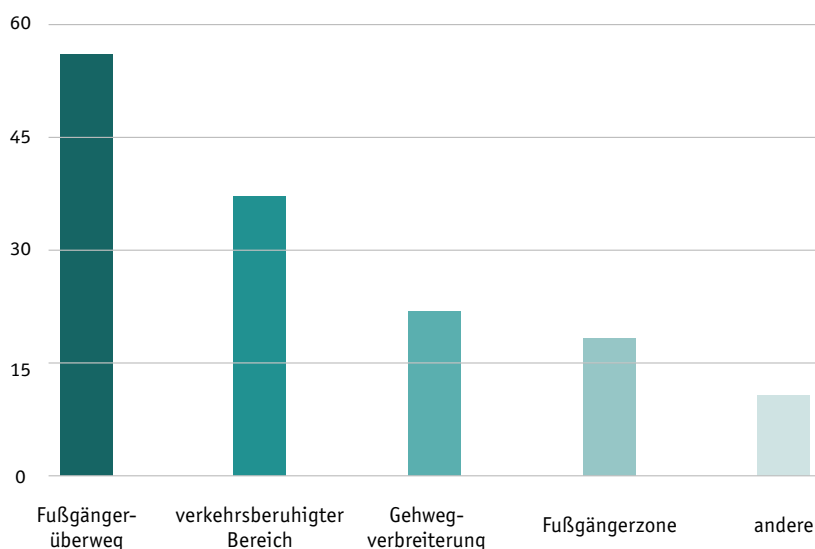
Auch zur Förderung des Fußverkehrs werden die erweiterten kommunalen Handlungsspielräume bereits genutzt. Allerdings sind in 42 der 123 Kommunen, die diese Frage beantworteten, und somit bei über einem Drittel der Kommunen keine Maßnahmen im Bereich Fußverkehr geplant.

Unter den Kommunen, die Maßnahmen planen, umsetzen oder bereits umgesetzt haben, ist der Fußgängerüberweg mit rund 69 % die am häufigsten genannte Maßnahme. Der verkehrsberuhigte Bereich wurde von etwa 46 % der Kommunen genannt. Weitere Maßnahmen sind die Gehwegverbreiterung mit 27 % sowie die Ausweisung einer Fußgängerzone mit 22 %.

Insgesamt zeigt sich, dass von den 81 Kommunen mit Maßnahmenennung 37 % den Status „umgesetzt“ nannten. Rund 20 % gaben den Status „in Umsetzung“ an, während 62 % den Status „geplant“ nannten.

Tempo 30: Schulwege und Lückenschlüsse im Fokus

Zur Frage nach der Anwendung der neuen kommunalen Handlungsspielräume für streckenbezogenes Tempo 30 liegen insgesamt Antworten von 119 Kommunen vor. Davon gaben 29 Kommunen an, keine Maßnahmen zu planen. Unter den 90 Kommunen, die Angaben zu streckenbezogenem Tempo 30 machten, steht der hochfrequentierte Schulweg im Mittelpunkt: 72 % nannten diese Maßnahme. Dahinter folgt der Lückenschluss bis 500 Meter, der von 63 % der Kommunen angegeben wurde. Die Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30 an Fußgängerüberwegen wurde von rund 46 % der Kommunen genannt. Auch die neuen Möglichkeiten, streckenbezogenes Tempo 30 an einem Spielplatz oder einer Einrichtung für Menschen mit Behinderung anzuordnen, werden laut den Angaben



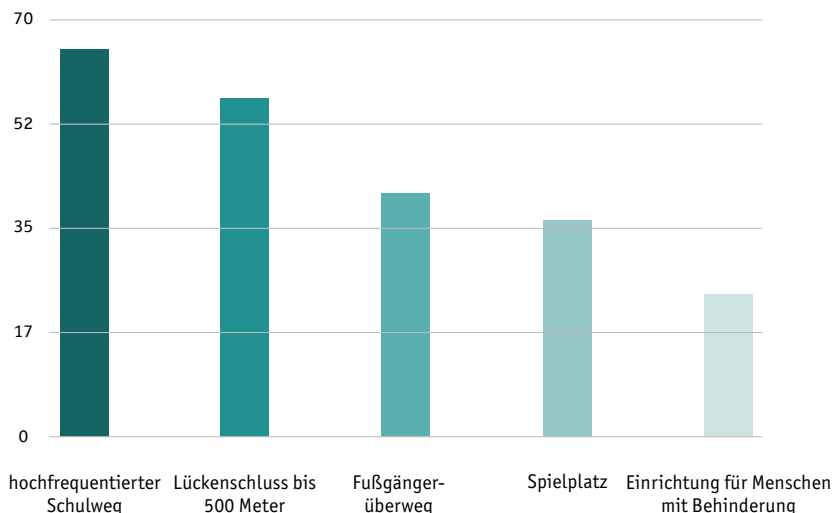
Maßnahmen für den Fußverkehr

Hinweis: Bei der Darstellung handelt es sich um die absoluten Zahlen



Streckenbezogenes Tempo 30

Hinweis: Bei der Darstellung handelt es sich um die absoluten Zahlen



genutzt: Tempo 30 an einer Einrichtung für Menschen mit Behinderung wurde von rund 27% der Kommunen genannt. Streckenbezogenes Tempo 30 an einem Spielplatz nannten 40% derjenigen Kommunen, die angaben, die neuen rechtlichen Möglichkeiten in Bezug auf Tempo 30 nutzen zu wollen oder bereits zu nutzen.

Zum Umsetzungsstand zeigt sich, dass rund 63% den Status der genannten Maßnahmen als „geplant“ nannten. Rund 47% nannten den Status „umgesetzt“, während 30% den Status „in Umsetzung“ angaben.



Parkraummanagement und Busspuren: Anwendung bislang zurückhaltend

Die neuen Möglichkeiten im Bereich des Parkraummanagements – also die Ausweisung von Bewohnerparkzonen bereits bei drohendem Parkraumangel, zur Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung – werden bislang von einem deutlich kleineren Teil der an der Umfrage beteiligten Kommunen genutzt. Zu dieser Frage liegen Antworten von 116 Kommunen vor. 76 Kommunen und damit rund zwei Drittel gaben an, keine Maßnahmen in diesem Bereich zu planen. Zugleich befanden sich laut Angaben in etwa 23% der Kommunen Maßnahmen in Planung, in rund 9% der Kommunen in Umsetzung und in 8% waren Maßnahmen bereits umgesetzt.

Die erleichterte Einrichtung von Bussonderfahrstreifen spielt bislang nur eine geringe Rolle in der kommunalen Praxis. Von den 120 Kommunen, die die Frage nach Bussonderfahrstreifen beantworteten, gaben lediglich 2,5% an, aufgrund der Novellierung des Straßenverkehrsrechts einen (oder mehrere) Bussonderfahrstreifen angeordnet zu haben; weitere rund 2% gaben an, diese Maßnahme zu planen.



Zentrale Erkenntnisse

Die Auswertung der Umfrage zeigt, dass die novellierte StVO von den Kommunen bislang vor allem für Maßnahmen im Bereich des Rad- und Fußverkehrs sowie für die Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30 genutzt wird. Besonders häufig genannt werden Fahrradstraßen, Fußgängerüberwege und Tempo-30-Anordnungen an hochfrequentierten Schulwegen sowie bei Lückenschlüssen bis 500 Meter. Auch die neuen Handlungsspielräume im Bereich des Parkraummanagements werden, wenn auch seltener, bereits angewendet.

Demgegenüber spielt die erleichterte Einrichtung von Bussonderfahrstreifen bislang eine deutlich untergeordnete Rolle. Gerade dies verdeutlicht die Notwendigkeit gezielter Ausbauinitiativen. Die rechtlichen Hürden für die Einrichtung von Busspuren sind durch die Novelle des Straßenverkehrsrechts deutlich gesunken. Busspuren sind ein zentrales Instrument, um den öffentlichen Nahverkehr gegenüber dem Autoverkehr zu beschleunigen, verlässlicher zu machen und vergleichsweise kostengünstig attraktiver zu gestalten. Gleiches gilt für ein konsequentes Parkraummanagement und die Ausweisung von Bewohnerparkzonen. Wirksames Parkraummanagement ist ein entscheidender Hebel für die Gestaltung lebenswerter Städte: Es ermöglicht, den knappen und kostbaren öffentlichen Raum gerechter zu verteilen und den Umweltverbund gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu stärken.

Aus den vorliegenden Ergebnissen lässt sich ableiten, dass die durch die Novelle des Straßenverkehrsrechts eröffneten Möglichkeiten in unterschiedlichem Umfang in der kommunalen Praxis zur Anwendung kommen. Während einige Maßnahmen vergleichsweise häufig umgesetzt werden, bleiben andere Instrumente bisher deutlich seltener genutzt. Das spricht dafür, dass die praktische Anwendung der neuen rechtlichen Handlungsspielräume in den Kommunen noch nicht ausgeschöpft ist. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Ergebnisse nicht repräsentativ sind. Vielmehr ist davon auszugehen, dass sich überproportional viele Kommunen an der Umfrage beteiligt haben, die die neuen Handlungsspielräume zumindest in Teilen bereits nutzen.

Umso bemerkenswerter ist es, dass selbst unter diesen Bedingungen in mehreren Bereichen ein erheblicher Teil der Kommunen angibt, keine Maßnahmen zu planen. Dies unterstreicht den weiteren Bedarf an Information und gezieltem Wissenstransfers, damit die Novelle des Straßenverkehrsrechts in der Fläche wirksam wird und die kommunale Mobilitätswende an Fahrt aufnimmt. Nicht zuletzt braucht es hierfür auch den politischen Willen vor Ort – denn dass die neuen Spielräume in der Praxis genutzt werden können, zeigen die Ergebnisse unserer Umfrage.





Mythen vs. Fakten:

Argumentationshilfe für die kommunale Mobilitätswende

Kommunale Mobilitätswende bedeutet nicht „Kampf gegen das Auto“, sondern die Schaffung sicherer, gesunder und lebenswerter Städte und Gemeinden. In der Praxis werden Maßnahmen zur Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs, für Verkehrssicherheit oder für ein wirksames Parkraummanagement jedoch immer wieder von Mythen, verkürzten Darstellungen und unbelegten Befürchtungen begleitet. Solche Behauptungen erschweren sachliche Debatten, verunsichern Mitarbeitende in Verwaltungen und können dazu führen, dass notwendige Maßnahmen verzögert, abgeschwächt oder gar nicht umgesetzt werden. Dieses Kurzpapier richtet sich an Mitarbeitende in kommunalen Verwaltungen und soll sie dabei unterstützen, häufige Mythen über die Mobilitätswende fachlich fundiert einzuordnen und sicher zu entkräften. Dazu werden verbreiteten Behauptungen belastbare Fakten aus Wissenschaft, Recht und kommunaler Praxis gegenübergestellt und praxistaugliche Argumente bereitgestellt. Ziel ist es, Kommunen in ihrer Handlungsfähigkeit zu stärken und bei der überzeugenden Kommunikation von Maßnahmen zu unterstützen, um so die Mobilitätswende vor Ort wirksam voranzubringen.

Mythos 1

„Tempo 30 führt zu mehr Stau und verlängert die
Fahrzeit deutlich.“

Fakt: In Städten bestimmen vor allem Ampeln, Kreuzungen, Haltevorgänge und allgemeine Verkehrsdichte die Reisezeit, während die erlaubte Höchstgeschwindigkeit entgegen der landläufigen Meinung nur einen geringen Einfluss hat. Laut Untersuchungen im Auftrag des Umweltbundesamts (UBA) liegt der reale Reisezeitverlust auf Tempo-30-Strecken in der Praxis nur bei etwa 0 bis 4 Sekunden pro 100 Meter [1]. Gleichzeitig wird der Verkehrsfluss durch Tempo 30 gleichmäßiger. Auch andere Studien kommen zu einem ähnlichen Ergebnis: Tempo 30 kann Brems- und Beschleunigungsvorgänge verringern und Staus reduzieren [2]. Eine Metastudie der Björn Steiger Stiftung zeigt, dass das Verkehrsaufkommen in mehreren der untersuchten Städte nach der Einführung von Tempo 30 leicht sank, während die Fahrdauer meist unverändert blieb oder nur minimal anstieg [3]. Wichtig ist jedoch, dass bei der Einführung von Tempo 30 die Ampel-Phasen angepasst werden, um einen gleichmäßigen Verkehrsfluss zu gewährleisten.



Tempo 30 bremst den Stadtverkehr nicht aus, sondern macht ihn gleichmäßiger und berechenbarer.

Mythos 2

„Tempo 30 macht den Straßenverkehr nicht sicherer.“

Fakt: Erfahrungen aus zahlreichen europäischen Städten wie Brüssel, Helsinki oder Bologna beweisen, dass Tempo 30 die Verkehrssicherheit deutlich erhöht und zu weniger Unfällen und Verkehrstoten führt. In den im Rahmen der Metastudie der Steiger Stiftung untersuchten Städten reduzierte sich die Anzahl der Verkehrstoten um durchschnittlich 42 %, die der Schwerverletzten um 37 % und die Anzahl der Leichtverletzten um 26 % [4]. Die Physik dahinter ist simpel: Bei einem Zusammenstoß ist der Aufprall bei Tempo 50 fast dreimal so stark wie bei Tempo 30. Das Risiko tödlicher Verletzungen bei



einem Unfall sinkt daher bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 um 75 %. Außerdem kommt es bei Tempo 30 viel seltener überhaupt zu Unfällen, da der Bremsweg im Vergleich zu Tempo 50 deutlich kürzer ist.

Tempo 30 ist eine der am besten belegten kommunalen Sicherheitsmaßnahmen im Straßenverkehr.

Mythos 3

„Tempo 30 verbessert Luftqualität und Lärmbelastung nicht.“

Fakt: Tempo 30 wirkt sich auf die Stickstoffdioxid-Belastung (NO₂) meist positiv aus. Das Umweltbundesamt bewertet die Luftschadstoffwirkung insgesamt als überwiegend leicht positiv; die Stickoxidemissionen verringern sich um bis zu 8,6% [5]. Wie stark der Effekt ausfällt, hängt jedoch von den lokalen Rahmenbedingungen ab – insbesondere von Verkehrsfluss, Verkehrsverlagerungen und Verkehrszusammensetzung. Auf Strecken mit hohem Lkw-Anteil oder ungünstigem Verkehrsfluss kann nicht immer ein positiver Effekt nachgewiesen werden.

Messungen in Berlin nach der Einführung von Tempo 30 belegen deutliche Verbesserungen der Luftqualität: Durch die Geschwindigkeitsreduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 verringerte sich die NO₂-Belastung um bis zu 3,8 µg/m³ im Jahresmittel [6]. Die oft angeführte Behauptung, Verbrennungsmotoren seien bei 50 km/h effizienter als bei 30 km/h vernachlässigt zudem, dass Brems- und Beschleunigungsvorgänge den Verbrauch stark nach oben treiben.

Hinsichtlich der Lärmbelastung sind die positiven Effekte von Tempo 30 besonders eindeutig: Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bewirkt eine Lärmreduktion um 2 bis 3 dB(A) [7]. Dies wird wie eine Halbierung des Verkehrsaufkommens wahrgenommen. Im Übrigen bestimmt ab etwa 30 km/h vor allem das Reifen-Fahrbahn-Geräusch den Lärm eines Autos. E-Autos sind deshalb nur bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich leiser als Verbrenner, bei 50 km/h jedoch in der Regel vergleichbar laut [8].

Tempo 30 ist keine Symbolpolitik, sondern eine enorm wirksame Maßnahme für saubere Luft und weniger Lärm.

Mythos 4

„Verkehrsberuhigung verursacht nur Schleichverkehr – der Verkehr verlagert sich in die Nebenstraßen.“

Fakt: Die Forschung belegt etwas anderes: Häufig tritt „traffic evaporation“ auf, also das Phänomen der Verkehrsverdunstung. Eine Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik, in der zahlreiche Fallstudien verschiedener Maßnahmen der Verkehrsberuhigung (sowohl in einzelnen Straßen als auch in Quartieren) ausgewertet wurden, zeigt, dass in fast allen Untersuchungen der Kfz-Verkehr insgesamt zurückging und nicht einfach vollständig in Nebenstraßen auftauchte. Oftmals entfielen Wege komplett oder andere Verkehrsmittel wurden gewählt. Verlagerungen können vorkommen, fallen aber meist deutlich geringer aus als befürchtet und der oft behauptete Verkehrskollaps bleibt aus [9].

Auf Hauptverkehrsstraßen bleibt die Bündelungsfunktion trotz Tempo 30 grundsätzlich erhalten. Schleichverkehr droht vor allem dann, wenn Nebenstraßen einen Reisezeitvorteil bieten. In Wohngebieten ist das gerade nicht der Fall, weil dort bereits Tempo 30 gilt und rechts-vor-links-Regelungen die tatsächliche Fahrgeschwindigkeit zusätzlich senken [10].



» Verkehrsberuhigung führt zu Verlagerung auf nachhaltige Formen der Mobilität.

Mythos 5

„Tempo 30, Poller und Radwege behindern Einsatzkräfte.“

Fakt: Für Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei gelten Sonderrechte nach § 35 StVO. Einsatzfahrzeuge dürfen in dringenden Fällen von Verkehrsregeln abweichen, um Menschenleben zu retten oder schwere Schäden abzuwenden, sind also nicht an Tempo 30 gebunden. Poller sind entgegen der oft angeführten Behauptung kein grundsätzliches Hindernis für Einsatzkräfte, da sie einfach herausnehmbar oder klappbar gestaltet werden können. Wenn Fahrradwege ausreichend breit angelegt sind, können diese auch von Feuerwehren und anderen Einsatzkräften genutzt werden. Was Einsatzkräfte wirklich behindert, sind nicht Maßnahmen für die Verkehrswende, sondern falschparkende Fahrzeuge: Sie blockieren beispielsweise die Feuerwehr regelmäßig bei Einsätzen [11].

» Gute Verkehrsplanung behindert Einsatzkräfte nicht, sondern verbessert die Einsatzbedingungen.

Mythos 6

„Wenn Parkplätze wegfallen, können Handwerk, ambulante Pflege, Lieferdienste und Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, ihre Arbeit nicht mehr machen.“

Fakt: In der Praxis sind gerade zugeparkte Straßen oft das Problem. Die Ausweisung von Bewohnerparkzonen, Ladezonen für den Lieferverkehr und konsequente Ahndung von Falschparkern können den knappen Straßenraum gezielter für die Fahrzeuge vorhalten, die ihn tatsächlich brauchen. Mit flankierenden Maßnahmen kann die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Raum deutlich reduziert werden. So stehen Parkhäuser und Tiefgaragen selbst in zentralen Innenstadtlagen regelmäßig größtenteils leer. Supermarktstellplätze können abends und nachts für Anwohnende freigegeben werden [12].

Durch Car-Sharing kann der private Autobesitz und damit der Parkplatzbedarf deutlich reduziert werden. So ersetzt ein stationsbasiertes Car-Sharing-Fahrzeug vier bis (über) zehn private Pkw [13]. Höhere Gebühren für Bewohnerparkausweise führen zudem dazu, dass Menschen ihre privaten Stellplätze und Garagen freiräumen und wieder nutzen. Davon profitieren dann diejenigen Menschen, die tatsächlich auf ein Auto und einen Stellplatz im öffentlichen Raum angewiesen sind. Außerdem können so Parkflächen insgesamt reduziert und umgenutzt werden, was wiederum die Aufenthaltsqualität in den Quartieren und die Sicherheit und Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs deutlich erhöht. Hinzu kommt: Für Handwerksbetriebe oder ambulante Pflegedienste besteht die Möglichkeit, Ausnahmegenehmigungen zu erhalten. Aufgrund der jüngst vom Bundestag beschlossenen Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) sind diese Personengruppen berechtigt, künftig auch Bewohnerparkausweise zu erhalten.

» Wirksame Parkraumbewirtschaftung schützt genau die Nutzungen, die für Versorgung, Pflege und Handwerk unverzichtbar sind.



Mythos 7

„Ohne Parkplätze kommt niemand mehr in die Innenstadt –
Fußgängerzonen und Fahrradstraßen schaden dem Einzelhandel.“

Fakt: Es gibt keine belastbaren Belege dafür, dass Verkehrsberuhigung oder Flächenumverteilung an sich den Einzelhandel schwächen. Im Gegenteil: Der Einzelhandel profitiert sogar nachweislich von verkehrsberuhigenden Maßnahmen. Durch Verkehrsberuhigung und attraktive Stadtgestaltung wie Begrünung nimmt der Fuß- und Radverkehr zu und Aufenthaltsqualität, die Besucherzahlen und der Umsatz des Einzelhandels steigen [14].



Der entscheidende Standortvorteil von Zentren ist nicht maximale Pkw-Abstellfläche, sondern ein attraktiver, sicherer und angenehmer Aufenthaltsort. Wenn die Umgebung zum Verweilen einlädt, wird auch mehr konsumiert.

Mythos 8

„Autobesitzer*innen zahlen mit Kfz- und Spritsteuer schon
genug, daher sollten Parkplätze kostenlos sein.“

Fakt: Bewohnerparken ist in vielen Kommunen noch immer erstaunlich günstig – gemessen daran, dass dafür dauerhaft wertvoller öffentlicher Raum beansprucht wird. Die tatsächlichen Kosten eines öffentlichen Stellplatzes liegen deutlich höher als der sichtbare Gebührenbetrag: Allein die Unterhaltungskosten für einen Straßenparkstand betragen rund 53 Euro monatlich. Rechnet man Bodenwert und externe Kosten hinzu, liegen die tatsächlichen Kosten in Städten deutlich höher, teils bei über 100 Euro pro Monat [15]. Hinzu kommen die Verwaltungskosten für die Ausstellung des Ausweises. Die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis deckt damit vielerorts nur einen Bruchteil dessen ab, was die Allgemeinheit für diese Flächennutzung mitträgt.



Öffentlicher Raum ist keine private Abstellfläche zum Dumpingpreis. Angemessene Parkgebühren ermöglichen eine gerechtere Verteilung dieses knappen Guts und sind keine „Abzocke“, sondern verantwortungsvolle kommunale Steuerung.

Mythos 9

„Die Verkehrswende ist ein Großstadtprojekt – in Kleinstädten
oder auf dem Land ist man auf das Auto angewiesen.“

Fakt: Ja, in vielen ländlichen Gebieten und kleineren Kommunen sind Menschen auf das Auto angewiesen. Das ist aber kein Naturgesetz, sondern die Folge einer jahrzehntelang verfehlten Verkehrspolitik: Busverbindungen wurden vielerorts ausgedünnt, die Bahn zurückgebaut. Doch gerade in Kommunen ohne gut ausgebauten ÖPNV oder im ländlichen Raum sind Menschen ohne eigenes Auto oft besonders benachteiligt. Nachhaltige Mobilität ist dort zwar anspruchsvoller, aber genauso notwendig – für gleichwertige Lebensverhältnisse, gesellschaftliche Teilhabe und Klimaschutz. Verkehrswende auf dem Land bedeutet nicht pauschal „auto-frei“, sondern bessere Erreichbarkeit: sichere Schulwege, verlässliche ÖPNV-Grundverbindungen, gute Fuß- und Radverknüpfungen und passgenaue kommunale Lösungen. Auch Car-Sharing und on-demand-Dienste wie beispielsweise Rufbusse können hier sinnvoll sein.



» **Mobilitätswende ist kein Großstadtluxus, sondern kommunale Daseinsvorsorge. Die Aussage „ohne eigenes Auto geht's nicht“ ist kein Argument gegen die Mobilitätswende, sondern der beste Beleg dafür, wie dringend sie gebraucht wird.**

Mythos 10

„Die Verkehrswende trifft vor allem Menschen mit wenig Geld.“

Fakt: Menschen mit niedrigem ökonomischem Status besitzen überproportional häufig gar kein eigenes Auto und gestalten ihre Mobilität schon heute anders: So haben 29% der Menschen mit sehr niedrigem ökonomischem Status keinen Zugriff auf einen Pkw [16]. Klimaschädliche Subventionen wie Dienstwagenprivileg, Dieselsteuervergünstigung und Entfernungspauschale kommen zudem überdurchschnittlich Haushalten mit höheren Einkommen zugute. Gleichzeitig ist das Auto für viele Haushalte die teuerste Mobilitätsform: Laut Angaben des ökologischen Verkehrsclubs VCD liegen die monatlichen Gesamtkosten eines Kleinwagens (Opel Corsa) im Schnitt bei 661 Euro [17], während das Deutschlandticket seit Januar 2026 63 Euro pro Monat kostet.

Eine sozial gerechte Mobilitätswende heißt nicht, Menschen etwas wegzunehmen, sondern klimafreundliche und bezahlbare Alternativen zu schaffen. Dazu gehören neben einem zuverlässigen ÖPNV ausdrücklich auch Rad- und Fußverkehr als zentrale Säule des Umweltverbunds.

» **Sozial gerechte Mobilitätswende heißt: gute und bezahlbare Alternativen schaffen, um dort zu entlasten, wo Menschen heute mangels Alternativen noch auf das Auto angewiesen sind.**

Mythos 11

„Mobilitätswende ist teuer und personalaufwendig, gerade kleinere Kommunen können daher ohnehin kaum etwas erreichen.“

Fakt: Manche Maßnahmen der Mobilitätswende sind personal- und kostenintensiv – etwa der grundlegende Umbau von Straßenräumen oder der Neubau von Radwegen. Aber viele wirksame Schritte sind auch mit begrenzten Mitteln und knappen kommunalen Kassen umsetzbar. Gerade sogenannte Pop-up-Maßnahmen zeigen, dass Kommunen bei der Umsetzung nicht immer auf lange Planungszeiträume, zusätzliche Personalstellen und aufwendigen Tiefbau angewiesen sind. Pop-up-Maßnahmen benötigen keinen oder kaum Tiefbau, sind deshalb kostengünstig, einfach und schnell realisierbar und lassen zudem Raum für weitere Anpassungen. Dazu gehören beispielsweise Pop-up-Radwege, Fahrradstraßen und -Zonen, Busspuren, verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo 30 sowie die Umgestaltung von Parkraum und Kreuzungsbereichen [18].

» **Pop-up-Maßnahmen sind gerade für kleinere Kommunen ein wichtiger Hebel: Sie können mit überschaubarem Aufwand konkrete Verbesserungen vor Ort schaffen. In unserem Leitfaden sind weitere Ausführungen zu einzelnen Maßnahmen und praxisnahe Beispiele zu finden.**



Verwaltungsinterne Mythen

Mythos 12

„Zebrastrassen, Bewohnerparken oder Tempo 30 an Schulwegen können oft nur mit enormem Begründungsaufwand angeordnet werden.“

Fakt: Genau hier hat sich die Rechtslage durch die Novelle des Straßenverkehrsrechts 2024 verändert. Zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen (Zebrastrassen) ist eine qualifizierte Gefahrenlage nicht mehr erforderlich; die bisher geltenden Regelwerke sind zudem hinsichtlich der dort genannten verkehrlichen Voraussetzungen nur noch rechtlich unverbindliche Empfehlungen, wie die novellierte VwV-StVO klarstellt. Beim Bewohnerparken kann künftig auch ein Konzept zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen oder zur Unterstützung geordneter städtebaulicher Entwicklung genügen. Und durch die Aufnahme von hochfrequentierten Schulwegen in die StVO sind Tempo-30-Anordnungen im Schulumfeld nun deutlich leichter begründbar [19].



Kommunen müssen nicht auf den nächsten Unfall warten, um Maßnahmen zu begründen. Gute Planung darf präventiv handeln.

Mythos 13

„Mitarbeitende in Straßenverkehrsbehörden haften persönlich, wenn eine angeordnete Maßnahme später zu einem Unfall führt.“

Fakt: Ein im Auftrag der DUH erstelltes Rechtsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bei fachlich vertretbaren und sauber dokumentierten Entscheidungen kein relevantes persönliches Haftungsrisiko besteht. Dokumentiert wurde nur ein einziger Fall, in dem überhaupt persönlich gegen Beschäftigte vorgegangen wurde. Laut der Berichterstattung wurde die umgesetzte Maßnahme, die später zu einem Unfall und dem anschließenden Gerichtsverfahren führte, nur am Schreibtisch und ohne jegliche Ortsbesichtigung geplant. Entscheidend sind Ortskenntnis, nachvollziehbare Gefahrenbewertung und sorgfältige Dokumentation [20].



Rechtssichere Mobilitätswende braucht Sorgfalt, nicht Mutlosigkeit. Wer Maßnahmen fachlich prüft und dokumentiert, handelt nicht riskant, sondern pflichtgemäß.



Werkzeugkasten: Zusammenfassung zentraler Projekt-Publikationen

Handlungsleitfaden „Pop-up-Maßnahmen für die Mobilitätswende“

Vor dem Hintergrund unserer Definition von Pop-up-Maßnahmen als schnell umsetzbaren, kostengünstigen und anpassbaren Eingriffen stellt dieser praxisorientierte Leitfaden ein breites Spektrum an Maßnahmen vor. In den drei Bereichen Radverkehr, Fußverkehr und übergreifende Maßnahmen werden so unterschiedlichste Instrumente präsentiert: von Pop-up-Radwegen und der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr über Fußgängerüberwege, verkehrsberuhigte Bereiche und Kreuzungsumgestaltungen bis hin zu Tempo-30-Anordnungen und Busspuren. Auch ein Sonderkapitel zum Thema Teileinziehungen (teilweise Umwidmung einer Straße) enthält der Leitfaden. Jede Maßnahme wird detailliert beschrieben, rechtlich eingeordnet und mit Hinweisen zu technischen Regelwerken, Best-Practice-Beispielen und weiterführender Literatur ergänzt. Damit ist der Leitfaden Inspiration und Nachschlagewerk für alle, die ins Handeln kommen wollen.

↳ Zur Vertiefung: Handlungsleitfaden

Mobilitätswende nicht mit Großprojekten beginnen muss, sondern vielmehr mit sofort umsetzbaren Veränderungen im Alltag.

↳ Zur Vertiefung: Sofortmaßnahmen für die Mobilitätswende

Kurzübersicht „Sofortmaßnahmen für eine schnelle Mobilitätswende“

Dieses kurze Papier verdichtet den Kern des Pop-up-Gedankens. Es stellt dabei mit Kreuzungsumgestaltung, modalen Filtern und Parkraumumgestaltung einige besonders anschauliche Sofortmaßnahmen vor und erläutert ihre Wirkungen auf Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Umweltverbund. Gerade weil das Papier so kompakt gehalten ist, eignet es sich als niedrighschwelliger Einstieg in das Thema. Die Kurzübersicht zeigt in knapper Form, dass die

Steckbrief „Aufschwung für Busspuren“

Das Infopapier nimmt eine hochrelevante, aber vernachlässigte Maßnahme in den Fokus: die Busspur (gemäß StVO: „Bussonderfahrstreifen“). Busspuren können eine zentrale Maßnahme sein, um den öffentlichen Personennahverkehr schnell und kostengünstig zu fördern und damit attraktiver zu machen. Aber: Wie eine deutschlandweite Abfrage der DUH gezeigt hat, gibt es nur fünf Großstädte, in denen mehr als 1% des Straßennetzes mit Busspuren ausgestattet ist. Und in einigen Großstädten gibt es nach wie vor überhaupt keine Bussonderfahrstreifen. Zugleich hat die 2025 durchgeführte Abfrage gezeigt, dass nur die Hälfte aller Städte die Einführung von Busspuren planen oder prüfen.

Dabei sind Busspuren durch das novellierte Straßenverkehrsrecht deutlich einfacher anzuordnen als bisher. Frühere restriktive Vorgaben wie beispielsweise die Mindestanzahl an Linienbussen pro Stunde sind entfallen. Auch können Busspuren nun aus Klimaschutzgründen angeordnet werden und um den ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr gezielt zu fördern. Der Steckbrief liefert in kompakter Form alle relevanten Informationen und ermutigt so Kommunen, dieses zentrale Instrument zur Förderung des ÖPNV aktiv zu nutzen und Busse auf die Überholspur zu bringen.



↳ Zur Vertiefung: Steckbrief „Aufschwung für Busspuren“

Infopapier „Sicher zur Schule: Tempo 30 an Schulen und auf Schulwegen“

Jeden Tag sind Schulkinder auf ihrem Weg zur Schule gefährlichen Verkehrssituationen ausgesetzt. Eine der wirksamsten Maßnahmen, um ihre Sicherheit zu erhöhen, ist Tempo 30 im Umfeld von Schulen und auf Schulwegen. Denn bei Tempo 30 ist der Anhalteweg eines Autos nur etwa halb so lang wie bei Tempo 50. Kommt es dennoch zu einem Unfall, sinkt das Risiko tödlicher Verletzungen um rund 75 %.

Das Infopapier erklärt, welche Möglichkeiten es seit der Reform der StVO gibt, um Tempo 30 unmittelbar an Schulen und auf hochfrequentierten Schulwegen anzuordnen. Dabei wird unter anderem deutlich, dass ein Schulwegplan nicht zwingend erforderlich ist. Das Infopapier richtet sich nicht nur an Verwaltungen, sondern explizit auch an Lehrkräfte, Eltern und engagierte Bürgerinnen und Bürger. Es übersetzt die neuen rechtlichen Handlungsspielräume in eine verständliche Sprache und zeigt, dass die Schaffung sicherer Schulwege nicht weiter aufgeschoben werden sollte.

↳ Zur Vertiefung: Infopapier „Sicher zur Schule: Tempo 30 an Schulen und auf Schulwegen“

Rechtsgutachten zur StVO-Novelle

Das umfangreiche Gutachten „Neue Handlungsspielräume für Straßenverkehrsbehörden und Kommunen durch die StVO-Novelle“ der Kanzlei Geulen & Klinger zeigt praxisnah auf, welche neuen Handlungsspielräume für Kommunen sich aus der Novelle aus dem Jahr 2024 ergeben, insbesondere durch § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO. Im Mittelpunkt stehen die neuen Anordnungsgrundlagen des Klima- und Umweltschutzes, des Gesundheitsschutzes und der städtebaulichen Entwicklung, die ausführlich analysiert werden. Das Gutachten erläutert detailliert, welchen Anforderungen Klimaschutz-Anordnungen genügen müssen, und leistet so einen entscheidenden Beitrag dazu, dass Kommunen die neuen Anordnungsgrundlagen rechtssicher nutzen können. Darüber hinaus behandelt das Gutachten auch die rechtlichen Neuerungen beim Bewohnerparken, beim Antragsrecht der Gemeinden, sowie bei streckenbezogenem Tempo 30 und bei Fußgängerüberwegen.

Das Gutachten ist damit eine zentrale rechtliche Orientierungshilfe zur Auslegung des reformierten Straßenverkehrsrechts. Es wird ergänzt durch zahlreiche Materialien, die im Zuge seiner Verbreitung entstanden sind, sowie durch Veröffentlichungen zur Novelle der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO).

↳ Zur Vertiefung:

- [Rechtsgutachten zur StVO-Novelle](#)
- [Präsentation des Rechtsgutachtens \(Aufzeichnung\)](#)
- [Präsentation des Rechtsgutachtens \(Folien\)](#)
- [Fachgespräch: Novelle der VwV-StVO \(Aufzeichnung\)](#)
- [Novelle der VwV-StVO: Maßnahmen zur Förderung des Fuß-, Rad- und Busverkehrs \(Folien\)](#)
- [Novelle der VwV-StVO: Tempo 30, Schulwege, Fußgängerüberwege, Parken \(Folien\)](#)

Praxishilfe: FAQ zur Novelle der StVO und VwV-StVO

Im Zuge der Verbreitung des Rechtsgutachtens zur StVO-Novelle sowie in den Fachgesprächen zur VwV-StVO wurde deutlich, wie groß der Bedarf an praxistauglicher rechtlicher Orientierung in den kommunalen Verwaltungen ist. Zahlreiche Detailfragen, etwa zur Definition hochfrequentierter Schulwege, zur Einordnung von Spielplätzen oder zur Anwendung des Tempo-30-Lückenschlusses bei unterschiedlichen Anordnungszeiten zeigen, dass die Umsetzung vor Ort oft an Unsicherheiten im Detail scheitert.

Um Kommunen hierbei wirksam zu unterstützen, wurde eine fortlaufend aktualisierte, webbasierte Wissenssammlung aufgebaut, die zentrale Rechts- und Anwendungsfragen bündelt, einordnet und praxisnah beantwortet. Sie richtet sich sowohl an Verwaltungsmitarbeitende als auch an interessierte Bürgerinnen und Bürger und stellt ein niedrighschwelliges, zugleich fachlich fundiertes Nachschlagewerk für die kommunale Umsetzung der neuen Spielräume im Straßenverkehrsrecht dar.

↳ Zur Vertiefung: [FAQ zur StVO-Novelle](#)



Kurzgutachten zu Gehwegparken und Tempo 30 an Fußgängerüberwegen

Das Kurzgutachten „Beantwortung juristischer Fragestellungen zur Reform der Straßenverkehrsordnung“ der Kanzlei BBG und Partner beantwortet konkrete Fragen aus der kommunalen Verwaltungspraxis. Im Fokus stehen einerseits Maßnahmen zur Unterbindung von illegalem Gehwegparken und zum Befahren von Gehwegen durch Kfz sowie andererseits die Anordnung von Fußgängerüberwegen in Tempo-30-Zonen. Die konkreten Fragen stammen aus verschiedenen Partnerkommunen des Projekts, stellen aber zugleich typische kommunale Problemstellungen dar. Daher sind die juristischen Einschätzungen so formuliert, dass sie auch über die unmittelbar beteiligten Kommunen hinaus nutzbar sind. Das Kurzgutachten ist ein Beispiel dafür, wie das Projekt konkrete Umsetzungsprobleme vor Ort löst und sie zugleich in übertragbare rechtliche Orientierung übersetzt.

↳ [Zur Vertiefung: Kurzgutachten zu Gehwegparken und Tempo 30 an Fußgängerüberwegen](#)

Rechtsgutachten „Persönliche Haftung bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen“

Dieses Gutachten widmet sich einer Sorge, die schon seit vielen Jahren in kommunalen Verwaltungen kursiert und oftmals als Hemmnis für die Verkehrswende wirkt: die diffuse Angst vor persönlicher (zivil- oder strafrechtlicher) Haftung bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen. Immer wieder fürchten Verwaltungsmitarbeitende, nach der Anordnung einer neuen Maßnahme im Falle eines Unfalls persönlich belangt zu werden. Diese Sorge ist teils so groß, dass in vertraulichen Gesprächen Sätze wie der folgende fallen: „Wenn ich diesen Radweg anordne, stehe ich mit einem Bein im Knast.“ Genau hier setzt das Gutachten an.

Das Gutachten der Kanzlei BBG und Partner räumt mit diesem Mythos gründlich auf und zeigt: Es gibt kein nennenswertes persönliches Haftungsrisiko, sofern die jeweilige Entscheidung auf einer fachlich vertretbaren und ordentlich dokumentierten Grundlage beruht. Als wesentlich nennt das Gutachten insbesondere Ortsbesichtigungen, die Prüfung erkennbarer Gefahren und eine nachvollziehbare Dokumentation der Erwägungen. Für die Umsetzung der Mobilitätswende in den Kommunen ist das Gutachten daher von besonderer Bedeutung, weil es ein zentrales Umsetzungshemmnis direkt adressiert und juristisch entkräftet. Auch und gerade im Hinblick auf die neuen Anordnungsgrundlagen der StVO-Novelle ist diese Rechtssicherheit von großer praktischer Bedeutung.

↳ [Zur Vertiefung:](#)

- [Gutachten zur persönlichen Haftung](#)
- [Präsentation des Gutachtens \(Aufzeichnung\)](#)
- [Präsentation des Gutachtens \(Folien\)](#)

Interview „Was Straßenverkehrsbehörden für die Verkehrssicherheit tun müssen“

Wolfram Mischer ist Verkehrsingenieur und hat über 30 Jahre lang in einer oberen Straßenverkehrsbehörde einer Bezirksregierung in NRW gearbeitet. Heute ist er deutschlandweit beratend tätig zum Thema Verkehrssicherheit. Im Interview fordert er diesbezüglich einen Perspektivwechsel in den kommunalen Verwaltungen und erläutert, welchen Pflichten Straßenverkehrsbehörden eigentlich nachkommen müssen.

Im Gespräch mit der DUH formuliert der Verkehrssicherheitsexperte Mischer einen klaren Appell an Straßenverkehrsbehörden, sich nicht länger defensiv zu verstehen, sondern ihren Auftrag aktiv wahrzunehmen. Die Umsetzung der Vision Zero, die Pflicht zur Prüfung sicherer verkehrlicher Lösungen und der Vorrang der Verkehrssicherheit vor der Flüssigkeit des Verkehrs werden hier in einer Sprache vermittelt, die sehr nah an der Praxis ist. In den Worten Mischers: „Vision Zero ist Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen. All das, was ich tue, muss der Zielsetzung folgen: keine Toten und Schwerverletzten mehr. Punkt.“ Aber auch praktische Hinweise zur Anordnung von Fußgängerüberwegen und Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen finden sich im Gespräch.

Das Interview ergänzt die fachlichen und juristischen Veröffentlichungen des Projekts um eine verwaltungspraktische Perspektive. Die Botschaft ist klar: Mobilitätswende gelingt dort, wo Verwaltung nicht bloß reagiert, sondern gestaltet – und hierzu ist sie öfter verpflichtet, als man gemeinhin denkt.

↳ [Zur Vertiefung: Interview „Was Straßenverkehrsbehörden für die Verkehrssicherheit tun müssen“](#)



Literaturverzeichnis

- 1 *Heinrichs et al. (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt (Hrsg.)*
https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf
- 2 *Yiannis & Michelaraki (2024): Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review. In: Journal of Safety Research 92 (2025).*
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S002243752400152X?via%3Dihub>
- 3 *Björn Steiger Stiftung (Hrsg.) (2025): Metastudie zur Wirksamkeit von Tempo-30-Zonen.*
https://unfallpraevention.steiger-stiftung.de/wp-content/uploads/Broschuere_-_MetaTempo30.pdf
- 4 *ebd.*
- 5 *Heinrichs et al. (2023): Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h. Umweltbundesamt (Hrsg.)*
<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltwirkungen-einer-inneroertlichen>
- 6 *Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (2021): ABSCHLUSSBERICHT Untersuchungskonzept zur lufthygienischen und verkehrlichen Wirkung von Tempo 30 mit Verkehrsverstetigung als Maßnahmen des Luftreinhalteplans zur Reduzierung von NO₂*
- 7 *Heinrichs et al. (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt (Hrsg.)*
https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf
- 8 *Umweltbundesamt (Hrsg.) (2013): Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos.*
https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/377/dokumente/position_kurzfristig_kaum_laermminderung_im_verkehr.pdf
- 9 *Bauer et al. (2023): Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten (Difu Policy Papers Nr. 2). Deutsches Institut für Urbanistik.* <https://repository.difu.de/items/bd60ff4e-36e1-49a7-acf6-09696826f653>
- 10 *Heinrichs et al. (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Umweltbundesamt (Hrsg.)*
https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf
- 11 *MDR (2024): Feuerwehren beklagen Behinderungen durch Falschparker*
- 12 *NDR (2026): „Feierabendparken“ auf Lidl-Parkplatz in Hamburg startet*
- 13 *Umweltbundesamt (2024): Car-Sharing*
- 14 *Bauer et al. (2025): Verkehrsberuhigung und Einzelhandel: Dann wird's laut. (Difu Policy Papers Nr. 5). Deutsches Institut für Urbanistik.*
<https://repository.difu.de/items/6923bdbc-aedf-44de-9470-a3ac8bae2c77>
- 15 *Bergk et al. (2022): Kosten des Parkens. Zusammenfassung der Ad-hoc-Beratung für das Verkehrsministerium Baden-Württemberg. Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu).*
- 16 *Infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMV)*
- 17 *VCD Kostencheck Mobilität*
- 18 *DUH (2025): Pop-up-Maßnahmen für die Mobilitätswende. Ein Leitfaden für Kommunen*
- 19 *DUH (2026): FAQ zur neuen Straßenverkehrsordnung*
- 20 *Baumeister et al. (2025): Persönliche Inanspruchnahme bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen*



Bildnachweis

Philipp Böhme/Qimby

Satz

Stephanie Kaiser Design & Kommunikation
www.stephaniekaiser.de

Hinweis

Bei den in dieser Publikation gemachten Ausführungen handelt es sich um allgemeine Aussagen der Verfasser*innen, die aktuellen Erkenntnissen entsprechen (Stand April 2026). Es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit.



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Stand: April 2026

 Deutsche Umwelthilfe

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 07732 9995-0

Ansprechpartner

Clemens Schürmann
Referent Städtische Mobilität
Verkehr & Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867-757
E-Mail: schuermann@duh.de

Hanna Rhein
Expertin Städtische Mobilität
Verkehr & Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867-754
E-Mail: rhein@duh.de

Johannes Koch
Referent Verkehr & Luftreinhaltung
Verkehr & Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867-765
E-Mail: j.koch@duh.de

 www.duh.de  info@duh.de  www.duh.de/newsletter-abo

 [.../umwelthilfe](https://www.instagram.com/duh_de)

Als gemeinnütziger und politisch unabhängiger Verein machen wir uns bereits seit 50 Jahren für Natur-, Umwelt- und Verbraucherrechte stark. Von der Einführung des Dosenpfands über unsere historische Klimaklage bis zum Kampf gegen Greenwashing-Kampagnen:

Wir setzen Umweltschutz durch. Für uns alle.

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft, dem DZI Spenden-Siegel und dem Deutschen Spendenrat.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft



Deutscher
Spendenrat e.V.
Die gute Tat im Blick



Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit: www.duh.de/spenden

Spendenkonto: SozialBank | Deutsche Umwelthilfe | IBAN: DE45 3702 0500 0008 1900 02 | BIC: BFSWDE33XXX