



Pop-up-Maßnahmen für die Mobilitätswende

Ein Leitfaden für Kommunen

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
Maßnahmen für den Radverkehr	4
Pop-up-Radwege	4
Einbahnstraßenfreigabe	5
Fahrradstraßen & Fahrradzonen	6
Maßnahmen für den Fußverkehr	8
Fußgängerüberwege	8
Verkehrsberuhigte Bereiche	9
Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche	10
Übergreifende Maßnahmen	11
Umgestaltung von Kreuzungsbereichen	11
Rückbau freilaufender Rechtsabbieger	12
Parkraumumgestaltung	13
Tempo 30	16
Busspuren	16
Sonderkapitel: Teileinziehung	18

Pop-up-Maßnahmen für die Mobilitätswende

Einleitung

Um die Mobilitätswende umzusetzen, müssen wir für mehr Fuß- und Radverkehr sorgen, den öffentlichen Nahverkehr stärken und den immer noch dominierenden Autoverkehr beschränken. Jahrzehntlang wurden die Verkehrs- und Stadtplanung am Auto ausgerichtet, der Nachholbedarf ist entsprechend groß. Wir brauchen lebenswert gestaltete Kommunen – mit weniger Verkehrslärm, sauberer Luft, mehr Sicherheit, mehr Aufenthalts- und Lebensqualität. Nicht zuletzt muss auch die kommunale Ebene dazu beitragen, die CO₂-Emissionen im Verkehr deutlich zu reduzieren, denn der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, in dem die CO₂-Emissionen seit 1990 kaum gesunken sind.

Für all das braucht es entschlossenes Handeln, auf allen Ebenen. Die von der Bundesregierung nach langem Ringen und viel Druck aus der Zivilgesellschaft im Jahr 2024 beschlossene Reform des Straßenverkehrsrechts ist nicht der erhoffte Paradigmenwechsel, aber einige neue Möglichkeiten bietet sie dennoch. Diese Möglichkeiten, die die im Oktober 2024 in Kraft getretene neue Straßenverkehrsordnung (StVO) bietet, gilt es nun konsequent zu nutzen. Ein von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) in Auftrag gegebenes **Rechtsgutachten**  leistet hierbei Unterstützung. Im April 2025 wurde schließlich auch die Novelle der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO, die VwV-StVO, veröffentlicht. Zwar ist die VwV-StVO nicht rechtlich bindend, sie ist aber eine zentrale Auslegungshilfe der StVO und daher oft handlungsleitend.

Insgesamt kommt die Mobilitätswende viel zu schleppend voran. Gründe hierfür sind nicht nur die nach wie vor komplizierte und restriktive Rechtslage sowie knappe Kassen und Personalmangel in den Kommunen, sondern immer öfter auch gesellschaftlicher Gegenwind. Denn öffentlicher (Straßen-)Raum ist begrenzt und Verkehrsplanung daher immer auch eine Verteilungsfrage. So müssen etwa für sichere Radwege oftmals Kfz-Fahrstreifen oder Parkstände wegfallen. Die kommunale Verwaltung braucht daher

Rückendeckung von der Politik, um weiter mutige Planungen im Sinne der Mobilitätswende umzusetzen.

Wir profitieren alle von besseren Bedingungen für den Umweltverbund. Verbesserungen etwa für den Fuß- und Radverkehr sind keine vermeintlich „grüne Wohlfühlpolitik“, im Gegenteil: Sie schützen gerade die Schwächsten in unserer Gesellschaft. Kinder, deren Schulweg durch die Ausweitung von Tempo 30 im Umfeld der Schule sicherer wird. Senior*innen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, die sich freier und sicherer bewegen können, sobald Gehwege und Kreuzungsbereiche nicht mehr illegal zugeparkt sind. Anwohner*innen, für die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ein wichtiger Schutz vor Lärmbelästigung und gesundheitsschädigenden Abgasen sind.

Schon mit einfachen Maßnahmen können wir zügig weiterkommen. Wir nennen diese Maßnahmen „Pop-up-Maßnahmen“: in Anlehnung an Pop-up-Radwege, die innerhalb von Wochen oder gar Tagen Radinfrastruktur auf die Straße gebracht haben, wofür es sonst mitunter viele Jahre braucht. Darunter zu verstehen sind Maßnahmen, die keinen bzw. kaum Tiefbau benötigen, und die daher kostengünstig, einfach und schnell umzusetzen sind. Zudem lassen sie ausreichend Raum für nachträgliche Anpassungen.

Dieser Leitfaden soll bei der Umsetzung solcher Maßnahmen Unterstützung leisten. In den nachfolgenden Kapiteln werden ausgewählte Maßnahmen für die Verkehrswende vorgestellt. Die jeweilige Maßnahme wird kurz beschrieben, maßgebliche Rechtsgrundlagen und technische Regelwerke werden angeführt und – sofern vorhanden – Best-Practice-Beispiele genannt. Darüber hinaus wird auf bereits vorhandene, ausführlichere Leitfäden und hilfreiche Literatur verwiesen. Dergestalt soll dieser Leitfaden Inspiration bieten und für die Vorplanung von Maßnahmen nützliche Hinweise und Anregungen enthalten. Eine auf den Einzelfall vor Ort abgestimmte, fachlich fundierte Detailplanung ersetzt der Leitfaden selbstverständlich nicht.

Viele weitere praxisnahe Informationen finden sich auch auf unserer Webseite , so unter anderem ein **FAQ**  zur novellierten Straßenverkehrsordnung, Aufzeichnungen digitaler Expert:innen-Workshops und umfangreiche Materialien zu verschiedenen Maßnahmenbereichen.





Maßnahmen für den Radverkehr

Viele Maßnahmen für den Radverkehr waren auch vor der Novelle der StVO 2024 vom Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage ausgenommen und konnten damit vergleichsweise leicht angeordnet werden. Die StVO-Reform geht einen Schritt weiter und ebnet Kommunen den Weg, Maßnahmen für den Radverkehr erstmals aus Gründen des Klimaschutzes anzuordnen. Zudem wird die Anordnung aus Gründen des Umweltschutzes, des Schutzes der Gesundheit sowie zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erleichtert. Die Novelle der VwV-StVO führt hierzu aus, dass sich bei Anordnungen aus Gründen des Klimaschutzes der Klimaeffekt aus der erwarteten Verkehrsverlagerung vom MIV zum Umweltverbund (z.B. zum Radverkehr) ergeben soll. Der erwartete Effekt kann einerseits auf einem übergreifenden Verkehrskonzept (z.B. Radverkehrskonzept) beruhen, in diesem Fall muss sich der Effekt nicht aus der Einzelmaßnahme ergeben. Andererseits ist auch eine Anordnung ohne Verkehrskonzept möglich. In diesem Fall sind die Auswirkungen „mit vertretbarem Aufwand“ im Einzelfall darzulegen und abzuwägen. Ein Gutachten braucht es hierfür explizit nicht, so die VwV-StVO. Wichtig: Auch begleitende Maßnahmen sind von der Anordnungsgrundlage abgedeckt, bei Radfahrstreifen beispielsweise Protektionselemente oder bei Fahrradstraßen modale Filter.

Pop-up-Radwege

Kurzüberblick

Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Pop-up-Radwegen folgt den gleichen Regeln wie die Anordnung sonstiger Radfahrstreifen. Diese sind grundsätzlich immer vom Nachweis einer **qualifizierten Gefahrenlage befreit**. Durch die Reform der StVO 2024 entfällt darüber hinaus auch der **Nachweis der zwingenden Erforderlichkeit**, sofern die Maßnahme auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO angeordnet wird. Selbst wenn ein Radfahrstreifen dauerhaft errichtet werden soll, kann sich gegebenenfalls die zunächst nur vorübergehende Anordnung anbieten, da hierdurch eine kurzfristige Errichtung durch Gelbmarkierungen auf der Fahrbahn möglich ist, ohne dass die ursprünglichen weißen Markierungen direkt entfernt werden müssen. Bei dauerhaften Anordnungen müssen dann allerdings die in der Praxis schneller umzusetzenden vorübergehenden Gelbmarkierungen und Baken durch weiße Markierungen und feste Poller ersetzt werden.

Rechtsgrundlage und relevante Richtlinien

- **StVO:** § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO Alt. b) ermöglicht die Anordnung von Maßnahmen für den Radverkehr (angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr), zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klima-

schutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung.

- § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 3 StVO regelt, dass keine qualifizierte Gefahr nachgewiesen werden muss.
- Im Rahmen von sog. Erprobungsmaßnahmen lässt sich die Anordnung zudem auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 Alt. 2 StVO stützen.
- **VwV-StVO:** Hinweise zu Anordnungen auf Grundlage § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO. Außerdem detaillierte Ausführungen zur Anwendung der StVO z.B. zur Gestaltung und Anordnung von Radwegen.
- **Technische Regelwerke:** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Kap. 5.2; Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Kap. 6.4.2 - 6.4.3

Ausführung und wichtige Hinweise

Radfahrstreifen sind für den Radverkehr bestimmte, von der Fahrbahn nicht baulich, sondern mit **Zeichen 295 (Fahrbahnbegrenzung)** abgetrennte und mit dem **Zeichen 237 (Radweg)** gekennzeichnete Teile der Straße, wobei der Verlauf durch wiederholte Markierung des Zeichens verdeutlicht werden kann. Der Radfahrstreifen ist ausschließlich dem Fahrradverkehr vorbehalten. Er kann zusätzlich durch **Schutzelemente (Absperrbaken, Kübel, Poller u.Ä.)** abgegrenzt werden.



Abbildung 1: Geschützter Radfahrstreifen



Abbildung 2: Schutzstreifen



Abbildung 3: Schutzstreifen mit Fahrrad-Überholverbot

Schutzstreifen für Radfahrer*innen sind keine Radfahrstreifen und von diesen zu unterscheiden. Sie werden aber auch ohne Tiefbau umgesetzt und werden hier deshalb ergänzend erwähnt. Als **bloße Schutzräume** für den Radverkehr dürfen sie von Kraftfahrzeugen bei Bedarf überfahren werden. Schutzstreifen für den Radverkehr sind von der **Darlegung einer qualifizierten Gefahrenlage befreit** und damit ebenso wie Radfahrstreifen erleichtert anzuordnen. Bei Schutzstreifen für den Radverkehr handelt es sich um durch das **Zeichen 340 (gestrichelte Linie)** von der übrigen Fahrbahn abgegrenzte und in regelmäßigen Abständen mit dem Radverkehrs-Sinnbild gekennzeichnete Fahrbahnteile, die als Schutzräume für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren werden dürfen. (Geschützte) Radfahrstreifen sind ungeschützten Schutzstreifen vorzuziehen.

Quellen und weitere Ressourcen

- » Senatsverwaltung Berlin (2020): *Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen.* 🖐️
- » DUH: *Rechtsgutachten zu Pop-up-Radwegen und weiteren (vorläufigen) Verbesserungen der Straßenverkehrsinfrastruktur zugunsten von Radfahrern und Fußgängern.* 🖐️
- » Mobycon: *Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen – in 10 Tagen mehr Platz fürs Rad in der Stadt.* 🖐️

Einbahnstraßenfreigabe

Kurzüberblick

Die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radverkehr ist **seit der Reform der VwV-StVO von 2021 geboten** („Soll-Aufgabe“), wird aber oft noch nicht konsequent umgesetzt. Nach der StVO-Reform kommt eine Freigabe zudem auch auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO infrage. Die Maßnahme kann zu einem **durchgängigen Radverkehrsnetz** beitragen und so die Attraktivität des Radverkehrs erhöhen. Zugleich handelt es sich um eine Maßnahme mit sehr **geringem Planungs- und Kostenaufwand**. Nicht zuletzt wurden Bedenken bezüglich der **Verkehrssicherheit** (Begegnung von Radfahrenden und Kfz) durch die Unfallforschung entkräftet (Alrutz et al. 2001; Schläger et al. 2016).

Rechtsgrundlage und relevante Richtlinien

- StVO: § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO Alt. b); Z 220, 267, 1000-32, 1022-10
- VwV-StVO: Zu Zeichen 220 Einbahnstraße, Nr. IV
- Technisches Regelwerk: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Kap. 7

Nach VwV-StVO zu Zeichen 220 „soll Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden“ – vor der Reform der VwV im Jahr 2021 lautete die Formulierung lediglich, dass die Freigabe erfolgen *kann*. Der Verordnungsgeber hat somit klargestellt, dass es sich bei der Freigabe um eine Soll-Aufgabe handelt, die Straßenverkehrsbehörden durchzuführen haben.



Abbildung 4: Einbahnstraße mit Freigabe für Radverkehr

Die Freigabe soll laut VwV erfolgen, wenn Tempo 30 vorliegt und folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) eine **ausreichende Begegnungsbreite** vorhanden ist, **ausgenommen an kurzen Engstellen**; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens **3,5 m betragen**,



- b) die **Verkehrsführung** im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen **übersichtlich** ist,
 c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.

Bei der Begegnungsbreite im Sinne von Satz 1 Buchstabe a handelt es sich um den unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten tatsächlich beim Begegnen der am Verkehr Teilnehmenden zur Verfügung stehenden Raum. (VwV-StVO zu Zeichen 220, Nr. IV)

Laut ERA sind diese Voraussetzungen in den „weitaus meisten“ Fällen erfüllt (ERA S. 62).

Ausführung und wichtige Hinweise

Auf ausreichende Begegnungsbreite (3m bzw. 3,5m bei Linienbusverkehr) ist zu achten. An Kurven bzw. Knotenpunkten sollte die vorgeschriebene Freihaltung des Kurvenbereichs vom Parken (mindestens 5 Meter vor und nach dem Knotenpunkt) gewährleistet werden (ggf. Abpollerung oder Sperrflächenmarkierung), um gute Sichtbeziehungen zu ermöglichen. Auch der Einsatz von Fahrradpiktogrammen und Fahrradpforten ist zu empfehlen (vgl. ERA Kap. 7).

Eine systematische Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr kann die Eingewöhnung bei Einführung der Maßnahme erleichtern und gewährleistet Einheitlichkeit im Straßennetz. Ebenso kann an Knotenpunkten eine vorübergehende Verwendung von Zeichen 102 (Kreuzung oder Einmündung) in Verbindung mit Zusatzzeichen 1000-32 im Einzelfall sinnvoll sein (vgl. SenUVK 2020, S. 10).

Besondere Bedingungen, die eine Einzelfallprüfung nötig machen, sind das Vorliegen eines starken Gefälles oder starken Querungsverkehrs (z.B. bei einer Einkaufsstraße).

In Straßen, in denen keine ausreichende Begegnungsbreite gegeben ist, kann diese oft durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs gewährleistet werden. So kann etwa statt beidseitigem nur noch einseitiges Parken erlaubt werden. Sofern hierbei bislang geduldetes Gehwegparken wegfällt, profitiert von einer solchen Regelung auch der Fußverkehr.

Verkehrssicherheit

Studien der Unfallforschung der Versicherer (Schläger et al. 2016) sowie der Bundesanstalt für Straßenverkehr (Alrutz et al. 2001) weisen nach, dass Einbahnstraßenöffnungen die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigen, sondern sich im Gegenteil sogar positiv auswirken: So liegt die Unfallschwere beim Radverkehr in geöffneten Einbahnstraßen deutlich unter dem innerörtlichen Durchschnitt (Schläger et al. 2016: 127). Ebenso wurden Bedenken bezüglich der Begegnung von Radfahrenden und Kfz durch die Forschung weitestgehend entkräftet. Dies kann unter anderem darauf zurückgeführt werden, dass Kfz bei entgegenkommendem Radverkehr grundsätzlich deutlich langsamer fahren, während beim Überholen in gleicher Fahrtrichtung beschleunigt wird (ebd.: 131). Der Bundesrat hält

daher in seinem Beschluss zur Reform der VwV-StVO von 2021 fest: „Die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung hat sich [...] in der Praxis langjährig sehr bewährt – auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit. Sie ist durch entsprechende Forschung abgesichert.“ (BR-Drucksache 410/21).

Quellen und weitere Ressourcen

- » Alrutz et al. (2001): *Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr*. BAST-Bericht V 83. 🖱
- » RAD.SH (2020): *Einbahnstraßenöffnung für Radfahrende – Infosheet Nr. 8*. 🖱 [hinsichtlich der VwV veraltet!]
- » Schläger et al. (2016): *Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen*. Forschungsbericht Nr. 41, hrsg. vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer. 🖱
- » SenUVK / Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (2020): *Prüfleitfaden zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, Nr. IV. 1. der VwV-StVO zu § 41 Absatz 1/Zeichen 220 (Einbahnstraße)*. 🖱 [hinsichtlich der VwV veraltet!]

Fahrradstraßen & Fahrradzonen

Kurzüberblick

Fahrradstraßen sind ein Herzstück insbesondere der städtischen Verkehrswende und wurden bereits durch die Reform der VwV-StVO 2021 gestärkt. Sie stellen Verkehrsflächen dar, die grundsätzlich den Fahrradfahrenden vorbehalten sind bzw. auf denen Radfahrende Vorrang haben. Dadurch erhöhen sie die Sicherheit maßgeblich und stärken das Fahrrad als Alternative zum Pkw. Dabei kommen sie in diversen Anwendungsfeldern in Betracht: sie können Teil des innerstädtischen Radverkehrsnetzes, von Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten sein, aber auch bei der Realisierung von großen Radverkehrsachsen helfen.



Abbildung 5: Fahrradstraße in Berlin-Mitte



Abbildung 6: Fahrradzone in Lübeck

Fahrradzonen wiederum sind ein recht neues Instrument, das erst 2020 im Zuge der damaligen StVO-Novelle eingeführt wurde. Für sie gelten im Wesentlichen dieselben Regeln wie für Fahrradstraßen. Das Ziel einer Fahrradzone ist die Bereitstellung von weiträumigen, priorisierten Verkehrsflächen für den Radverkehr – abseits von Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie weiteren Vorfahrtstraßen, auf die sich eine Fahrradzone nicht erstrecken darf.

Rechtsgrundlage und relevante Richtlinien

- **StVO:** § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 Alt. b), § 45 Abs. 1i, § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 2 & 8, § 45 Abs. 10 Satz 1 Nr. 2, Anlage 2 zu § 41 Abs. 1, Z. 244.1/.2 sowie Z. 244.3/.4
- **VwV-StVO:** Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße; Zu Zeichen 244.3 und 244.4 Beginn und Ende einer Fahrradzone. Ggf. Maßgaben zu § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7
- **Technisches Regelwerk:** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Kap. 6.3

Sofern sich die Anordnung der Fahrradstraße nicht auf die neuen Anordnungsgrundlagen stützt (siehe unten), gelten folgende Vorgaben: § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 2 sowie Nr. 8 nehmen sowohl Fahrradstraßen als auch -zonen vom Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 aus. Vor der Reform der VwV-StVO 2021 war Voraussetzung für die Einrichtung einer Fahrradstraße, dass „der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“ – beides ist seit der Reform explizit **nicht** mehr erforderlich. Daher ist insbesondere beim Thema Fahrradstraße Vorsicht bei der Nutzung älterer Leitfäden geboten, da diese zwar planerisch aktuell sein mögen, hinsichtlich der Rechtsgrundlage aber gegebenenfalls veraltet sein können.

Vielmehr muss nun gemäß VwV lediglich *eine* der folgenden Bedingungen erfüllt sein:

- Auf der Straße ist eine hohe Radverkehrsdichte vorhanden oder zu erwarten
- Die Straße hat eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr
- Die Straße ist für den Kfz-Verkehr von lediglich untergeordneter Bedeutung

Eine zu erwartende hohe Radverkehrsdichte kann durch die Einrichtung der Fahrradstraße begründet sein. Weder eine hohe Radverkehrsdichte noch eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist, so die aktuelle VwV.

Seit der StVO-Reform 2024 kann auch § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 Alt. b) Anordnungsgrundlage für eine Fahrradstraße/-zone sein. „Angemessene Flächen für den Fuß- und Radverkehr“ können demnach **aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes, zum Schutz der Gesundheit sowie einer geordneten städtebaulichen Entwicklung** eingerichtet werden. Der neu eingeführte § 45 Abs. 10 Satz 1 Nr. 2 nimmt hierbei Anordnungen auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 nicht nur vom Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage aus, sondern auch vom Nachweis der zwingenden Erforderlichkeit gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1. Die **sonstigen Vorgaben der VwV-StVO zur Einrichtung von Fahrradstraßen entfallen** hierbei.

Ausführung und wichtige Hinweise

Aufgrund der ausführlichen Literatur zum Thema Fahrradstraßen wird an dieser Stelle auf bereits vorhandene Leitfäden verwiesen, insbesondere diejenigen der AGFS NRW und des *wegebund*.

Verkehrssicherheit

Fahrradstraßen können einen erheblichen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur subjektiven Sicherheit von Radfahrenden leisten. Auch die Unfallforschung bestätigt, dass Fahrradstraßen sichere Infrastrukturelemente sind (Schläger et al. 2016: 98-100).

Best Practice

Fahrradstraßen: Fahrradstraßen in Berlin-Mitte, z.B. [Fahrradstraße Tucholskystraße](#) 🗺️ oder [Fahrradstraße Oberwallstraße](#) 🗺️ (Verkehrszeichenpläne online), [Fahrradstraße in Mörfelden-Walldorf](#) 🗺️ (Partnerkommune im Projekt „Pop-up Mobilitätswende“)

Fahrradzonen: Fahrradzone in Kirkel 🗺️, Fahrradzone in Wolfenbüttel 🗺️ (Partnerkommune im Projekt „Pop-up Mobilitätswende“)



Quellen und weitere Ressourcen

- » AGFS NRW / Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (2023): *Leitfaden Fahrradstraßen. Planungshinweise für die Praxis.* 🖱
- » Deutsches Institut für Urbanistik & Bergische Universität Wuppertal (2021): *Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis.* 🖱
- » Schläger et al. (2016): *Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen.* Forschungsbericht Nr. 41, hrsg. vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer. 🖱

- » SenUVK / Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (2020): *Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin – Leitfaden.* 🖱
- » wegebund – Arbeitsgemeinschaft sächsischer Kommunen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e. V. (2024): *Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis.* Hrsg. vom Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Freistaates Sachsen. 🖱

Zahlreiche Arbeitsgemeinschaften für fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) stellen ihren Mitgliedskommunen ausführliches *Kommunikationsmaterial* zur Einrichtung von Fahrradstraßen zur Verfügung.

Maßnahmen für den Fußverkehr

Während Fußgängerzonen über das Straßenrecht angeordnet werden, regelt das Straßenverkehrsrecht verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche wie Spielstraßen und Begegnungszonen und Fußgängerüberwege. Ansätze wie „Klimastraßen“ oder „Sommerstraßen“ sind rechtlich nicht definiert, lassen sich jedoch je nach Ausgestaltung meist als Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche einordnen. Auf diese wird hier jedoch nicht eingegangen, weitere Informationen dazu finden sich im „Rechtsgutachten zu Pop-up-Radwegen und weiteren (vorläufigen) Verbesserungen der Straßenverkehrsinfrastruktur zugunsten von Radfahrern und Fußgängern“ der Kanzlei GEULEN & KLINGER aus dem Jahr 2020 ([Download](#) 🖱). Sofern Maßnahmen für den Fußverkehr aufgrund der neuen Anordnungsgrundlage § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 angeordnet werden, sei auf die Hinweise zu diesbezüglichen Maßgaben der VwV-StVO im Kapitel „Maßnahmen für den Radverkehr“ verwiesen.

Fußgängerüberwege

Auch in Bezug auf Fußgängerüberwege ist die Novelle der Straßenverkehrsordnung 2024 von herausgehobener Bedeutung, da diese den Wegfall der qualifizierten Gefahrenlage (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 9 StVO) beinhaltet. Außerdem enthält die Novelle der VwV-StVO weitere Verbesserungen. So wird fortan auf die Kriterien Fahrzeugstärke und Fußgängeraufkommen verzichtet. Stattdessen findet die Ausrichtung am Querungsbedarf von Fußgänger*innen statt, was eine enorme Erleichterung bedeutet.



Abbildung 7: Verkehrszeichen 350-20

Darüber hinaus ist die Abschwächung der Bedeutung der R-FGÜ zu erwähnen, da die dort vorgesehenen Querungszahlen oftmals ein Hindernis dargestellt haben. Die R-FGÜ sind laut VwV-StVO künftig lediglich „rechtlich unverbindliche Empfehlungen“ (von der Einhaltung der Beleuchtungskriterien abgesehen). Des Weiteren ist eine Einrichtung von Fußgängerüberwegen nun auch im Zuge von Grünen Wellen im Einzelfall möglich.

Rechtsgrundlage und relevante Richtlinien

- **StVO:** § 26; § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6; § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 10
- **VwV-StVO:** Zu § 26 Fußgängerüberwege
- **Technisches Regelwerk:** Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) (nach der Novelle der VwV-StVO nur hinsichtlich der Beleuchtungskriterien relevant)



Verkehrsberuhigte Bereiche

Kurzüberblick

Ein verkehrsberuhigter Bereich (umgangssprachlich Spielstraße) dient dazu, den Verkehr in geschlossenen Ortschaften zu beruhigen. In einem verkehrsberuhigten Bereich sind alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer*innen zugelassen, es ist auch von allgemeinem Mischverkehr bzw. Mischzonen die Rede. Fahrzeuge müssen in Schrittgeschwindigkeit fahren und dürfen Fußgänger*innen weder gefährden noch behindern. Wenn nötig, müssen Fahrzeuge warten. Fußgänger*innen dürfen den Verkehr nicht unnötig aufhalten. Parken sollte weitestgehend vermieden werden. Fußgänger*innen können die ganze Straßenbreite nutzen und Kinder dürfen überall spielen. Um als verkehrsberuhigter Bereich wahrgenommen zu werden, reicht es nicht aus, diesen nur durch das Aufstellen von Schildern auszuweisen. Verkehrsberuhigte Bereiche müssen entsprechend gestaltet werden, was auch mit Pop-up Elementen möglich ist.



Abbildung 8: Verkehrsberuhigung im Graefekiez in Berlin

Rechtsgrundlage und relevante Richtlinien

- **StVO:** Über den neuen § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO. Dieser ermöglicht die Anordnung von Maßnahmen für den Fußverkehr (angemessener Flächen für den Fahrrad- und Fußverkehr), zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung (der qualifizierte Gefahrennachweis entfällt)
- § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 3 StVO
- **VwV-StVO:** Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich
- **Technisches Regelwerk:** Hinweise für die Anlage von verkehrsberuhigten Bereichen (H AVB)



Abbildung 9: Verkehrszeichen 325.1

Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein. (Auszug aus VwV-StVO)

Detaillierte Informationen zur Gestaltung finden sich im technischen Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für die Anlage von verkehrsberuhigten Bereichen (H AVB).

Verkehrssicherheit

Spielstraßen führen in der Regel zu einer Verringerung von Unfällen, insbesondere solchen mit Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Dies liegt vor allem an der Geschwindigkeitsbegrenzung (in der Regel auf Schrittgeschwindigkeit), die die Gefahr schwerer Kollisionen reduziert. Die Unfallforschung der Versicherer hat Studien zur Verkehrssicherheit von Kindern und verkehrsberuhigten Bereichen durchgeführt, Spielstraßen wurden dabei als besonders sicher für Kinder herausgestellt. Jedoch liegt ein großes Problem darin, dass in Spielstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit oftmals überschritten wird. Das passiert vor allem, wenn die Gestaltung der Straße nicht an die Maßnahme angepasst wurde. Auch bereits bestehende Spielstraßen, die noch nicht entsprechend gestaltet wurden, sollten umgestaltet werden. Dies kann zum Beispiel durch Elemente wie Bänke oder Pflanzkübel schnell umgesetzt werden.

Best Practice

Böckhstraße / Graefestraße in Berlin-Kreuzberg

In den 1980er Jahren wurde der Graefekiez in einen verkehrsberuhigten Bereich umgewandelt, der jedoch baulich nicht umgestaltet wurde, was zu weiterhin hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs führte. 2023 wurden dann Teile der Böckhstraße sowie der Graefestraße als verkehrsberuhigter Bereich kostengünstig neugestaltet, um die Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen, vor allem für Kinder.

Quellen und weitere Ressourcen

- » Unfallforschung der Versicherer (2015): *Sicherheit in verkehrsberuhigten Bereichen*. 🖱️
- » SenMVKU / Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Berlin: *Modellprojekt „Zukunft Straße“*. 🖱️



Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche

Kurzüberblick

In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) kann auch eine zonenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von unter 30 km/h erlaubt werden (§ 45 Abs. 1d StVO) – üblich sind 20 km/h.

Eine qualifizierte Gefahrenlage musste für diese Maßnahme bereits unter der alten StVO nicht nachgewiesen werden (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 5 StVO). Die allgemeinen Voraussetzungen entsprechen einer Tempo-30-Zone. Oftmals sind die verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche mit einem zonenhaften Halteverbot verknüpft.



Abbildung 10: Tempo-20-Zone verbunden mit eingeschränktem Halteverbot

Rechtsgrundlage und relevante Richtlinien

- **StVO:** § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO ermöglicht die Anordnung von Maßnahmen für den Fußverkehr (angemessener Flächen für den Fahrrad- und Fußverkehr), zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung (der qualifizierte Gefahrennachweis entfällt)
- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche: § 45 Abs. 1d StVO als tempolimitierte Zone, mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h
- Die Anordnung ist von der Darlegung einer qualifizierten Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 5 StVO befreit
- Die Voraussetzungen für die Anordnung richten sich im Übrigen nach § 45 Abs. 1c StVO (Tempo-30-Zone)

- § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 5 StVO (zur Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen nach Abs. 1d)
- **VwV-StVO:** Zu den Zeichen 274.1 (Beginn eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs) und 274.2 (Ende eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs)
- **Technische Regelwerke:** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

Verkehrssicherheit

Erfahrungen in Buxtehude: Die Umwandlung der Altstadt in eine Tempo-20-Zone brachte eine deutliche Verbesserung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Hier zeigen Berichte, dass langsamere Geschwindigkeit und Verzicht auf Durchgangsverkehr zur Unfallvermeidung beitragen, während zusätzliche Radabstellanlagen die geordnete Nutzung des Straßenraums fördern.

Best Practice

Begegnungszone: Maaßenstraße Berlin

Um das Konzept des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs weiterzuentwickeln, gibt es erste Versuche **Begegnungszonen** umzusetzen. In der Maaßenstraße in Berlin-Schöneberg wurde der Gehweg verbreitert, sodass der Platz für zwei Fahrspuren nicht mehr ausreichte und eine Einbahnstraße (Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen) angeordnet wurde. Zusätzlich wurde ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich angeordnet, d.h. der Kfz-Verkehr darf nur noch in eine Richtung mit 20 km/h fahren, der restliche Bereich wurde vor allem für Fußgänger*innen umgestaltet. Die Fahrbahn wurde verschwenkt und verengt und die gewonnenen Flächen in Aufenthaltsflächen umgewandelt. Die Trennung von der Fahrbahn erfolgte durch eine weiße Trennlinie.



Abbildung 11: Begegnungszone Maaßenstraße in Berlin Tempelhof-Schöneberg



Um zu verhindern, dass motorisierter Verkehr die Fläche befährt, wurden u.a. quaderförmige Steine, die auch als Sitzgelegenheiten genutzt werden können, und Poller als weitere Trennelemente eingebaut. Aus Kostengründen wurde auf einen Komplettumbau der Straße verzichtet. Die bestehenden Borde verblieben in der Straße und so liegen Gehweg und neue Fläche auf unterschiedlichen Niveaus.

Der Radverkehr wurde vom geteilten Rad- und Gehweg auf die Straße verlegt, die Einbahnstraße für ihn in beide Richtungen freigegeben. Rund 50 Parkplätze wurden entfernt und eine Haltezone nur für Lieferwagen eingerichtet. Neue Querungsmöglichkeiten und teils abgesenkte Bordsteine verbessern die Barrierefreiheit zusätzlich.

Die Umgestaltung führte zu einem Rückgang des Kfz-Verkehrs um ein Drittel und zu einem Anstieg des Fußgängeraufkommens um 30 Prozent. Trotz der Temporeduktion blieb die Durchfahrtszeit für Autos stabil und die neuen Aufenthaltsflächen und Sitzgelegenheiten erhöhen die Aufenthaltsqualität.

Quellen und weitere Ressourcen

- » SenUMVK / Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (2023): *Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen*. 🖱️ (vgl. außerdem Steckbriefe 1- 6)
- » Fachverband Fußverkehr Deutschland / FUSS e.V. (2022): *Mit kleinen Schritten Großes bewirken – Wege zur fußverkehrsfreundlichen Stadt*. 🖱️
- » Umweltbundesamt (2020): *Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen*. 🖱️
- » LK Argus GmbH i.A.v. SenUVK / Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2017): *Begegnungszone Maaßenstraße. Vorher-Nachher-Untersuchung. Modellprojekt 5 der Fußverkehrsstrategie Berlin*. 🖱️
- » Pez, Peter (2000): *Verkehrsberuhigung in Stadtzentren. Ihre Auswirkungen auf Politik, Ökonomie, Mobilität, Ökologie und Verkehrssicherheit – unter besonderer Berücksichtigung des Fallbeispiels Lüneburg*. Erschienen in: Archiv für Kommunalwissenschaften 39. Jahrgang 2000, Band I. 🖱️
- » Hansestadt Buxtehude (2022): *Verkehrsberuhigte Innenstadt – nun gilt Tempo 20*. 🖱️

Übergreifende Maßnahmen

Umgestaltung von Kreuzungsbereichen

Kurzüberblick

Die hohe Anzahl von Interaktionen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden machen Kreuzungen zu kritischen Punkten in unserem Verkehrsnetz. Insbesondere das unrechtmäßige Parken von Pkw in den Bereichen vor Kreuzungen stellt dabei ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar, das durch die Umgestaltung von Kreuzungen unterbunden werden kann.

Der Gesetzgeber sieht bei Kreuzungen oder Einmündungen eine Parkverbotsstrecke von 5 bzw. 8 Metern vor. Dadurch soll eine *„ausreichende Sicht“* in die anderen Straßen ermöglicht werden (VwV-StVO zu §12 Abs. 3 Nr. 1 StVO). Die VwV-StVO führt weiter aus: *„Wo es erforderlich ist, kann auch die Parkverbotsstrecke von 5 bzw. 8 Metern zur Unterstreichung des Verbots entsprechend gekennzeichnet werden.“* Durch die Kennzeichnung und bauliche Durchsetzung der Parkverbotsstrecke werden Straßen einsehbar und Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden können hergestellt werden. Zudem wird auch der Abbiege-Winkel verkleinert und dadurch die Geschwindigkeit beim

Abbiegen reduziert. Nicht zuletzt wird auch die Querungstrecke für den Fußverkehr kürzer. Dies sorgt für eine erhöhte objektive wie subjektive Sicherheit insbesondere vulnerabler Verkehrsteilnehmenden (Fahrradfahrer*innen, Fußgänger*innen und mobilitätseingeschränkten Menschen wie bspw. Rollstuhlfahrer*innen).



Abbildung 12: Umgestaltete Kreuzung in Frankfurt am Main





Abbildung 13: Umgestaltete Kreuzung in Berlin Mitte

Rechtsgrundlage und relevante Richtlinien

- **StVO:** § 12 Abs. 3 Nr. 1
- **VwV-StVO:** Zu § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO
- **Technisches Regelwerk:** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

Best Practice

Im **Berliner Bezirk Mitte** wurden in den Jahren 2022 und 2023 insgesamt 50 Kreuzungen sicher umgestaltet, indem der Parkverbotsstreifen baulich gesperrt wurde. Innerhalb dieses Streifens wurden sichere Abstellmöglichkeiten für Zweiräder (Fahrräder, E-Scooter, Lastenräder, Krafträder...) geschaffen. Insgesamt wurden 800 Fahrradbügel aufgestellt und 380 baulich gesicherte Flächen geschaffen. 🖱️

Rückbau freilaufender Rechtsabbieger

Kurzüberblick

Freilaufende Rechtsabbieger gefährden Fuß- und Radverkehr und sind vielfach **Unfallhäufungspunkte** mit oft schweren (oder gar tödlichen) Unfällen. Ursprünglich gedacht für ein schnelles Abbiegen des Kfz-Verkehrs, sind sie gemäß RAST nur im Ausnahmefall zulässig, im Bestand aber noch häufig vorzufinden. Freilaufende Rechtsabbieger können zum Beispiel durch **einfache Maßnahmen (Abpollerung, Markierung)** entschärft werden.

Rechtsgrundlage und relevante Richtlinien

- **Technische Regelwerke:** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Kap. 6.3.8.2; Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA): Kap. 4.4.12

Die technischen Regelwerke sprechen sich eindeutig gegen freie Rechtsabbieger aus: Gemäß RAST sollen diese „aus Gründen der problematischen Führung von Fußgängern und Radfahrern nur in Ausnahmefällen angewendet werden“ (RASt 06, S. 122).

Auch den ERA zufolge sind freie Rechtsabbieger zu vermeiden (ERA, S. 53).

Ausführung und wichtige Hinweise

Eine den Radverkehr berücksichtigende Abpollerung des freien Rechtsabbiegers ist die einfachste und beste Variante des effektiven Rückbaus und daher eindeutig vorzuziehen (Abb. 14 und Abb. 15). Eine solche Variante ist zweckmäßig und weitaus schneller sowie kostengünstiger durchzuführen als eine etwaige bauliche Umgestaltung.

Verkehrssicherheit

Die Studienlage zur enormen Konflikt- bzw. Unfallträchtigkeit von freien Rechtsabbiegern ist eindeutig. Aus diesem Grund behandelt der Forschungsbericht zu Abbiegeunfällen der Unfallforschung der Versicherer aus dem Jahr 2013 die Thematik „aufgrund der vorhandenen eindeutigen Erkenntnis bezüglich der Unsicherheit von freien Rechtsabbiegefahrbahnen“ (Kolrep-Rometsch et al. 2013, S. 25) nicht. Städte wie Köln und Frankfurt am Main führen einen Rückbau freilaufender Rechtsabbieger durch, da es in der Vergangenheit mehrfach zu Unfällen mit Todesfolge gekommen ist.



Abbildung 14: Rückbau freilaufender Rechtsabbieger in Köln

Maßnahmen bei Sperrung des freien Rechtsabbiegers

K = kurzfristige Maßnahmen; M = mittelfristige Maßnahmen; L = langfristige Maßnahmen; fRA = freier Rechtsabbieger

Stand: 10.06.2021

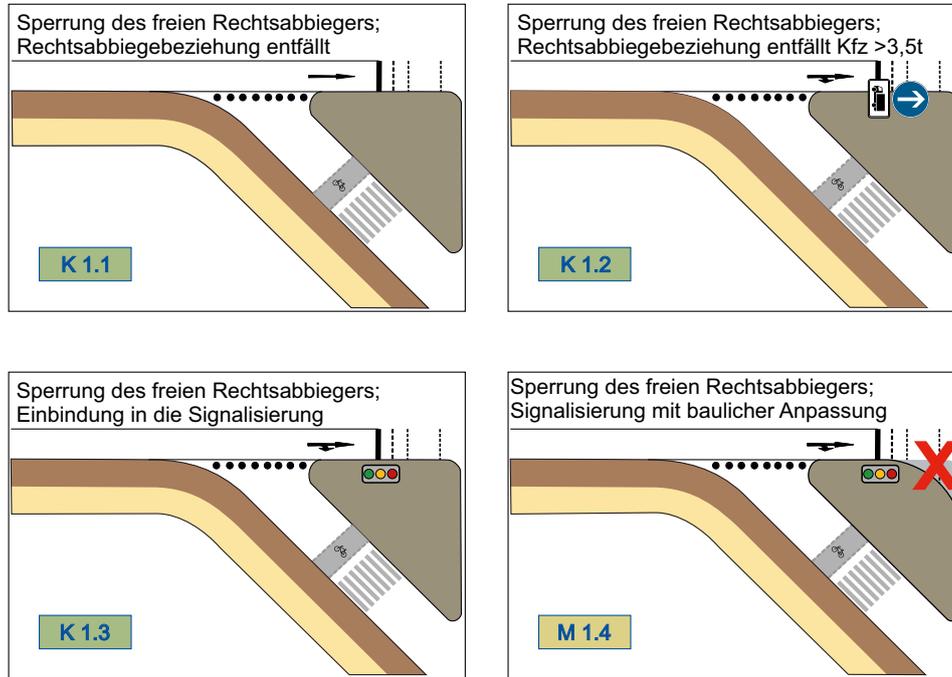


Abbildung 15: Auszug aus dem Baukastensystem der Stadt Köln – Maßnahmen bei Sperrung des freien Rechtsabbiegers

Best Practice

Die **Stadt Köln** wurde für ihr Projekt zum Rückbau freilaufender Rechtsabbieger 2022 mit dem *Plan F Award* (Platz 2 in der Kategorie Infrastruktur) ausgezeichnet. Im Rahmen des Projekts wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit zahlreiche freie Rechtsabbieger unter Verwendung eines Baukastensystems (Abb. 15) umgestaltet bzw. zurückgebaut.

Quellen und weitere Ressourcen

- » Dahmen-Zimmer, Katharina und Zimmer, Alf (1997): *Situationsbezogene Sicherheitskenngrößen im Straßenverkehr*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe Mensch und Sicherheit, Heft M78, hrsg. von der Bundesanstalt für Straßenwesen.
- » Eckert, Christian (2023): *Weniger freie Rechtsabbieger für mehr Nahmobilität: Wie Kommunen mit Knotenpunkten im Bestand umgehen können*. In: Nahmobil No. 21 – Mai 2023, hrsg. von der AGFS NRW / Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
- » Kolrep-Rometsch et al. (2013): *Abbiegeunfälle Pkw/Lkw und Fahrrad*. Forschungsbericht Nr. 21, 07/2013, hrsg. vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V./ Unfallforschung der Versicherer.

- » Schnüll et al. (1992): *Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten*. Bericht zum Forschungsprojekt 8925 der Bundesanstalt für Straßenwesen, hrsg. von der Bundesanstalt für Straßenwesen.
- » Stadt Köln und LINDSCHULTE Ingenieurgesellschaft mbH. (2021): *Maßnahmen bei Sperrung des freien Rechtsabbiegers*. 🖐️

Parkraumgestaltung

Kurzüberblick

Parken ist eine verkehrliche Nutzung des öffentlichen Raums und am Rand der Fahrbahn immer dann erlaubt, wenn es nicht explizit verboten ist; straßenrechtlich wird Parken als Gemeingebrauch eingeordnet. Ein Pkw parkt im Durchschnitt über 23 Stunden pro Tag. Der durchschnittliche Flächenverbrauch eines einzelnen Parkplatzes beträgt dabei ca. 12 m². Platz, der auch anders verwendet werden kann. Die klimaangepasste Umgestaltung von Parkräumen in Städten soll öffentliche Räume nachhaltig umgestalten, indem Parkplätze reduziert, die versiegelten Flächen entsiegelt und die Aufenthaltsqualität erhöht wird. Im Fokus steht dabei die Schaffung

grüner Infrastruktur. Neben Maßnahmen für Hitzeschutz und Regenwassermanagement („Schwammstadt“), die der Klimaanpassung dienen, bietet die Umgestaltung von Parkräumen insbesondere für die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität enorme Potentiale. Stadtraum wird fairer verteilt und lebenswerter gestaltet. Im Folgenden werden einige Beispiele, die sowohl den Rad- und Fußverkehr als auch dem ÖPNV zugutekommen kurz vorgestellt. Die kurzfristige und dauerhafte Umgestaltung von Parkraum durch Pop-up-Maßnahmen ist in Deutschland jedoch derzeit noch nicht ohne Weiteres möglich. Dennoch gibt es Möglichkeiten, Parkflächen ohne Tiefbaumaßnahmen neu zu gestalten – etwa durch eine Teileinziehung. Diese erfordert jedoch eine gewisse Vorbereitungszeit. Eine weitere Option sind sogenannte Parklets, die in den meisten Kommunen mit einer Sondergenehmigung aufgestellt werden können.

Rechtsgrundlage und relevante Richtlinien

Grundsätzlich kann unterschieden werden zwischen

- 1. Langfristige Umnutzung, für die es eine Teileinziehung benötigt** (Rechtsgrundlage u.a. § 45 Abs. 9 StVO, § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO; vgl. Sonderkapitel: Teileinziehung)

Sonderfall: Umnutzung von Parkplätzen im Rahmen von kommunalen Verkehrskonzepten: Teileinziehung einzelner Parkplätze nicht nötig, da hier der Beschluss für die Gesamtstrategie des Verkehrskonzepts die Anordnung der Einzelmaßnahmen ersetzt.

- 2. Temporäre Umnutzungen, für die eine Sondergenehmigung gilt** (Rechtsgrundlage u.a. §46 StVO)

Einige Kommunen haben eigene Regelungen aufgestellt, so ist z.B. im Berliner Mobilitätsgesetz explizit festgehalten, dass Radstellplätze auf Parkplätzen errichtet werden sollen.

Auch die E-Klima der FGSV können hier unterstützend hinzugezogen werden:

Die Anlage von Parkständen im Straßenraum, die nicht für Menschen mit schwerer Gehbehinderung oder Rollstuhlnutzende notwendig sind, soll möglichst geringgehalten werden, um Flächen für Grünbereiche, für die Retention und/oder dezentrale Entwässerung mit Versickerung und/oder für andere umweltfreundliche Modi zu gewinnen und ein Aufheizen von Straßenräumen zu verringern. Die alternative Unterbringung von Parkständen in zusammenhängenden Parkflächen oder Parkbauten bietet sich zur effizienten Abwicklung von E-Ladevorgängen, Liefer- und Ladeverkehre sowie für Sharing-Angebote als Mobilitätshub/Mobilitätsstation an. (E Klima 2022, Steckbrief zur RAST 06, S. 21)

Die Landesbauordnungen der Bundesländer regeln Stellplatzsatzungen und ermöglichen teilweise alternative Nutzungskonzepte.

Best Practices

- **Umwandlung in Fahrradstellplätze**
- **Entsiegelungen und Begrünungen zur Klimaanpassung** (bspw. für Versickerungsmulden – Stichwort „Schwammstadt“ oder im Rahmen von Hitzeschutzkonzepten etc.)



Abbildung 16: Versickerungsmulde in Malmö

- (meist temporäre) Standorte für **Parklets**
Parklets müssen für die Allgemeinheit frei zugänglich und nutzbar sein. Sie sind nicht baulich mit der Straße verbunden, gewährleisten jedoch durch ihre Konstruktion eine wirksame Abgrenzung zwischen Aufenthaltsbereich und Fahrbahn



Abbildung 17: Parklet in Stuttgart

- **Schankvorgärten** (gastronomischer Außenbereich) beschränken sich in der Regel auf die räumliche Ausdehnung der Grundstücksbreite des Anliegers und sind wie am Beispiel München saisonal zu beantragen



Abbildung 18: Schankvorgarten in München

- Einrichtung von sogenannten **autofreien Sommerstraßen**
- Feldversuch zur **Neugestaltung des öffentlichen Raums**, Graefekiez Berlin



Abbildung 20: Graefekiez Berlin



Abbildung 19: Schankvorgarten in Mannheim

Darüber hinaus können die freigewordenen Flächen die Einrichtung von Pop-up-Radwegen (siehe Kap. 1) erleichtern bzw. unterstützen.

Verkehrssicherheit

Bei der Parkraumgestaltung sollte die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund stehen. Hierbei sollte insbesondere auf eine klare Verkehrsführung, also die deutliche Trennung von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr bspw. durch Markierungen oder bauliche Maßnahmen geachtet werden. Darüber hinaus ist die Schaffung von Sichtbeziehungen elementar. Darunter ist die Vermeidung von Sichthindernissen durch niedrige oder transparente Gestaltungselemente zu verstehen. Darüber hinaus erhöht eine gute abendliche bzw. nächtliche Beleuchtung von Wegen und Plätzen das Sicherheitsgefühl.

Quellen und weitere Ressourcen

- » Umweltbundesamt (2021): *Parkraummanagement für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt für morgen.* 🖐️
- » Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) (2025): *Stadtraum FAIRteilen – Mehr Lebensqualität durch weniger Autos: wie wir Parkraum umnutzen können.* 🖐️
- » Landeshauptstadt München (2025): *Neue Nutzung von Flächen in der Stadt. Sommerstraßen.* 🖐️
- » Landeshauptstadt München (2025): *Schankvorgärten – gastronomischer Außenbereich auf Parkflächen in München.* 🖐️
- » Straßen- und Grünflächenamt Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg: *Projekt Graefekiez – Schrittweise mehr Platz.* 🖐️
- » Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)
- » E Klima 2022, Steckbrief zur RAST 06

Tempo 30

Die Anordnung von Tempo 30 ist eine der einfachsten Möglichkeiten, ohne Tiefbau, kostengünstig, einfach und schnell die Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs erheblich zu steigern. Tempo 30 erhöht die subjektive sowie objektive Sicherheit insbesondere vulnerabler Verkehrsteilnehmer*innen erheblich, reduziert zugleich die Lärmbelastung und verbessert die Luftqualität.



Abbildung 21: Tempo 30 in Kombination mit Verkehrszeichen „Kinder“

Mit der **StVO-Novelle 2024** wurden die Möglichkeiten zur Einrichtung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen stellenweise erweitert:

1. Nach § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO kann die Straßenverkehrsbehörde Tempo 30 ohne eine qualifizierte Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) neben den dort bislang genannten Orten nun auch im unmittelbaren Bereich von an diesen Stra-

ßen gelegenen **Fußgängerüberwegen, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen** und **Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen** anordnen.

Wann ist ein Schulweg „hochfrequentiert“?

Hochfrequentierte Schulwege sind Straßenabschnitte, die innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine **Bündelungswirkung** hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben. Diese Wege können auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV bestehen. **Ihre Lage ist begründet darzulegen.** Sie kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie ggf. Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet werden.

(VwV-StVO Art. 1 Nr. 22 b Rn. 13a; Hervorhebung: DUH)

Die Schulwegplanung ist dabei allerdings keinesfalls verpflichtend. Außerdem ist nochmals hervorzuheben, dass die VwV-StVO lediglich Anhaltspunkte und keine rechtsbindende Definition bietet.

2. Nach § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 4 Alt. 2 StVO ist für streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) auf Streckenabschnitten von **bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo-30-Strecken** nun keine qualifizierte Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO mehr erforderlich (sogenannter „Lückenschluss“). Zuvor war ein Lückenschluss lediglich auf einer Länge von bis zu 300 Metern möglich und nicht explizit in der StVO verankert.

Quellen und weitere Ressourcen

- » GEULEN & KLINGER (2022): *Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 – Eine Orientierungshilfe für Kommunen und Anwohnende.* 🖱️
- » Deutsche Umwelthilfe: *Antrags-Tool für Bürger:innen für Tempo 30.* 🖱️
- » Deutsche Umwelthilfe: *FAQ zur StVO-Novelle.* 🖱️

Busspuren

Kurzüberblick

Dank der Novelle der StVO und der VwV-StVO ist die Einrichtung von Busspuren nun einfacher möglich – auch ohne starre Vorgaben wie einer Mindestfrequenz von 20 Bussen pro Stunde. Kommunen sollten jetzt aktiv werden und ihren Straßenraum zugunsten des Busverkehrs umgestalten. Dabei können Busspuren eine zentrale Maßnahme sein, um den öffentlichen Personennahverkehr schnell und kostengünstig zu fördern und damit attraktiver zu machen.



Abbildung 22: Busspur in Berlin

Rechtsgrundlage und relevante Richtlinien

- **StVO:** § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO
- **VwV-StVO:** Zu Zeichen 245
- **Technische Regelwerke:** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Kap. 3.9; Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

Ausführung und wichtige Hinweise

Mit dem neuen **§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO** hat der Verordnungsgeber den Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit gegeben, durch die Einrichtung von **Sonderfahrstreifen** (Zeichen 245) und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für **Linienbusse** dem ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) Vorrang bzw. mehr Platz einzuräumen, **wenn dies der Verbesserung des Umweltschutzes, darunter des Klimaschutzes, dem Schutz der Gesundheit oder der Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung dient**. Die Befugnis bezieht sich nicht nur auf die Aufstellung der jeweiligen Verkehrszeichen, sondern auch auf alle begleitenden straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen (z.B. Einbahnstraßenregelungen), soweit sie z.B. zur Einrichtung der Sonderfahrstreifen erforderlich sind. Darüber hinaus gelten für Anordnungen aufgrund des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO gemäß des mit der Novelle eingeführten § 45 Abs. 10 Nr. 2 StVO nicht die Anforderungen des § 45 Abs. 9 StVO. **Das heißt, es ist keine zwingende Erforderlichkeit und keine gesteigerte Gefahrenlage nachzuweisen**. Weitere Informationen enthält das Rechtsgutachten der Kanzlei GEULEN & KLINGER „*Neue Handlungsspielräume für Straßenverkehrsbehörden und Kommunen durch die StVO-Novelle*“.

Mit der **neuen VwV-StVO** fallen zahlreiche einschränkende Vorgaben für Bussonderfahrstreifen weg:

- **Keine Mindestanzahl von Linienbussen pro Stunde mehr erforderlich** (Wegfall Rn. 14, II 12 VwV zu Zeichen 245 a.F.)
- **Kein Vorrang alternativer Maßnahmen** mehr notwendig (Wegfall der Rn. 4, II 2 VwV zu Zeichen 245 a.F.)
- **Aufhebung der Pflicht zur zeitlichen Beschränkung** der Anordnung (Wegfall der Rn. 10, 11, 13 bzw. II 8, 9 und 11 VwV zu Zeichen 245 a.F.)
- Anordnung fortan möglich, **um den öffentlichen Personenverkehr gegenüber dem Individualverkehr zu fördern** (VwV-StVO zu Zeichen 245, Rn. 2)
- Klima-/Umwelteffekt soll sich aus Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV (bzw. bei Freigabe für den Radverkehr zum Umweltverbund insgesamt) ergeben
- Kein Nachweis aus Effekt der Einzelfallmaßnahme mehr notwendig; Effekt kann auf übergeordnetem Verkehrskonzept beruhen
- Anordnung ohne Verkehrskonzept ist möglich, dabei sind Auswirkungen im Einzelfall mit vertretbarem Aufwand darzulegen und abzuwägen; kein Gutachten erforderlich

Details zur Umsetzung von Bussonderfahrstreifen, einschließlich Gestaltung, Infrastruktur und Verkehrsführung, können dem Steckbrief 3.3 des Kompetenznetzes Klima Mobil entnommen werden.

Quellen und weitere Ressourcen

- » GEULEN & KLINGER (2024): *Neue Handlungsspielräume für Straßenverkehrsbehörden und Kommunen durch die StVO-Novelle*. 🖱️
- » ADFC (2025): *Vergleich VwV-StVO Alt und Neu*. 🖱️
- » Kompetenznetz Klima Mobil (2021): *Steckbriefe zur Maßnahmenumsetzung, inkl. Busspuren, Fußverkehr, Verkehrsberuhigung*. 🖱️
- » Verwaltungsgericht Berlin (2025): VG 11 L 767/24: Urteil zur Busspur Unter den Linden. 🖱️

Best Practice

Unter den Linden: Beschluss des VG Berlin bestätigt Klimaschutzregelung

Mit Beschluss vom 14. März 2025 (VG 11 L 767/24) hat das Verwaltungsgericht Berlin die neue Anordnungsgrundlage der StVO (s.o.) zur Förderung des Klimaschutzes bestätigt. Gegen den Bussonderfahrstreifen auf der Straße „Unter den Linden“ war ein Eilantrag gestellt worden. Das Gericht wies diesen zurück: Die Maßnahme sei rechtmäßig und stütze sich auf die StVO-Neuregelung von 2024, die Umweltziele wie CO₂-Reduktion ausdrücklich berücksichtigt – sofern der Verkehrsfluss und die Sicherheit gewahrt bleiben. Der Beschluss des VG Berlin markiert einen wichtigen Schritt für klimafreundliche Mobilität.



Sonderkapitel: Teileinziehung

Einleitung: Straßenrecht & Teileinziehung

Neben dem Straßenverkehrsrecht bietet auch das Straßenrecht mit der Teileinziehung eine Möglichkeit, den kommunalen Straßenraum nachhaltiger, sicherer und lebenswerter zu gestalten. Während das **Straßenverkehrsrecht** das „Wie“ der Straßennutzung regelt, wird über das **Straßenrecht** vereinfacht gesagt das „Ob“ der Nutzung festgelegt. Dementsprechend ist das Straßenrecht dem Straßenverkehrsrecht vorgeschaltet. Von Bundesfernstraßen abgesehen, liegt die Gesetzgebungskompetenz hier auf der Landesebene: Die Straßengesetze bzw. Straßen- und Wegegesetze der Länder regeln, wie öffentlicher Raum zu Straßenraum wird und somit eine Verkehrsfunktion erhält (**Widmung**) und unter welchen Bedingungen diese Verkehrsfunktion ganz oder teilweise wieder entzogen werden kann bzw. sollte.

Erfüllt eine existierende Straße keinerlei Verkehrsfunktion mehr, so ist die Widmung zur Straße rückgängig zu machen, also eine **Entwidmung** vorzunehmen (auch **Einziehung** genannt). Darüber hinaus sehen die Straßengesetze der Länder in der Regel auch explizit die Möglichkeit einer teilweisen Einziehung vor, also einer **Teileinziehung**. Hierbei verliert eine Straße ihre Verkehrsfunktion nicht gänzlich, sie wird jedoch grundlegend beschränkt, beispiels-

weise auf bestimmte Benutzungsarten oder Benutzerkreise. Grundvoraussetzung hierfür ist das Vorliegen überwiegender Gründe des öffentlichen Wohls.

In **13 von 16 Ländern** sind **Teileinziehungen** (mehr oder minder ausführlich) **explizit geregelt**. Doch auch wo dies nicht der Fall ist, sind Teileinziehungen möglich.¹ So wird beispielsweise im Landesstraßengesetz von Rheinland-Pfalz die Teileinziehung nicht geregelt, sie ist jedoch rechtlich möglich und vorgesehen, worauf auch der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz hinweist.² Baden-Württemberg wiederum hat in der Reform seines Straßengesetzes im Jahr 2020 die Teileinziehung lediglich aus Gründen der Klarstellung in den Gesetzestext aufgenommen.³ Wo die Teileinziehung nicht eigens geregelt ist, stellt sie rechtlich gesehen ein sogenanntes *Minus* („a maiore ad minus“) dar, also einen Unterfall zur Einziehung. Somit ist in allen Bundesländern die Rechtslage, trotz unterschiedlicher Gesetzeslaute, weitgehend identisch und **Teileinziehungen sind in jedem Bundesland möglich**.

In den Straßengesetzen einiger Länder – Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen – finden sich darüber hinaus sogar **Soll-Vorschriften** oder andere entsprechende Regelungen zur Nutzung von Teileinziehungen. So heißt es etwa im Niedersächsischen Straßengesetz:

Die Teileinziehung einer Straße soll angeordnet werden, wenn nachträglich Beschränkungen der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden. (§ 8 Abs. 1 Satz 2 NStrG)

In Berlin ist mit der Verkehrsberuhigung auch ein möglicher Zweck von Teileinziehungen explizit benannt:

Von der Möglichkeit der Teileinziehung soll insbesondere dann Gebrauch gemacht werden, wenn zur Realisierung von Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen. (§ 4 Abs. 1 Satz 4 BerlStrG)

Derartige **Soll-Vorschriften** zeichnen sich dadurch aus, dass sie **verbindlicher** sind als bloße „Kann“-Vorschriften. Sie sind dadurch gekennzeichnet, „dass bei Vorliegen ihrer tatbestandlichen Voraussetzungen die vorgesehene Rechtsfolge in der Regel ausgesprochen werden soll und Abweichungen nur in atypischen Fällen gestattet werden.“⁴ Sobald also überwiegende Gründe öffentlichen Wohls vorliegen, ist in diesen Fällen eine Teileinziehung vorzunehmen. Eine **Soll-Regelung** ist jedoch **keineswegs nötig**, um Teileinziehungen rechtssicher umzusetzen.

Maßnahmen – wofür braucht man (k)eine Teileinziehung?

Der „klassische“ Anwendungsfall von Teileinziehungen, der in der Verkehrsplanung wohl mit Abstand die meiste Verwendung findet, ist die **Fußgängerzone**. Hier wird Straßenraum die allgemeine



Abbildung 23: Beteiligungsveranstaltung Schulzone Singerstraße



verkehrliche Funktion entzogen und die Widmung auf die Nutzung durch Fußgänger*innen beschränkt. Analog dazu kann auch bei der Einrichtung von **Fahrradstraßen** (und Fahrradzonen) eine Teileinziehung nötig sein, sofern keine Freigabe für den allgemeinen Kfz-Verkehr vorgesehen ist. Die VwV-StVO führt hierzu aus:

Vor der Anordnung von Verkehrsverboten für bestimmte Verkehrsarten durch Verkehrszeichen, wie **insbesondere durch Zeichen 242.1 und 244.1**, ist mit der für das Straßen- und Wegerecht zuständigen Behörde zu klären, ob eine straßenrechtliche **Teileinziehung** erforderlich ist. Diese ist im Regelfall notwendig, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer vollständig oder weitestgehend von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrstüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen. Durch Verkehrszeichen darf kein Verkehr zugelassen werden, der über den Widmungsinhalt hinausgeht.

(VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e, Rn. 45a; Hervorhebung: DUH)

Darüber hinaus ist auch für „flächige“, das heißt den Straßenraum beschränkende **modale Filter** eine Teileinziehung nötig. In diesen Fällen wird durch den Modalfilter eine Verkehrsart dauerhaft vom Straßenraum ausgeschlossen. Handelt es sich dagegen um eine einfache, „lineare“ Durchfahrtsperre für den Kfz-Verkehr und die Zufahrt zur Straße aus der Gegenrichtung ist für Kfz weiterhin möglich, ist *keine* Teileinziehung vonnöten. Selbiges gilt für lineare Diagonalsperren auf Kreuzungen.

Ein weiterer Anwendungsfall für Teileinziehungen, der vermehrt Nutzung findet, sind sogenannte „**Schulzonen bzw. -straßen**“.⁵ Hierbei handelt es sich um autofreie Bereiche im unmittelbaren Umfeld von Schulen, die entweder temporär wiederkehrend (zu Hol- und Bringzeiten der Schüler*innen) oder aber dauerhaft angeordnet werden können. Jüngst hat das Verkehrsministerium NRW in einem Schreiben mit Erlasscharakter an die Bezirksregierungen

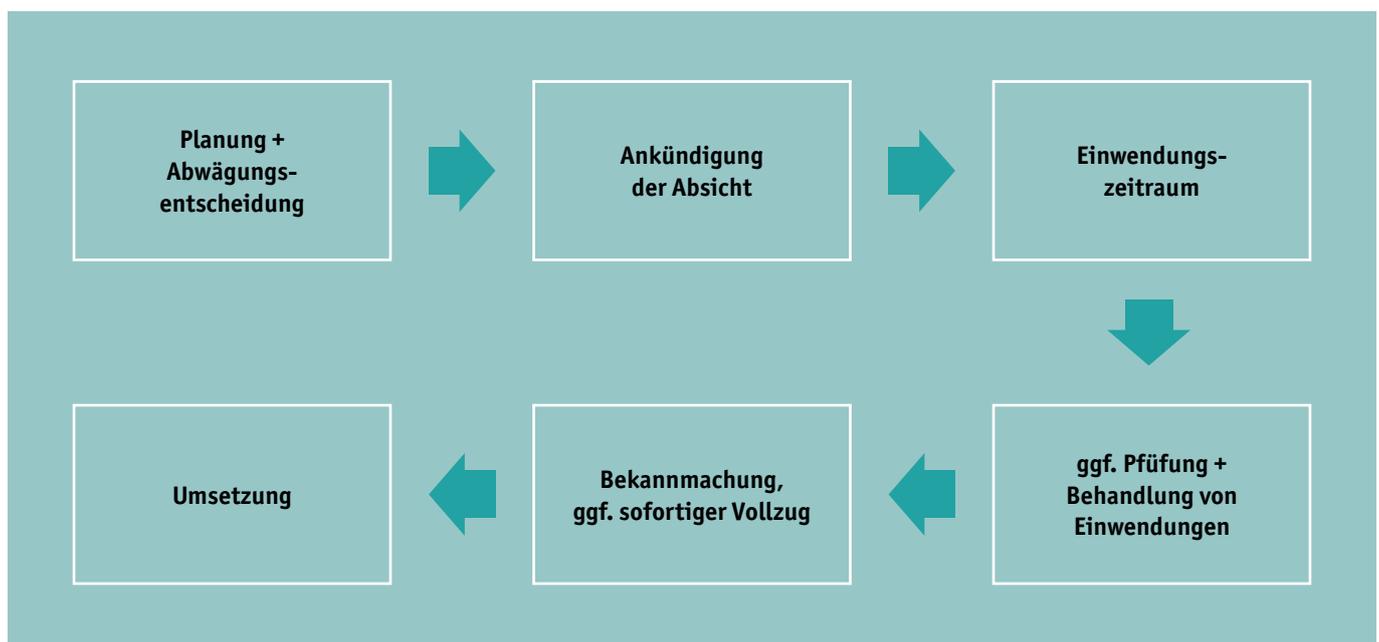
die Rechtslage klargestellt und so Kommunen in NRW ermutigt, das Instrument der Teileinziehung für die Einrichtung von Schulstraßen zu nutzen.⁶ In **Berlin** wurde im Herbst 2023 die **erste dauerhafte Schulzone** in der Singerstraße eingerichtet.

Auch wenn **Kfz-Parkplätze** dauerhaft umgenutzt werden sollen, etwa für Entsiegelung und Begrünung, Parklets oder das Errichten von Fahrradabstellanlagen, ist eine Teileinziehung nötig, sofern es sich nicht um eine temporäre Umnutzung handelt (z.B. Sondergenehmigung für Parklets).

How to Teileinziehung

Im Folgenden sollen die wesentlichen **Voraussetzungen und Schritte** für Teileinziehungen dargestellt werden. Zunächst sind Teileinziehungen – in aller Regel – ein **Geschäft der laufenden Verwaltung**, sie bedürfen daher grundsätzlich keiner Mitwirkungen von Gemeinde- bzw. Stadtrat. Auch bedarf es keiner zugrundeliegender, verbindlicher/förmlicher städtebaulicher Konzepte (etwa Bauleitplanung).⁷

Teileinziehung erfolgen per Allgemeinverfügung und sind vorab **anzukündigen**, um Gelegenheit für **Einwendungen** zu geben. Die **Einwendungsfrist** liegt in den meisten Ländern bei **drei Monaten**, zum Teil aber auch bei nur einem Monat. Im Hinblick auf den **Rechtsschutz** besteht für Anlieger*innen die Möglichkeit eines Widerspruchs bzw. eines Eilantrags, sofern die sofortige Vollziehung der Teileinziehung nach § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO angeordnet wird. Bei erfolgter Teileinziehung ist die entsprechende Maßnahme in aller Regel durch entsprechende **straßenverkehrsrechtliche Anordnungen** (Verkehrszeichen/Verkehrseinrichtungen) umzusetzen. Diese Anordnungen bedürfen allerdings keiner eigenständigen Grundlage nach StVO, da es sich lediglich um eine Befolgung des straßenrechtlichen Vorbehalts handelt.





Benutzungsarten, -zwecke, -kreise, -zeiten: Was darf reglementiert werden?

Insgesamt kennen die Straßengesetze der Länder vier Wege der Reglementierung bei der Nutzung von Straßenraum durch eine Teileinziehung: Die Beschränkung der Nutzung auf bestimmte **Benutzungsarten, Benutzungszwecke, Benutzerkreise und Benutzungszeiten**.⁸ In den allermeisten Fällen (in 10 von 13 Ländern, welche die Teileinziehung regeln) sind mindestens eine Beschränkung auf bestimmte Benutzungsarten sowie -zwecke explizit vorgesehen, oft auch die Beschränkung auf Benutzungskreise. Eine Beschränkung auf bestimmte Zeiten ist zwar nur in Bayern und Hessen explizit vorgesehen. Allerdings – und dies knüpft an die Ausführungen zur Rechtslage im Allgemeinen an – bedeutet dies mitnichten, dass eine solche Beschränkung auf Nutzungszeiten in den anderen Bundesländern nicht möglich wäre, nur weil sie nicht explizit erwähnt wird.⁹ Darüber hinaus ist schon über die Regelung des Benutzungszwecks eine Zeitenregelung rechtssicher möglich, etwa wenn (morgendlicher) Lieferverkehr weiterhin erlaubt werden soll, anderer Kfz-Verkehr jedoch nicht.¹⁰

(Überwiegende) Gründe öffentlichen Wohls

Wie zuvor erwähnt, ist die Grundvoraussetzung für eine Teileinziehung in jedem Falle das Vorliegen von Gründen öffentlichen Wohls. Diese müssen gegenüber etwaigen anderen, entgegenstehenden öffentlichen und/oder privaten Interessen überwiegen. In der Abwägung aller berührten Interessen steht den zuständigen Behörden dabei ein Ermessensspielraum zur Verfügung, der nur bedingt gerichtlich überprüfbar ist.¹¹ Zu Gründen öffentlichen Wohls zählen insbesondere städtebauliche Belange, aber auch Aspekte der Verkehrssicherheit und andere mehr. Im Folgenden eine unvollständige Liste von **Gründen öffentlichen Wohls**, die für eine Teileinziehung infrage kommen:¹²

- **Verkehrsberuhigung** bzw. Vermeidung von Durchgangsverkehr (in der betreffenden Straße, ggf. auch im weiteren Umfeld/Viertel)
- Schaffung bzw. Erhöhung von **Aufenthaltsqualität**
- Schaffung von öffentlichen Räumen für **Kommunikation und Erholung**
- **Schutz vor Lärm und Abgasen**
- **Klimaschutz**
- Verbesserung der **Verkehrssicherheit** (insbes. vulnerabler Gruppen und Nutzer*innen wie Fußgänger*innen, Kinder, Senior*innen)
- Förderung des **geschäftlichen und kulturellen Lebens**
- Errichtung von **Gebäuden** oder Schaffung von Ausgleichsflächen

Zu berücksichtigende bzw. entgegenstehende öffentliche & private Gründe

Zu berücksichtigen sind bei der Teileinziehung neben anderen öffentlichen Interessen (etwa verkehrliche Effekte) auf Seiten der

privaten Belange vor allem das Anliegerinteresse an der **Erreichbarkeit der Grundstücke**. Hierbei ist zu beachten, dass zwar nach einer Teileinziehung die grundsätzliche Zugänglichkeit privater Grundstücke zur Straße gewährleistet bleiben muss. Nicht geschützt ist jedoch die „**Bequemlichkeit und Leichtigkeit** des Zu- und Abgangs“ zu einem Grundstück, es existiert mithin **kein Anspruch auf Parkmöglichkeiten** auf öffentlichen Straßen oder Plätzen in (unmittelbarer) Grundstücksnähe.¹³ Des Weiteren ist auch die Erreichbarkeit von Geschäften insbesondere für den Lieferverkehr bei der Neuwidmung mit einzubeziehen. Diese Aspekte können in der Widmung individuell geregelt werden. Ebenso sollte in der Widmung unbedingt die Freigabe für **Rettungs- und Einsatzfahrzeuge**, Fahrzeuge der **Polizei** und sowie der **Ver- und Entsorgung** und der **Straßenunterhaltung** bedacht werden. Auch eine ausnahmsweise erforderliche Umleitung des ÖPNV über die teileingezogene Strecke kann in der Widmung als zulässige Nutzung festgeschrieben werden.

Straßenrecht vs. Straßenverkehrsrecht: Vor- und Nachteile

Im Vergleich zu straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen sind straßenrechtliche auf den ersten Blick komplizierter bzw. aufwendiger. Gleichzeitig bieten Teileinziehungen gegenüber Maßnahmen, die ausschließlich auf der StVO fußen, einige deutliche Vorteile: Es gibt **klare Regelungen**, der Nachweis einer **Gefahrenlage ist nicht nötig** und die Maßnahmen entfalten **Bestandskraft**.

Während für Maßnahmen nach der StVO trotz der Novelle oft eine einfache oder besondere **Gefahrenlage** erforderlich ist und diese ggf. aufwendig belegt werden muss, erfordert eine Teileinziehung (wie beschrieben) lediglich das Vorliegen überwiegender **Gründe öffentlichen Wohls**. Hier kommt eine Vielzahl an Gründen in Betracht, die auch von der Rechtsprechung bereits bestätigt wurden.

Ein weiterer erheblicher Vorteil von Teileinziehungen besteht darin, dass sie nach ihrer erfolgreichen Umsetzung **Bestandskraft** haben, das heißt nicht mehr rechtlich angefochten werden können. Während straßenrechtliche Maßnahmen im Grunde nie bestandskräftig werden, da auch Monate oder Jahre nach der Umsetzung Rechtsmittel durch Benutzer*innen der Straße eingelegt werden können, sind bei Teileinziehungen im Grundsatz nur Anlieger*innen befugt, Rechtsmittel während der entsprechenden Frist einzulegen.

	Straßenrecht	Straßenverkehrsrecht
Tatbestandliche Voraussetzungen	Überwiegende Gründe öffentlichen Wohls	oft: einfache/qualifizierte Gefahrenlage
Rechtsmittel	Klare Frist, nach Fristablauf Bestandskraft	Fristbeginn bei individueller Kenntnisnahme, daher nie Bestandskraft
Klageberechtigung	Anlieger*innen	Benutzer*innen der Straße

Fazit

Das Instrument der Teileinziehung bietet Kommunen **Möglichkeiten, ihren Straßenraum eigenständig zu gestalten**, im Rückgriff auf eine Vielzahl öffentlicher Gründe. So können mehr **Verkehrssicherheit** vulnerabler Gruppen, **weniger Lärm und Luftverschmutzung** oder die Verbesserung urbaner **Aufenthaltsqualität** erreicht werden, ohne im Rahmen der StVO eine Gefahrenlage nachweisen zu müssen.

Der vorliegende Leitfaden möchte hierfür Orientierung bieten und Kommunen dabei unterstützen, auf dieses bislang nur eingeschränkt genutzte Instrument zukünftig vermehrt zurückzugreifen.

Best Practices

Schulzone Singerstraße, Berlin. 🗑️

Fußgänger*innenzone Lausitzer Platz. 🗑️

Quellen und weitere Ressourcen

- » Dilling, Olaf (2023): *Gutachten: Schulstraßen. Rechtliche Möglichkeiten der Kommunen bei der Einrichtung von Schulstraßen*. Gutachten im Auftrag von Kidical Mass Aktionsbündnis, Deutsches Kinderhilfswerk e.V. & Verkehrsclub Deutschland e.V. 🗑️
- » Herber, Franz-Rudolf (2021): *Teileinziehung*. In: Straßenrecht. Systematische Darstellung des Rechts der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze in Bund und Ländern, begründet von Kurt Kodal, S. 500-514.
- » Hermann, Andreas, et al. (2019): *Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität. Untersucht an Beispielen des Straßenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs in Räumen schwacher Nachfrage*. Gutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes, Texte 94/2019. 🗑️
- » Neumann, Almut (2020): *Rechtliche Hürden für die Verkehrswende: Der Umweg übers Straßenrecht*. In: Legal Tribune Online, 30.12.2020. 🗑️
- » Neumann, Almut (2024): *Welche Spielräume bietet das Straßenrecht für die Mobilitätswende?* In: Tagesspiegel Background Verkehr & Smart Mobility, 24.01.2024. 🗑️

Rechtsprechungen:

- » *BVerwG, Urteil vom 6. August 1982 - 4 C 58/80*. – Grundsatzurteil: Das Recht auf Anliegergebrauch beinhaltet keinen Anspruch auf Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen oder Plätzen unmittelbar am Grundstück oder in angemessener Nähe – weder auf deren Einrichtung noch Erhalt.
- » *OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 25.11.2021 - 2 L 80/19*. – Gegenstand des Urteils sind u.a. Regelungen zur zeitlich begrenzten Zulassung des Lieferverkehrs, Abwägung von privaten und öffentlichen Belangen, Ausnahmegenehmigungen oder Sondernutzungserlaubnisse für Kfz.
- » *VG Berlin, Beschluss vom 10.01.2014 - 1 L 408/23*. – Der Eilantrag einer Anrainerin gegen die Schulzone Singerstraße in Berlin wird abgelehnt. Die Antragstellerin hatte sich in ihren subjektiven Rechten verletzt gesehen, da durch die Teileinziehung der Zugang zum Grundstück nur noch von einer Seite aus gegeben sei und Parkmöglichkeiten eingeschränkt würden.
- » *VG Karlsruhe, Urteil vom 18.07.2008 - 1 K 432/07*. – Klagen gegen die Umwidmung eines Teilstücks einer Straße zur Fußgängerzone werden abgewiesen. Unter anderem bestätigt das Gericht in seinem Urteil das Vorliegen umfassender, überwiegender Gründe öffentlichen Wohls.
- » *VG Oldenburg, Beschluss vom 25.06.2015 - 5 B 2312/15*. – Der Eilantrag einer Geschäftsinhaberin gegen die Umwidmung eines Straßenabschnitts zu einer Fußgängerzone wird abgelehnt. Das VG stellt in seinem Beschluss unter anderem klar, dass ein sofortiger Vollzug einer Teileinziehung aus Gründen der Verkehrssicherheit statthaft ist. Darüber hinaus stellt das VG fest, dass eine Beschränkung auf Benutzungszeiten auch dann möglich ist, wenn sie nicht eigens im Straßengesetz geregelt und vorgesehen ist.
- » *VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 16.07.1990 - 5 S 1039/90*. – Die Klage eines Anrainers gegen die Umwidmung eines Platzes zur Fußgängerzone wird abgewiesen. Den von der Einrichtung eines Fußgängerbereichs im innerstädtischen Raum betroffenen Anliegern sei es im Regelfall zumutbar, wenn die Zufahrt zu ihren Grundstücken mit dem eigenen Pkw oder durch Anlieferverkehr generell auf wenige Stunden werktags eingeschränkt werde, so der Beschluss des VGH. Darüber hinaus stellt der VGH unter anderem fest, dass ein Verstoß gegen die sofortige Bekanntmachungspflicht der Absicht einer Teileinziehung zu Lasten eines einzelnen Anliegers im Widerspruchsverfahren durch dessen Anhörung geheilt werden kann.

Viele weitere praxisnahe Informationen finden sich auch auf unserer [Projekt-Webseite](#) 🗑️, so unter anderem ein [FAQ](#) 🗑️ zur novellierten Straßenverkehrsordnung, Aufzeichnungen digitaler Expert:innen-Workshops sowie umfangreiche Materialien zu verschiedenen Maßnahmenbereichen wie Busspuren, Gehwegparken, temporärer Stadtbegrünung und vielem mehr.

Endnoten

- 1 Hermann et al. 2019, S. 66; Dilling 2023, S. 16.
- 2 Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, „Widmung, Umstufung und Einziehung von öffentlichen Verkehrsflächen.“ 🙌
- 3 Vgl. „Änderung des Straßengesetzes – 2. Referentenentwurf“, S. 14, 17. 🙌
- 4 VG Oldenburg, Beschluss vom 25.06.2015 - 5 B 2312/15, Rn 31.
- 5 Die Anführungszeichen rühren daher, dass es sich hierbei – im Unterschied zu Fußgänger- und Fahrradzonen – nicht um Begriffe handelt, die in der StVO oder anderweitig festgelegt sind.
- 6 Auch Berlin und Baden-Württemberg erarbeiten zurzeit entsprechende Hinweise bzw. Leitfäden, Hessen prüft eine solche Erarbeitung.
- 7 VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 16.07.1990 - 5 S 1039/90.
- 8 Zum Teil ist in gleicher Bedeutung von „Verkehrsarten und -zwecken“ die Rede statt von Benutzungsarten und -zwecken.
- 9 Siehe Dilling 2023, S. 16-17.
- 10 Dies wurde gerichtlich explizit bestätigt, etwa durch das VG Oldenburg, Beschluss vom 25.06.2015 - 5 B 2312/15, Rn. 27.
- 11 Hermann et al. 2019, S. 66.
- 12 Vgl. zur Thematik öffentlicher Gründe: VG Karlsruhe, Urteil vom 18.07.2008 - 1 K 432/07; auch: OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 25.11.2021 - 2 L 80/19 sowie VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 23. September 1993 - 5 S 2092/92, Rn. 38.
- 13 BVerwG, Urteil vom 6. August 1982 - 4 C 58/80.

Bildnachweis

Titel: DUH (o 2x), Philipp Böhme/Qimby (u 2x); Philipp Böhme/Qimby (Abb. 1, 2,3,8,16,17,20); Straßen- und Grünflächenamt Bezirksamt Berlin-Mitte (Abb. 5,13); DUH (Abb. 11,12,14,18,19,22,23); S.3: Herrschultheis/Qimby; Abb.4: Aleksander/stock.adobe.com; Abb.6: Nele Hellwig/Qimby; Abb.7: 1take1shot/stock.adobe.com; Abb.9: detailfoto/stock.adobe.com; Abb.10: Christine Lehmann (CC BY-NC 4.0); Abb.15: Stadt Köln und LINDSCHULTE Ingenieurgesellschaft mbH; Abb.21: stock.adobe.com: Michael v Aichberger, Astrid Gast.

Hinweis:

Bei den in diesem Leitfaden gemachten Ausführungen handelt es sich um allgemeine Aussagen der Verfasser*innen, die aktuellen Erkenntnissen entsprechen (Stand Juli 2025). Es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit. Der Leitfaden kann eine Rechtsberatung im Einzelfall nicht ersetzen.



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Stand: Juli 2025

 Deutsche Umwelthilfe

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Ansprechpartner*innen

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

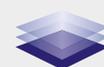
Johannes Koch
Referent Verkehr & Luftreinhaltung
Verkehr & Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867-765
E-Mail: j.koch@duh.de

 www.duh.de  info@duh.de  [umwelthilfe](https://www.instagram.com/duh)

 Wir halten Sie auf dem Laufenden: www.duh.de/newsletter-abo

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucher-schutzorganisation anerkannt. Wir sind unabhängig, klageberechtigt und kämpfen seit über 40 Jahren für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende: www.duh.de/spenden

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft. Ausgezeichnet mit dem DZI Spenden-Siegel für seriöse Spendenorganisationen.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft



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