

# BeNaMo Policy Paper

**Nr. 1**

# „Aber das geht doch überhaupt nicht...“

Bei Verkehrswende-Einwänden helfen Fakten und  
Gegenbeispiele – und ein sicherer Rechtsrahmen

# Impressum

## Kurzinformation zum Autor

Dr. Weert Canzler ist Co-Leiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung (DiMo) am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

### Kontakt:

[weert.canzler@wzb.eu](mailto:weert.canzler@wzb.eu)

Reichpietschufer 50  
10785 Berlin

Dieses Policy Paper entstand im Rahmen der Begleitforschung Nachhaltige Mobilität (BeNaMo). Das nexus Institut ist gemeinsam mit dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) beauftragt, die Fördermaßnahmen „MobilitätsWerkStadt 2025“ und „MobilitätsZukunftslabor 2050“ zu begleiten.

E-Mail: [mobilitaet@nexusinstitut.de](mailto:mobilitaet@nexusinstitut.de)  
[www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de](http://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de)

## Kontaktdaten

nexus Institut für Kooperationsmanagement  
und interdisziplinäre Forschung

Willdenowstraße 38  
12203 Berlin

[www.nexusinstitut.de](http://www.nexusinstitut.de)

Wissenschaftszentrum Berlin  
für Sozialforschung

Reichpietschufer 50  
10785 Berlin

[www.wzb.eu/de](http://www.wzb.eu/de)

**nexus**

**WZB**  
● ● ●

Layout: Meike Bunten, [www.okkool.berlin](http://www.okkool.berlin)

# „Aber das geht doch überhaupt nicht...“ Bei Verkehrswende-Einwänden helfen Fakten und Gegenbeispiele – und ein sicherer Rechtsrahmen

## In aller Kürze:

Im Laufe der Begleitforschung zur Nachhaltigen Mobilität mit den Förderlinien „MobilitätsWerkStadt 2025“ und „MobilitätsZukunftsLabor 2050“ des BMBF (BeNaMo) haben sich wiederkehrende Themen und Fragestellungen herauskristallisiert, die in einer neuen Policy Paper-Reihe behandelt werden. Dieses erste Paper beschäftigt sich mit häufig geäußerten Einwänden gegen einzelne Maßnahmen und Instrumente, die eine lokale Verkehrswende voranbringen sollen. Dabei geht es häufig um befürchtete Nachteile für den Einzelhandel, wenn Straßen oder Innenstädte verkehrsberuhigt oder autofrei werden sollen, Zweifel an der Alltagstauglichkeit des Fahrrades und um eine oftmals aufwallende Empörung, wenn wohnortnahes Parken etwas kosten soll.

In aufgeheizten öffentlichen Auseinandersetzungen sind kommunale Verwaltungen nicht selten mit heftigen Vorwürfen von empörten Bürger\*innen konfrontiert. Konkret benannte Befürchtungen und manchmal sich hartnäckig haltende Mythen mischen sich zu Narrativen, die in der öffentlichen Diskussion und in der medialen Behandlung von Verkehrswendeprojekten oft die Oberhand zu gewinnen drohen. Da helfen Fakten und Gegenbeispiele.

### Im Kern lauten der jeweilige Einwand und das zentrale Gegenargument:

- Innerstädtische Geschäfte leiden, wenn sie mit dem Auto nicht gut erreichbar sind und es nicht genügend Parkplätze gibt. Doch gibt es eine Fülle von – vor allem internationalen – Beispielen, dass gerade dort, wo der Autoverkehr eben nicht den städtischen Raum dominiert, der kleinteilige Einzelhandel seinen Umsatz verbessert oder sich sogar wieder ansiedelt. Geschäfte und Gastronomie profitieren von einer besseren Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen.
- Das Fahrrad ist nur Verkehrsmittel für wenige und auch viel zu unsicher. Dagegen spricht, dass fast die Hälfte aller innerörtlicher Wege kürzer als 5 Kilometer sind. Mit Pedelecs erhöht sich zudem der Wegeradius. In den Niederlanden sehen wir, dass eine sichere Radwegeinfrastruktur dazu führt, dass viel mehr Menschen von Jung bis Alt auf's Rad steigen.
- Die Parkraumbewirtschaftung ändert nichts an der Knappheit, denn sie schafft keine neuen Stellplätze. Höhere Gebühren für das Anwohnerparken treffen außerdem die Einkommensschwachen, die auf das Auto angewiesen sind. Gegenüber diesen Einwänden ist zum einen auf die sozialen Kosten des privaten Autofahrens und Parkens einzugehen und zum anderen darauf, dass es durchaus Ausnahmeverfahren für diejenigen gibt und es weitere geben kann, die tatsächlich ihr Auto brauchen und nicht zusätzlich belastet werden sollten. Auch gibt es längst Vorschläge zur Staffelung von Parkgebühren nach sozialen Kriterien.

In diesem Policy Paper werden aus Gründen der besseren Lesbarkeit Verweise und Referenzen nur sparsam aufgeführt. Mehr Quellenverweise, weiterführende Verlinkungen und zusätzliche Infos zu den drei genannten verbreiteten Einwänden und ihren zentralen Gegenargumenten gibt es in ausführlicheren Hintergrundpapieren. Dort finden sich auch Verweise auf Praxisbeispiele aus Vorhaben der BMBF-Förderlinien „MobilitätsWerkStadt 2025“ und „MobilitätsZukunftsLabor 2050“ des BMBF und darüber hinaus.

**Hintergrundpapier Nr. 1: Verkehrswende und Einzelhandel**

**Hintergrundpapier Nr. 2: Verkehrswende und mehr Sicherheit für das Radfahren**

**Hintergrundpapier Nr. 3: Verkehrswende und ruhender Verkehr**

Pauschalen Verkehrswende-Einwänden zu begegnen erfordert ein profundes und aktuelles Wissen und die Fähigkeit, den verkehrs- und klimapolitischen Kontext der vorgesehenen Maßnahmen erklären zu können. In dem vorliegenden Policy Paper der Begleitforschung Nachhaltige Urbane Mobilität (BeNaMo) wird ein Überblick über die Kernargumente in den genannten Themen „Einzelhandel“, „Sicherheit für das Radfahren“ und „Ruhender Verkehr“ sowie entsprechende Praxisbeispiele gegeben.

## I. Verkehrswende und Einzelhandel

Nach wie vor ist die Einschätzung verbreitet, dass der innerstädtische Einzelhandel im Wettbewerb mit den Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ und gegenüber dem Onlinehandel weiter an Boden verliert, wenn er nicht mit dem Auto gut erreicht werden kann. Dazu gehören auch genügend Parkplätze. Allerdings hat sich die Welt längst verändert. Es liegen eine Fülle von – meistens internationalen – Studien und Berichten vor, die ein ganz anderes Bild zeichnen. Eine attraktive Aufenthaltsqualität von Straßen und Innenstädten ist heute wichtiger denn je. Das zeigen eine Reihe von Studien und Erfahrungsberichten aus Städten in Europa und Nordamerika, die wie beispielsweise Toronto den Autoverkehr permanent oder temporär aus den Innenstädten zurückgedrängt und dabei den Einzelhandel (wieder)belebt haben (Arancibia et al. 2019). In vielen Städten – sei es in Wien, Basel, Freiburg oder im belgischen Gent – ist die Bilanz einer Neuaufteilung des Verkehrsraumes zugunsten von Fuß- und Radverkehr offenkundig positiv. Von geschäftlichen Verlusten kann dort keine Rede sein. Vielmehr profitiert in der Regel sowohl der kleinteilige Einzelhandel, als auch die lokale Gastronomie. Der städtischen Nahraum als Ort zum Verweilen und Einkaufen wird attraktiver. Während der Corona-Pandemie hat sich das zusätzlich verstärkt (s. Bliss 2021).

Auch zeigt sich im Einkaufsverhalten ein Trend, der im Ergebnis für den Einzelhandel keinesfalls nachteilig ist. Fahrradfahrer\*innen beispielsweise machen zwar selten einen Wochenendgroßeinkauf, aber sie kaufen häufiger kleinere Mengen ein. In der Summe sind sie so oft die kaufkräftigeren Kunden.

Kommunen können einiges tun, um den innerstädtischen Handel zu unterstützen. Dazu gehört es nicht zuletzt, keine Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ mehr zu genehmigen. Gleichzeitig ist die Krise der Parkhäuser in den Innenstädten offensichtlich, sie stehen großenteils leer. Sie können vermehrt zu Mobilitätsstationen ausgebaut werden, an denen die Parkenden auf Leihräder oder E-Scooter umsteigen können, und so die Erreichbarkeit der Innenstädte und Einzelhandelszentren mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln unterstützen. Eine Gute Erreichbarkeit des innerstädtischen Einzelhandels mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erhöht seine Attraktivität (s. Merten, Kuhnimhof 2023).

Vor allem der Blick ins Ausland zeigt, dass die positiven Beispiele sowohl großer als auch kleiner und mittlerer Städte wie das slowenische Ljubljana oder die spanische Kleinstadt Pontevedra eines gemeinsam haben: Der innerstädtische Einzelhandel – und auch die Gastronomie – profitieren von einer höheren Aufenthaltsqualität. Eine Neuaufteilung des Verkehrsraumes, aber auch die Entsiegelung und Begrünung tragen zu einer gesteigerten Aufenthaltsqualität von Straßen und öffentlichem Raum bei. Eine umfassende Entsiegelung und Begrünung in den Städten gehen außerdem mehr denn je mit einer höheren Resilienz gegenüber den Folgen des Klimawandels einher. Vor allem in verdichteten und vom Verkehr besonders belasteten Innenstädten ist die Entsiegelung eine der großen Herausforderungen der nächsten Jahre.

Zunehmend wird deutlich, wie wichtig es ist, die Folgen des Klimawandels zu bewältigen. Hitzestaus müssen verhindert werden und das Oberflächenwasser nach Starkregen muss versickern können. Das Aufheizen der Beton- und Asphaltwüsten wird gerade in der alternden Gesellschaft zur zunehmenden Gefahr. Das heißt vor allem, es müssen mehr Flächen entsiegelt werden. Wasserundurchlässige Böden wie Beton und Asphalt von Straßenflächen und Stellplätzen müssen durch versickerungsfähige Beläge ersetzt werden. Die entsiegelten Flächen können dann begrünt werden. Die Hitzewellen der letzten Jahre haben klargemacht, dass mehr Grün eine der Voraussetzungen ist, damit Städte gegenüber Extremwetterereignissen resilienter werden. Anstelle des in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts dominierenden Leitbildes der „autogerechten Stadt“ ist international längst ein anderes Leitbild getreten. Manche nennen es „Städte für Menschen“ (Deutscher Städtetag 2021), andere die „postautomobile Stadt“ (Allianz der freien Straße 2023) oder die „15-Minuten-Stadt“ (Moreno et al. 2021). Das Konzept der „Schwammstadt“, die Regen und Starkregen wie ein Schwamm aufnehmen und dann verwerten kann, gewinnt an Relevanz.

Kommunen können im Rahmen ihrer Kompetenzen einiges tun, um die Aufenthaltsqualität ihrer Städte zu verbessern und so auch den innerstädtischen Handel zu unterstützen. Maßnahmen, um Platz für die aktive Mobilität zu schaffen und mehr Grün in den Straßenraum zu bringen, stehen dabei im Zentrum. Der erste Schritt dahin ist oft ein ambitioniertes Parkraummanagement. Überdies sollten Kommunen eine Ausweisung von Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ sehr restriktiv handhaben.

## II. Verkehrswende und mehr Sicherheit fürs Radfahren

Der Fahrradverkehr in Deutschland nimmt zu. Während der Corona-Pandemie haben viele Menschen das Rad häufiger genutzt oder sogar neu für sich entdeckt. In einigen Städten wurden erfolgreiche Pop-up-Radwege eingerichtet, um dem gewachsenen Radverkehr mehr Raum zu geben. Dennoch ist das Rad nach wie vor weniger ein Verkehrsmittel für alltägliche Aktivitäten, sondern eher ein Freizeitvehikel (Goel et al. 2022). Nicht selten wird eingewandt, dass das Rad eben nur für wenige ein taugliches Verkehrsmittel und überhaupt viel zu unsicher sei.

Der Radverkehr hat ein großes Potenzial. Über 40 Prozent aller innerörtlicher Wege sind nach der wichtigsten und umfanglichsten Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland“ nicht länger als 5 Kilometer. Um den Radverkehrsanteil zu erhöhen, muss jedoch die objektive und die subjektive Sicherheit verbessert werden. Wie das funktionieren kann, zeigt ein Blick in die Niederlande. Dort nutzen fast zwei Drittel der Menschen im Alltag regelmäßig das Fahrrad. Sie tun das auf geschützten Radwegen und auf Fahrradstraßen, in denen Autos nur Gäste sind. Vor Ampeln stellen sich Radfahrende gut sichtbar vor die Kraftfahrzeuge und die Kreuzungen sind baulich soweit eingeeengt, dass Autos auf niedrige Geschwindigkeiten abbremsen und den Rädern Vorfahrt geben müssen.

Ebenso wie viele niederländische Städte ist auch Kopenhagen ein Beispiel dafür, dass auch weniger radaffine Menschen in ihrer Alltagsmobilität auf das Rad umsteigen, wenn sie sehen, dass es viele um sie herum auch tun. Eine sichere Radwegeinfrastruktur ist für die objektive Verkehrssicherheit eine notwendige Voraussetzung (Schepers et al. 2017). Zusammen mit einem hohen, im alltäglichen Verkehr erkennbaren Radanteil führt eine flächendeckende Radinfrastruktur dazu, dass insgesamt auch das Unsicherheitsgefühl kleiner wird.

Eine verstärkte Aufmerksamkeit erhielt das Radfahren auch in Deutschland, als im Frühjahr 2020 mit der Corona-Krise Lockdowns, verstärktes Homeoffice und eine bis zur Phobie gesteigerte Zurückhaltung gegenüber dem Öffentlichen Verkehr einherging. Neben dem Zufußgehen wurde das Fahrradfahren zur bevorzugten Mobilitätsform im Nahraum. Aus den Erfahrungen der Corona-Pandemie lassen sich zwei Lehren ziehen: zum einen wurde deutlich, dass gesicherte Pop-up-Radwege sehr schnell zu realisieren sind. Geschützte Radwege schaffen das nötige Sicherheitsgefühl, das vor allem „noch-Nicht-Radfahrende“ brauchen. Zum anderen haben viele erlebt, dass mit Pedelecs längere Radwege möglich und auch hügelige Wegführungen problemlos zu bewerkstelligen sind.

Zwar wird das Unfallrisiko beim Radfahren generell oft überschätzt. Doch ist der Zusammenhang zwischen Radverkehrsanteil, den investierten Infrastrukturmitteln und der Gefahr eines Radunfalls offensichtlich. Im Vergleich deutscher Großstädte mit Amsterdam und Kopenhagen zeigt sich, dass das Unfallrisiko in den beiden europäischen Vorreiterstädten dramatisch niedriger ist (statista 2018). Das kommt nicht von ungefähr: Amsterdam und vor allem Kopenhagen geben ein Vielfaches mehr für ihre Radinfrastruktur aus als die deutschen Großstädte. Und das Geld fließt nicht nur in sichere Radwege, sondern auch in geschützte und überdachte Radabstellanlagen sowie in Fahrradparkhäuser an Verkehrsknoten und Bahnhöfen.

Ebenso wichtig wie ausreichende Investitionsmittel ist mehr Rechtssicherheit für die Kommunen. Wenn Kommunen eine ambitionierte Fahrradstrategie verfolgen wollen, brauchen sie den Mut und die rechtliche Handhabe, um auch „in Vorleistung“ gehen zu können. Was so schwierig erscheint, ist verkehrsgeschichtlich eindrucksvoll belegt. Wer Straßen sät, erntet Verkehr (vgl. z. B. SRU 2005: 76 ff.). Das gilt auch für den Radverkehr.

### III. Verkehrswende und ruhender Verkehr

Das Parkraummanagement und die Bepreisung von Parkraum gelten als ein „scharfes Schwert der Verkehrsplanung“ (vgl. Horn 2021). Diese klassische push-Maßnahme, also der Versuch, Vorteile des privaten Autos abzubauen, wird in vielen Großstädten angewendet. Allerdings unterscheiden sich die Tarife erheblich. In den ambitioniertesten europäischen Städten werden Stellplätze nicht nur spürbar verteuert, sondern Schritt für Schritt reduziert. Das erklärte Ziel beispielsweise in Paris, Brüssel oder Mailand ist es, mehr Aufenthaltsflächen sowie mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen.

Zahlen andere für das Parken, wird eher nicht gejammert. Vielmehr wird eine Parkgebühr für Besucher\*innen, die ja oft als „Fremdparker“ gesehen werden, häufig sogar begrüßt. Doch für Anwohnende sieht die Sache ganz anderes aus: da gibt es doch so etwas wie ein angestammtes Recht auf einen Stellplatz. Daher wird fast überall, wo der öffentliche Parkraum einen Preis erhält, das Instrument des Anwohnerparkscheins eingesetzt. Damit sollen die finanziellen Belastungen für die Anwohnenden begrenzt werden. Dabei ist die Spannweite, was eine Parkerlaubnis für Anwohnende kostet, immens. So kostet eine Plakette in Berlin 10,20 Euro im Jahr und in Tübingen 120 Euro (bzw. 180 Euro für schwere Pkw), andere Städte wie Freiburg planen gemäß der Formel 1 Euro pro Tag ein Bewohnerticket von 360 Euro. Dennoch ist die Reaktion bei den Betroffenen auf die Einführung einer Bewirtschaftung vormals kostenfreier Stellflächen im öffentlichen Raum üblicherweise negativ, nicht selten schroff ablehnend. Regelmäßig wird in diesen Fällen auch gegen die Verwaltung geklagt, die diesen Schritt gegangen ist. Die Einwände gegen eine Bepreisung von Parken im öffentlichen Raum sind vielfältig, aber mehrere Thesen und Vorwürfe werden immer wieder formuliert. Zum einen wird behauptet, dass sich durch eine Parkraumbewirtschaftung die Parkplatzsituation nicht ändere, sondern lediglich eine neue kommunale Einnahmequelle geschaffen werde. Das böse Wort vom „Abzocken“ fällt dann schnell. Von willkürlichem Schröpfen der Bürger\*innen ist besonders dann die Rede, wenn bestehende Parktarife drastisch erhöht werden. Zum anderen wird oftmals der Vorwurf erhoben, dass Parkgebühren und spürbare Anwohner tarife unsozial seien. Sie würden die Einkommensschwachen ungebührlich stark treffen und diejenigen in die Enge treiben, die auf das Auto angewiesen seien. Die Figur der „alleinerziehenden Krankenschwester im Schichtdienst“ wird dabei gerne in die Diskussion geworfen. Unterstützt wird dieser Einwand, der auf angeblich fehlende Empathie und soziale Kälte zielt, durch das allgemein verbreitete Narrativ von bereits vielfach gebeutelten Autofahrer\*innen. Sie trügen mit ihren zwangserhobenen Mineralöl- und Kfz-Steuerzahlungen bereits überproportional zu den Haushalten von Bund, Ländern und Gemeinden bei. Da kursieren Zahlen von Steuereinnahmen,

die die Investitionen und Instandhaltungen der Straßeninfrastruktur dramatisch übersteigen. Das hierzu passende Bild ist das der „Melkkuh der Nation“. Autofahrer\*innen würden mit ständig neuen Abgaben finanziell belastet und sie könnten sich überhaupt nicht dagegen wehren.

Die Einwände gegen eine Bepreisung des Parkens sind Teil eines allgemeinen Diskurses um die Kosten des Autofahrens und um die Belastungen durch den Autoverkehr. Dieser widerspricht zum großen Teil einer nüchternen Kostenanalyse. In der verkehrswissenschaftlichen Diskussion ist unstrittig, dass die externen Kosten des Autoverkehrs, also neben Unfallschäden auch Lärmbelästigungen, Luftschadstoffemissionen und eben die Klimaschäden, höher sind als die Kosten, die von den Nutzer\*innen aufgebracht werden. Sie kommen mit den verkehrsbezogenen Steuern und Abgaben nur für einen Teil der Gesamtkosten auf, ein großer Teil wird externalisiert (s. Gößling et al. 2019). Sie werden nicht von den Nutznießenden getragen, sondern von allen. Nicht zuletzt sind es die zukünftigen Generationen, die von den Klimaschäden betroffen sind, die durch den auf fossilen Antriebsstoffen basierenden Verkehr verschärft werden. Dennoch hält sich das Bild von der Melkkuh hartnäckig.

Ein genauerer Blick auf die Einwände gegen eine Parkraumbewirtschaftung bringt Klarheit, warum sie so verbreitet sind. Ihre Prüfung zeigt zugleich, dass sie den Fakten nicht standhalten. Sie macht aber auch deutlich, dass sie tatsächlich auf verkehrs- und auch sozialpolitisch neuralgische Punkte treffen. Darum verfangen sie auch so oft. Am Beispiel der mutmaßlich unsozialen „Einheitstarife“ für das Parken wird das sichtbar: Dort bedarf es tatsächlich dringend rechtlicher Anpassungen (s. Agora Verkehrswende 2022). So hat das Bundesverwaltungsgericht erst im Frühsommer 2023 in seinem Urteil zum Fall des „Freiburger Anwohnerparkens“ festgestellt, dass eine deutliche Erhöhung der Parkgebühren im Rahmen der Zwecke der Gebührenerhebung zwar zulässig ist, es für eine Staffelung der Anwohnerparkgebühren nach sozialen Kriterien jedoch keine rechtliche Grundlage gebe. Auch sei eine Staffelung nach der Fahrzeuggröße problematisch, wenn der Gleichheitsgrundsatz verletzt werde. Die Stadt Freiburg hatte eine Staffelung in beiden Fällen vorgenommen und war damit vor dem höchsten Gericht gescheitert.

Fundierte Kostenbetrachtungen für den Autoverkehr liegen seit langem vor, sie widerlegen die „Melkkuh-Hypothese“ eindrücklich, auch wenn sie sich erheblich darin unterscheiden, wie hoch denn die Kosten nun „tatsächlich“ sind. Die einzelnen Berechnungen hängen von den Wertzuweisungen der Faktoren in der Zusammensetzung der sozialen Kosten ab: wie hoch sind die Kosten des Klimawandels und des Verlustes der Artenvielfalt anzusetzen? Was ist der Preis für Lärmbelästigung und dafür, dass Kinder nicht alleine zur Schule gehen können? Auf Stellplätze bezogen, lautet eine schwierige Bewertungsfrage beispielsweise: Wie hoch ist der entgangene Nutzen anzusetzen, den wir hätten, wenn wir den von Autos belegten öffentlichen Raum für andere Zwecke verwenden würden – sei es für mehr Platz für Kinder und Alte oder auch für zusätzlichen Wohnraum?



## IV. Einwänden kontern und rechtlichen Rahmen anpassen

Mit Fakten und mit Gegenbeispielen auf verbreitete Einwände gegen die – nicht nur lokale – Verkehrswende zu kontern, ist wichtig. Dafür braucht es zuverlässige Quellen und glaubhafte Protagonisten. So lässt sich der öffentliche Diskurs beeinflussen und ein Gegengewicht zu lautstarken Partialinteressen und populistischen Instrumentalisierungen von unvermeidbaren Konflikten aufbauen.

Gute Beispiele für gelungene lokale Verkehrswendeprojekte gibt es viele. Neben den weithin bekannten Vorreiter-Kommunen in Deutschland wie Freiburg oder Münster ist in einigen Städten und Regionen vor allem im europäischen Ausland eindrucksvoll zu beobachten, wie eine autoarme Innenstadt dem Einzelhandel neuen Schub gegeben hat, wie ein attraktives und sicheres Radwegenetz zu einem Boom beim Radfahren und wie eine klare Ansage bei den Parkgebühren zu einer spürbaren Abnahme des ruhenden Verkehrs geführt haben (vgl. Weber et al. 2022 und vertiefend in allen drei Hintergrund-Papieren).

Die Kommunen können zwar durchaus mehr tun als vielfach gedacht. Entscheidend ist oft der politische Wille. Darüber hinaus brauchen Kommunen aber auch die Sicherheit, etwas Neues ausprobieren zu können. Sie kommen bisher jedoch verkehrsrechtlich auch schnell an Grenzen, wenn sie in der Verkehrs- und Straßenraumgestaltung weitergehende Ziele verfolgen, die über die Verkehrssicherheit hinausgehen. Denn eine höhere Aufenthaltsqualität und Resilienz gegenüber Extremwetterereignissen waren jahrzehntelang keine Ziele im Sinne des Verkehrsrechts. Die Bundesregierung hat daher die Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und die Anpassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) auf den Weg gebracht. Zweck der Novelle ist es, städtebauliche Entwicklungs- und Klimaschutzziele als gleichwertig zum Ziel der „Leichtigkeit des Verkehrs“ zu erklären. So sollen Maßnahmen, die auf einen nachhaltigen Verkehr in den Städten gerichtet sind, rechtssicher und mit Aussicht auf Erfolg geplant und umgesetzt werden (können). Das gilt für eine wiederbelebte Innenstadt, in der der Einzelhandel neue Chancen erhält. Und das gilt eben auch für eine Umverteilung des vorhandenen Verkehrsraumes zulasten des motorisierten Verkehrs und zugunsten des Radverkehrs. Allerdings besteht weiterer Anpassungsbedarf u.a. hinsichtlich auf eine gesetzliche Grundlage für die Stafflung der Bepreisung von Anwohnerparken nach sozialen und ökologischen Kriterien.

Die rechtliche Klärung der Handlungsmöglichkeiten von Kommunen ist neben der argumentativen und planerischen Kompetenz gleichsam die andere Seite der Medaille für die Erfolgsaussichten lokaler Verkehrswendevorhaben. Die jüngsten rechtlichen Anpassungen und weitere überfällige Reformen sollten dazu beitragen, die Möglichkeitsräume für Kommunen stark zu verbessern und dadurch zu einer ambitionierteren Verkehrswendepolitik vor Ort zu motivieren.

## Referenzen, weiterführende Literatur und Links

Agora Verkehrswende (2022): Berücksichtigung sozialer Aspekte bei Gebühren für die Erteilung von Bewohnerparkausweisen. Diskussionspapier, Berlin, online: [hier](#)

Allianz der freien Straße (Hg.) (2023): Manifest der freien Straße, Berlin: Jovis, als online-Variante: [hier](#)

Arancibia, D.; Farber, St.; Savan, B.; Verlinden, Y.; Smith Lea, N.; Allen, J.; Vernich, L. (2019): Measuring the Local Economic Impacts of Replacing On-Street Parking With Bike Lanes, in: Journal of American Planning Association. 463-481, online: [hier](#)

Bliss, L. (2021): Where Covid's Car-Free Streets Boosted Business, in: Bloomberg v. 11.5. 2021, online: [hier](#)

Deutscher Städtetag (2021): Städte für Menschen. Erwartungen und Forderungen des Deutschen Städtetages an den neuen Bundestag und die neue Bundesregierung.

Gössling, St. et al. (2019): The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union, in: Ecological Economics Volume 158, April 2019, Pages 65-74, doi: [hier](#)

Horn, B. (2021): Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der Verkehrs- und Mobilitätswende auf kommunaler Ebene im Kontext von Experimentierräumen, WZB discussion paper, online: [hier](#)

Merten, L.; Kuhnimhof, T. (2023): Impacts of parking and accessibility on retail-oriented city centers, in: Journal of Transport Geography. 113, online: [hier](#)

Moreno, C. et al. (2021): Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities, online: [hier](#)

Schepers, B. et al. (2017): The Dutch road to a high level of cycling safety, in: Safety Science, online: [hier](#)

Sommer, L. et al. (2023): MOBILITÄT IN DER TRANSFORMATION. Grundlagen der Nahmobilität - Handreichung des INVITING-Projekts, Oberhausen: Fraunhofer UMSICHT

SRU (Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen) (2005): Umwelt und Straßenverkehr. Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, online: [hier](#)

Statista (2018): Die deutschen Städte sind nicht fahrradfreundlich, online: [hier](#)

Weber, B. et al. (2022): Klimagerechte Stadt- und Mobilitätsentwicklung: von europäischen Städten lernen, DIfU Berlin, online: [hier](#)

