GDV
Unfallforschung
der Versicherer

UNFALLFORSCHUNG KOMPAKT NR. 135

Experimentierräume und Ansätze nachhaltiger Verkehrspolitik

GDV
Unfallforschung
der Versicherer

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Unfallforschung der Versicherer (UDV)
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020–5821, Fax 030 2020–6633
www.udv.de, www.gdv.de, unfallforschung@gdv.de

Redaktionsschluss
31.01.2025

Redaktion
Dr.-Ing. Jean Emmanuel Bakaba

Realisation
zwoplus, Berlin

Bildnachweis
Titel: picture alliance/dpa / Carsten Koall
Die Nutzungsrechte der übrigen Bilder und Grafiken in dieser Broschüre liegen bei der Unfallforschung der Versicherer.

Alle Ausgaben

auf UDV.de

Disclaimer
Die Inhalte wurden mit der erforderlichen Sorgfalt erstellt. Gleichwohl besteht keine Gewährleistung auf Vollständigkeit, Richtigkeit, Aktualität oder Angemessenheit der darin enthaltenen Angaben oder Einschätzungen.

Inhalt

1. Einführung und gesetzliche Grundlagen 04

2. Ziel 05

3. Beispiele und Erfahrungen auf nationaler und internationaler Ebene 06

Rechtliche Rahmenbedingungen und Laufzeiten 07
Wesentliche Maßnahmen 08
Effekte auf die Verkehrssicherheit 08
Objektive Verkehrssicherheit 09
Subjektive Verkehrssicherheit 09
Weitere Effekte von Verkehrsversuchen 09

4. Online-Befragung 10

4.1 Umsetzung von Verkehrsversuchen in Kommunen 11
4.2 Analyse der Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO 12
4.3 Verkehrsversuche mit anderer rechtlicher Grundlage als gemäß § 45 StVO 18

5. Erfahrungsaustausch 19

6. Fazit und Empfehlungen 20

Literaturverzeichnis 22

© GDV 2025

1. Einführung und gesetzliche Grundlagen

Im Jahr 2023 ereigneten sich in Deutschland innerorts 112.418 Unfälle mit Personenschaden, bei denen zu Fuß Gehende und Radfahrende verunglückten. Dies macht einen Anteil von etwa 55 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden auf Innerortsstraßen aus. 606 dieser Unfälle endeten tödlich, sie stellen etwa 69 Prozent aller Unfälle mit Getöteten innerorts dar [1]. Diese alarmierenden Zahlen unterstreichen einen dringenden Handlungsbedarf für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmender.

Städte und Kommunen nehmen eine wichtige Rolle bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ein. Die Novellierung der StVO vom 28.04.2020 [2] erleichtert ihnen Verkehrsversuche durchzuführen, indem seither der Nachweis und die Begründung einer besonderen örtlichen Gefahrenlage nicht mehr erforderlich sind. In diesem Zusammenhang ist die sogenannte „Experimentierklausel“ oder „Erprobungsklausel“ gemäß § 45 StVO Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO von Bedeutung. Sie lautet:

„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...] zur „Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“.

Eine weitere Möglichkeit, Experimentierräume einzurichten, besteht gemäß § 45 Absatz 1b Satz 5 StVO zur „Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“.

Die Durchführung von Verkehrsversuchen erfordert eine wissenschaftliche Begleitung, einschließlich einer Vorher-Nachher-Analyse. Die Kriterien für die wissenschaftliche Begleitung sind weder in der StVO noch in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) [3] festgelegt, sondern stützen sich u. a. auf die Entscheidungen des Verwaltungsgerichts Neustadt an der Weinstraße [4] und des Verwaltungsgerichts Frankfurt am Main [5].

Demnach gilt:

„Die Durchführung eines Modellversuchs setzt vor der verkehrsbehördlichen Anordnung ein folgerichtiges, systematisches Vorgehen der Straßenbehörde voraus. Dies erfordert in der Regel eine sorgfältige Bestandsaufnahme und Bewertung derjenigen Umstände, die die als korrekturbedürftig eingeschätzte Situation begründen und diejenigen verkehrsregelnden Maßnahmen aufzeigen, die geeignet und erforderlich sein können, die Situation auf Dauer zu beseitigen oder zu entschärfen. Dies verbietet es, nach dem Prinzip von „Versuch und Irrtum“ im Sinne einer freien, voraussetzungslos anwendbaren Experimentierklausel verkehrsregelnde Maßnahmen zur Probe zu treffen.“ [4].

© GDV 2025

Auf Basis der Erkenntnisse der Vorher-Nachher-Evaluation kann nach Abschluss des Verkehrsversuchs über eine mögliche dauerhafte Implementierung der Maßnahmen entschieden werden. Nach Ablauf der Versuchslaufzeit ist es zunächst erforderlich, den ursprünglichen Zustand des Straßenraums wiederherzustellen. Es gibt keine Karenzzeit für die Auswertung der erhobenen Daten [6].

2. Ziel

Seit der Novellierung der StVO im Jahr 2020 werden vermehrt Verkehrsversuche durchgeführt. Bei all diesen Maßnahmen steht die verstärkte Regulierung des Autoverkehrs überwiegend im Vordergrund, mit dem Ziel, verbesserte Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Dabei sollen nicht nur die Lebens- und Aufenthaltsqualität in städtischen Wohnquartieren gesteigert, sondern es soll auch die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Verkehrsversuche sind kein neues Instrument. Mehrere deutsche und europäische Städte haben bereits Verkehrsversuche durchgeführt, sodass Erkenntnisse zu Umsetzungen und Wirkungen verschiedener Maßnahmen vorliegen.

Ziel der „Studie zu Experimentierräumen und Ansätzen nachhaltiger Verkehrspolitik zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“ war es, geeignete Beispielstädte zusammenzutragen, um in einem möglichen Folgeprojekt die Verkehrssicherheitswirkung von Maßnahmen im Rahmen von „Experimentierräumen“ und Pilotprojekten detailliert zu analysieren und daraus neue Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abzuleiten. Die Studie wurde in Kooperation mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) durchgeführt [7].

© GDV 2025

3. Beispiele und Erfahrungen auf nationaler und internationaler Ebene

Zur Analyse des Status quo erfolgten umfassende Recherchen und Auswertungen bisheriger Erkenntnisse aus der nationalen und internationalen (vorwiegend europäischen) Fachliteratur. Dabei wurden laufende und abgeschlossene Projekte zu Verkehrsversuchen und Ansätzen nachhaltiger Verkehrspolitik zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zusammengetragen. Eingeflossen sind weitere Quellen wie online verfügbare (lokale) Zeitungsartikel, Informationsseiten der entsprechenden Kommunen, einschließlich ihrer verkehrspolitischen Beschlüsse, sowie sämtliche begleitende Materialien und Berichte zu den Vorhaben, einschließlich Monitoring- und Evaluationsanalysen. Zusätzlich wurden verschiedene Sammlungen von Beispielen einbezogen, darunter „Gute Straßen in Stadt und Dorf“ vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) [8] und „Safer City Streets“ vom International Transport Forum (ITF) [9] gesichtet und in die umfassenden Betrachtungen integriert.

Die Auswertung umfasst 122 nationale und internationale Projektbeispiele verschiedener Kategorien (Tabelle 1). 90 dieser Projekte fanden in Deutschland statt, 17 weitere im europäischen Raum. Die weiteren Projekte liegen in Nordamerika (sechs), Südamerika (fünf), Afrika (drei) und Asien (eins).

Tabelle 1 · Kriterien zur Kategorisierung der nationalen und internationalen Projektbeispiele

Auswertungskriterien	Kategorien
Stadtgröße	• 20.000 bis 50.000 Einwohner:innen • 50.000 bis 100.000 Einwohner:innen • 100.000 bis 500.000 Einwohner:innen • mehr als 500.000 Einwohner:innen
Räumlicher Bezug	• punktuell • linienhaft • flächig
Art des Verkehrsversuchs	• Begegnungszonen mit oder ohne Tempolimits für Radverkehr bzw. MIV • Fahrradstraße • Fußverkehrsmaßnahme • Fußgängerzone • Geschwindigkeitsreduzierung • Kiezstraßen, Spielstraßen, Shared Space • „Pop-up-Radweg“ • Radfahrstreifen • Radverkehrskonzept • Schutzstreifen • ÖPNV-Konzept mit dem Ziel, MIV zu verdrängen • Parkraummanagement • Verkehrsberuhigung/Modalfilter
Begünstigte Verkehrsträger	• Fußverkehr • Radverkehr • Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) • motorisierter Individualverkehr (MIV) • Kombinationen aus den Genannten
Laufzeit	• Laufzeit des jeweiligen Versuchs

© GDV 2025

Auswertungskriterien	Kategorien
Verstetigung	• ja • nein • teilweise • offen
Rechtliche oder politische Rahmenbedingungen	• gemäß § 45 StVO • verschiedene politische Beschlüsse oder Aktionsprogramme (rechtliche Grundlage nicht bekannt) • Umwidmung von Straßenzügen nach § 4 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG • § 46 Abs. 2 Ziffer 8 StVO in Verbindung mit § 32 Abs. 1 StVO und § 16 StrG
Beschreibung der umgesetzten Maßnahmen	• detaillierte Beschreibung der Maßnahme
Effekte auf die Verkehrssicherheit	Angaben zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Rad- oder Fußverkehr, bspw. durch geringere Geschwindigkeiten des MIV, Reduzierung des Kfz-Verkehrs, Vermeidung von Konfliktsituationen, verbesserte Wahrnehmbarkeit der Verkehrsflächen, Trennung von Fuß- und Radverkehr
Weitere Effekte	• Steigerung der Aufenthaltsqualität • Lückenschluss • Stärkung des Radverkehrs • Stärkung des Fußverkehrs • Verbesserung der Luftqualität • Verringerung der Lärmemissionen • Reduzierung des Pkw-Verkehrs • Verbesserung der Barrierefreiheit
Wissenschaftliche Begleitung	• Angabe der Erhebungsmethode/n, bspw. Verkehrszählungen, videobasierte Verkehrsbeobachtung, Geschwindigkeitsmessungen, Messung der Lärmbelastung, Luftschadstoffmessungen, Haushaltsbefragungen oder Diskussionsveranstaltungen
Indikatoren für die Erhöhung der Verkehrssicherheit	• Unfallzahlen/Unfallstatistik • Sicherheitsempfinden der Befragten

Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der Recherche und Auswertung nationaler und internationaler Beispiele zusammengefasst. Bei der Darstellung wird insbesondere auf die einzelnen Maßnahmen, Rahmenbedingungen, Ziele und erzielten Effekte der Projekte eingegangen. Gleichzeitig werden exemplarische Maßnahmen aufgezeigt, die aufgrund ihrer positiven Auswirkungen, insbesondere im Bereich der Verkehrssicherheit, ausgewählt wurden.

Rechtliche Rahmenbedingungen und Laufzeiten

Von den insgesamt 90 in Deutschland recherchierten Verkehrsversuchen wurden 54 Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO angeordnet. Neun weitere Projekte gingen aus umfangreichen Konzepten oder Beschlüssen (Mobilitätsgesetz, Klimaschutzprogramm, Beschluss zur Verbesserung der Schulwegsicherheit, Aktionsprogramm Innenstadt) hervor oder waren Bestandteil eines Koalitionsvertrages. Bei einigen Projekten konnte die Art der Anordnung nicht eindeutig festgestellt werden.

Zwölf der nationalen Projekte erstreckten sich lediglich über kurze Zeiträume von wenigen Tagen bis zu drei Monaten. Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum mit kurzen Laufzeiten wurden vornehmlich in den Sommermonaten umgesetzt.

Von den 54 in Deutschland analysierten Verkehrsversuchen, die gemäß § 45 StVO angeordnet wurden, wurden bisher 16 entweder vollständig oder teilweise dauerhaft fortgeführt. In Bezug auf 25 Projekte stand die Entscheidung zur Fortführung noch aus, da der Versuchszeitraum oder die Evaluation noch nicht abgeschlossen

© GDV 2025

war. In zehn Fällen wurde keine Verstetigung vorgenommen, und bei drei Projekten liegen keine Informationen zum Stand der Verstetigung vor.

Ein Blick ins europäische Ausland verdeutlicht, dass Maßnahmen der nachhaltigen Verkehrspolitik dort oft als integraler Bestandteil städtischer Entwicklungsmodelle oder Konzepte fungieren, die darauf abzielen, nachhaltige Mobilität zu fördern und die Lebensqualität zu verbessern. Beispiele hierfür sind:

- „Car-free Livability Programme 2019“ in Oslo: Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen (Norwegen)
- „Living Streets“ in Amsterdam: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Niederlande)
- „Superblocks“ in Vitoria-Gasteiz und Barcelona: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Spanien)

Die Mehrzahl der analysierten Projekte auf internationaler Ebene wies eine Laufzeit zwischen sechs und 24 Monaten auf, wobei nur wenige Pilotprojekte über einen noch längeren Zeitraum durchgeführt wurden.

Wesentliche Maßnahmen

Die analysierten Verkehrsversuche zeigen, dass die Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigungen, Geschwindigkeitsreduzierungen, Radinfrastrukturmaßnahmen oder eine Stärkung des Fußverkehrs (Tabelle 2) angestrebt wurde.

Tabelle 2 · Beginn und Stand der Durchführung von Verkehrsversuchen gemäß § 45 StVO)

Maßnahme	Beispielstadt
Einrichtung von Fußgängerzonen	• Augsburg (Maximilianstr.) • Berlin (Flaniermeile Friedrichstr., Graefekiez in Friedrichshain-Kreuzberg und Stadtplatz in Charlottenburg-Wilmersdorf) • München (Sendlinger Str.) • Rostock („Am Brink“)
Geschwindigkeitsreduzierungen (von Tempo 50 auf Tempo 30)	• Bielefeld (August-Bebel-Str.) • Marburg (Marbacher Weg und Emil-von-Behring-Str.) • Dresden (Terrassenufer)
Fahrbahnreduzierungen/ Einbahnstraßenregelungen	• Erfurt (Clara-Zetkin-Str.) • Köln (Venloer Str.)
Sperrungen für Kraftverkehr/ Modalfilter	• Bochum (Hans-Böckler-Str.) • Flensburg (Rathausstr.) • Mannheim (Kunststr./Fressgasse) • Weil der Stadt (Stuttgarter Str.)

Effekte auf die Verkehrssicherheit

Die analysierten Verkehrsversuche hatten vielfältige Effekte, die relevant für die Verkehrssicherheit sind. Am häufigsten wurde die Verringerung potenzieller Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden genannt. In zahlreichen Verkehrsversuchen wurde der Radverkehr besonders gefördert, z. B. durch die Verbesserung der Radinfrastruktur, Einrichtung separater Radfahrstreifen und Reduktion des motorisierten Verkehrs.

© GDV 2025

Objektive Verkehrssicherheit

Gewöhnlich dient die Entwicklung der polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle als Indikator für die Verkehrssicherheit. Jedoch wurden diese Daten für die meisten Verkehrsversuche in der Regel nicht analysiert.

In 19 von den 122 analysierten Projekten wurden Wirkungskontrollen durchgeführt, bei denen eine Auswertung von Unfallzahlen erfolgte. In 15 Fällen konnte eine positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit der Durchführung der Verkehrsversuche festgestellt werden. Hingegen wurde bei sechs Verkehrsversuchen entweder keine Veränderung der Verkehrssicherheit festgestellt oder es wurden keine Unfallzahlen veröffentlicht.

Subjektive Verkehrssicherheit

Um die subjektive bzw. empfundene Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden zu untersuchen, werden im Rahmen von Verkehrsversuchen häufig Befragungen oder Beteiligungsformate eingesetzt. Das Sicherheitsempfinden wurde in 24 der recherchierten Projekte evaluiert, wobei vorwiegend zu Fuß Gehende und Radfahrende befragt oder einbezogen wurden. In fast allen Fällen gaben diese an, sich nach Umsetzung der Maßnahmen sicherer zu fühlen als zuvor. Angesichts des Hauptziels von Verkehrsversuchen, die aktive Mobilität zu stärken, ist dieses Ergebnis nicht überraschend.

Weitere Effekte von Verkehrsversuchen

Als weitere Effekte wurden eine gesteigerte Aufenthalts- und Wohnqualität sowie die Verringerung von Lärm- und Schadstoffemissionen durch die Reduktion des MIV genannt. Hinzu kommen die Gewährleistung einer Barrierefreiheit, Stärkung des lokalen Gewerbes und eine ansprechende Stadtgestaltung.

© GDV 2025

4. Online-Befragung

Die Online-Befragung hatte zum Ziel, die verschiedenen infrastrukturellen, verkehrsregelnden und verkehrspolitischen Maßnahmen sowie deren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit systematisch zu erfassen und zu analysieren. Darüber hinaus sollte identifiziert werden, ob und welche Beispiele für ein mögliches Nachfolgeprojekt geeignet sind.

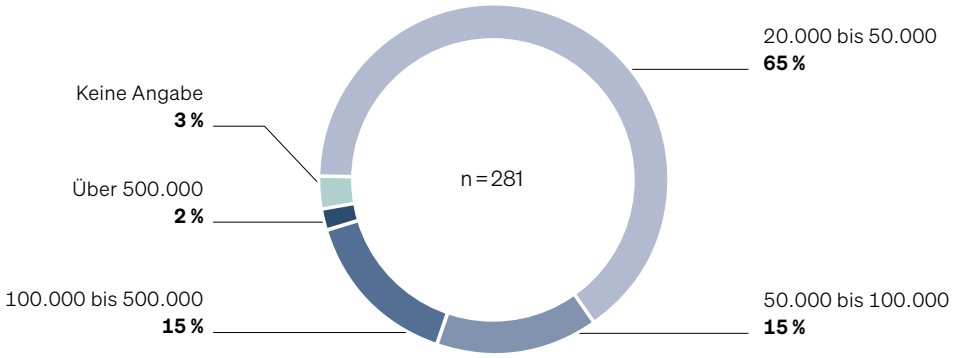
Die Online-Befragung richtete sich an 696 deutsche Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohner/-innen. Die Einladung zur Teilnahme erfolgte per E-Mail mit einem Link zum Fragebogen. Die Erhebungszeit betrug insgesamt sieben Wochen. Die Rücklaufquote betrug etwa 40 Prozent (281 ausgefüllte Fragebögen). In 95 Kommunen wurde mindestens ein Verkehrsversuch durchgeführt. Insgesamt waren es 104 Verkehrsversuche. In 154 Kommunen wurden keine Verkehrsversuche durchgeführt und bei 31 Fällen gab es keine Angaben hierzu.

Der Online-Fragebogen wurde mithilfe der Open-Source-Anwendung „LimeSurvey“ erstellt. Die Fragen wurden vorrangig konzipiert, um Informationen zu aktuellen und vergangenen Verkehrsversuchen in den Städten oder Kommunen zu erfassen. Der komplette Fragebogen kann dem Anhang 3 des Forschungsberichts [7] entnommen werden.

Etwa drei Viertel der insgesamt 281 Teilnehmenden der Online-Befragung stammen aus den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Niedersachsen, Bayern und Hessen. 65 Prozent aller Befragten arbeiten in Mittelstädten (20.000 bis 50.000 Einwohner/-innen). Jeweils 15 Prozent sind in Städten mit 50.000 bis 100.000 bzw. 100.000 bis 500.000 Einwohner/-innen tätig (Abbildung 1).

Zwei Drittel der Befragten arbeiten in Mittelstädten

Abbildung 1 · Anteil der Befragten nach Größe der Kommunen



© GDV 2025

Im gesamtbundesweiten Kontext repräsentieren die Städte mit 20.000 bis 50.000 Menschen etwa drei Viertel aller Kommunen. Diese hohe Anzahl an Befragten aus Mittelstädten kann daher durch den relativen Anteil dieser Städte an der Gesamtheit erklärt werden.

Sieben Personen (2 Prozent) gaben an, für eine Großstadt mit einer Bevölkerungszahl über 500.000 zu arbeiten.

Ein Drittel der Befragten ist im Bereich der Verkehrsplanung tätig. Weitere häufig vertretene Tätigkeitsfelder sind: Mobilität (16 Prozent), Bauen (13 Prozent), Stadtplanung (11 Prozent) und Ordnung (10 Prozent).

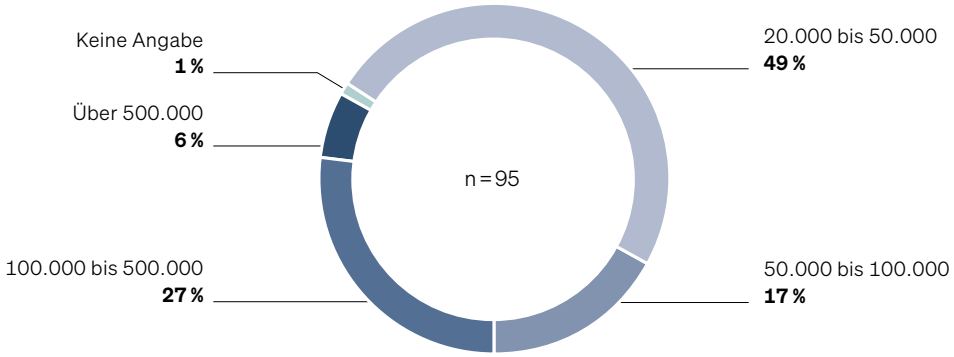
4.1 Umsetzung von Verkehrsversuchen in Kommunen

Die Frage nach der Realisierung von Verkehrsversuchen in ihrer Kommune beantworteten 230 (82 Prozent) der Umfrageteilnehmenden. In 95 dieser Städte (41 Prozent) wurde ein Verkehrsversuch durchgeführt. Zusätzlich haben neun Befragte jeweils Angaben zu einem weiteren Verkehrsversuch in ihrer Kommune gemacht. Damit ergibt sich eine Gesamtzahl von 104 Verkehrsversuchen, die in 95 verschiedenen Städten umgesetzt wurden.

Die Umfrageergebnisse deuten darauf hin, dass Verkehrsversuche bei allen Stadtgrößen angewendet werden. Fast die Hälfte der erfassten Verkehrsversuche wurde in Städten mit einer Einwohner/-innenzahl von 20.000 bis 50.000 durchgeführt. Weitere 44 Prozent der Versuche verteilen sich auf Städte mit 50.000 bis 500.000 Menschen. Fünf Städte mit einer Bevölkerungszahl über 500.000 gaben an, mindestens einen Verkehrsversuch angeordnet zu haben (Abbildung 2).

Großstädte (> 100.000 Einwohner:innen) wenden Verkehrsversuche überproportional an

Abbildung 2 · Anteil der Verkehrsversuche nach Größe der Kommunen

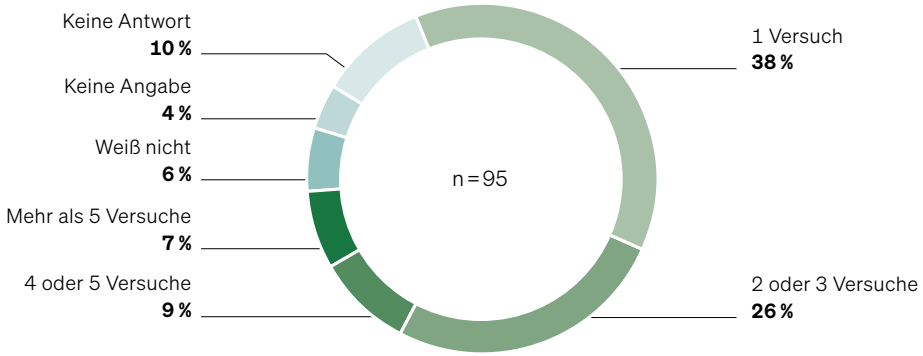


© GDV 2025

38 Prozent der Teilnehmenden gaben an, dass bisher ein Verkehrsversuch in ihrer Kommune angeordnet wurde. Viele Städte (42 Prozent) führten bereits mehrere Verkehrsversuche durch: 26 Prozent realisierten zwei oder drei Verkehrsversuche und 16 Prozent mindestens vier (Abbildung 3).

Viele Kommunen haben bereits zwei oder mehr Verkehrsversuche realisiert

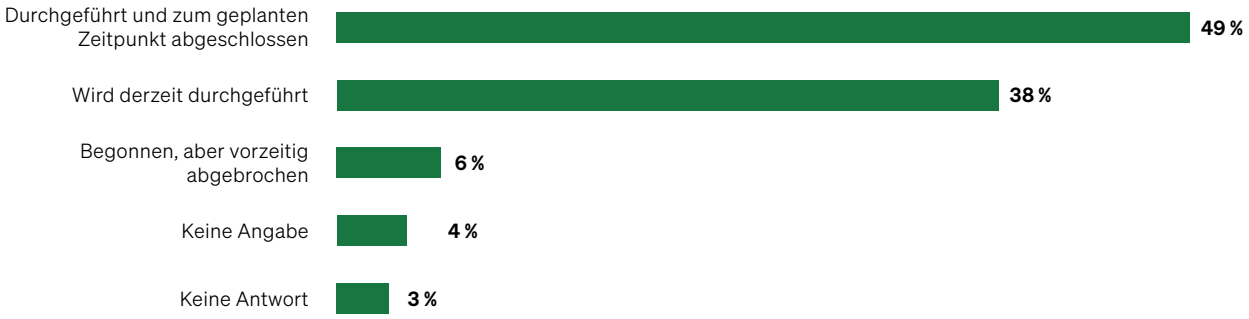
Abbildung 3 · Anzahl der Verkehrsversuche in Städten



Etwa die Hälfte (49 Prozent) der Verkehrsversuche wurde abgeschlossen (Abbildung 4). 38 Prozent befanden sich zum Zeitpunkt der Online-Befragung noch in der Umsetzung. Sechs der insgesamt 104 Verkehrsversuche mussten vorzeitig abgebrochen werden.

Verkehrsversuche werden zur Hälfte planmäßig abgeschlossen

Abbildung 4 · Stand der durchgeführten Verkehrsversuche



4.2 Analyse der Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO

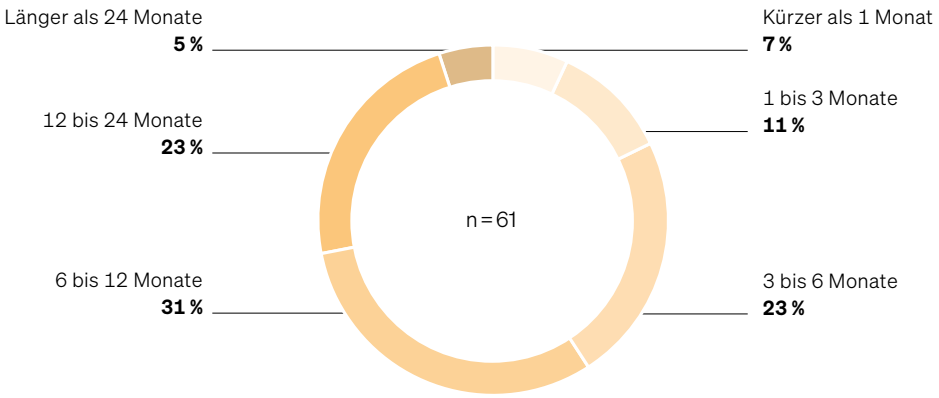
Die meisten Verkehrsversuche (59 Prozent) wurden nach der „Experimentierklausel“ gemäß § 45 StVO durchgeführt. Ein Fünftel der Maßnahmen (19 Prozent) hatte eine andere rechtliche und/oder politische Grundlage. Zu den restlichen Verkehrsversuchen (22 Prozent) wurden keine Angaben über die rechtlichen Hintergründe der Anordnung gemacht.

31 Prozent der Verkehrsversuche nach § 45 StVO hatten eine Laufzeit von sechs bis zwölf Monaten (Abbildung 5). Maßnahmen zwischen drei bis sechs Monaten oder 12 bis 24 Monaten hatten jeweils einen Anteil von 23 Prozent. Selten gab es Verkehrsversuche, die länger als 24 Monate dauerten.

© GDV 2025

Etwa ein Drittel der Verkehrsversuche hat eine Laufzeit zwischen sechs und zwölf Monaten

Abbildung 5 · Laufzeit der Verkehrsversuche



Die Befragung zeigt, dass die Zahl kommunaler Verkehrsversuche in den letzten Jahren kontinuierlich zunahm. Tabelle 3 bietet eine Übersicht über den Beginn, den aktuellen Durchführungsstatus und die mögliche Verstetigung von Verkehrsversuchen gemäß § 45 StVO.

Tabelle 3 · Beginn und Stand der Durchführung von Verkehrsversuchen gemäß § 45 StVO

Jahr	Anzahl der Versuche	Planmäßig abgeschlossen	Abgebrochen	(Teilweise) verstetigt oder Verstetigung wahrscheinlich
2017	1	1	0	1
2018	2	2	0	1
2019	1	1	0	1
2020	3	3	0	3
2021	5	4	1	3
2022	10 *	3	1	8
2023	17**	2	2	9
Gesamt	**39**	**16**	**4**	**26**

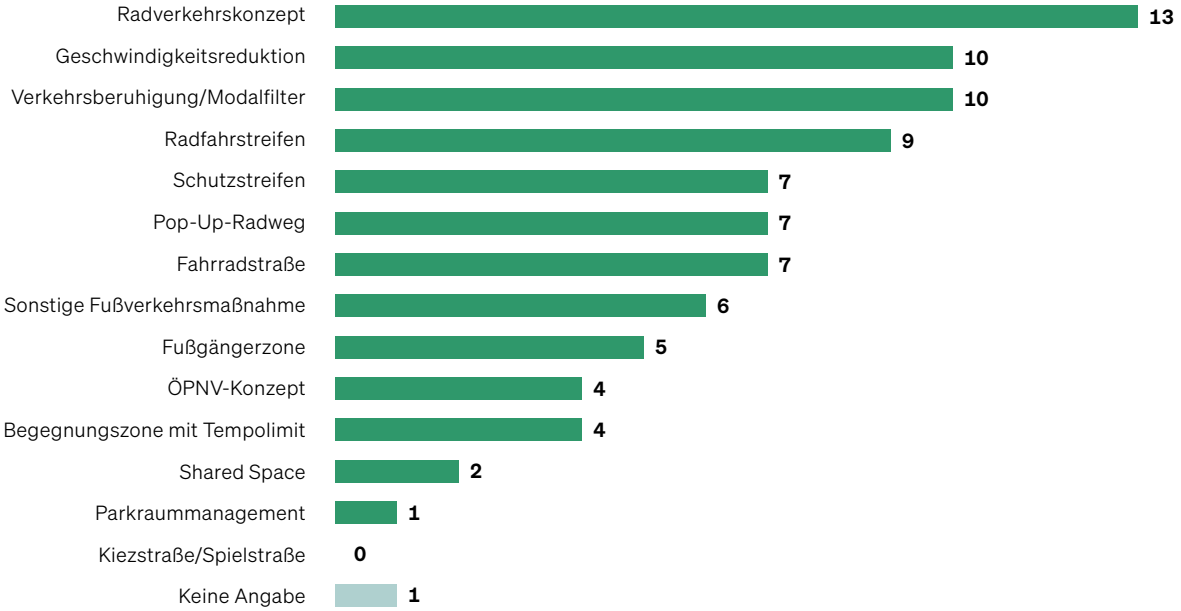
* Davon sechs laufende Versuche ** Davon zwölf laufende Versuche

Die quantitative Untersuchung ergab weiterhin, dass Verkehrsversuche häufig initiiert werden, um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern. Die am häufigsten genannte Maßnahmenart ist mit 13 Nennungen die Umsetzung eines Radverkehrskonzepts (Abbildung 6). Hierzu gehören in der Regel verschiedene Maßnahmen. Zu den typischen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wurden folgende Lösungen genannt: Radfahrstreifen (neun Nennungen), Schutzstreifen (sieben Nennungen), temporäre Radwege (sieben Nennungen) und Fahrradstraßen (sieben Nennungen). Hinzu kommen Geschwindigkeitsreduktionen (zehn Nennungen) und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung oder zum Modalfilter (zehn Nennungen).

© GDV 2025

Die Maßnahmen beziehen sich überwiegend auf den Radverkehr

Abbildung 6 · Art der Maßnahmen (n = 61; Mehrfachantworten möglich)



Bedingt durch die Covid-19-Pandemie, sind „Pop-up-Radwege“ seit 2020 als kurzfristige Maßnahme für den Radverkehr an einigen Orten sehr beliebt geworden. Von den hier erwähnten sieben Verkehrsversuchen mit „Pop-up-Radwegen“ starteten sechs im Jahr 2023, wobei sich vier noch in der Durchführung befanden. Bei den meisten Versuchen wurde eine Verstetigung als wahrscheinlich erachtet. In einigen Fällen wurden die Maßnahmen nicht verstetigt, der ursprüngliche Zustand wurde wiederhergestellt.

Hauptverantwortlich für die Durchführung eines Verkehrsversuchs ist stets die jeweilige Kommune, da sie die rechtliche Anordnung übernimmt. Auch andere Akteure sind an der Initiierung oder Planung beteiligt, um die Kommune beispielsweise bei der wissenschaftlichen Begleitforschung des Versuchs zu unterstützen. Besonders oft sind Planungs- oder Ingenieurbüros involviert.

Ziele der Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO

Im Rahmen der Befragung wurden sowohl Haupt- als auch Nebenziele (Mehrfachnennung möglich) erfragt, die mit den Verkehrsversuchen erreicht werden sollten. Tabelle 4 gibt einen Überblick über die drei am häufigsten genannten Hauptziele und die entsprechenden Nebenziele der Versuche.

© GDV 2025

Tabelle 4 · Haupt- und Nebenziele der Verkehrsversuche

Hauptziele	Nebenziele	Nennungen
Stärkung des Radverkehrs n = 26	Erhöhung der Verkehrssicherheit	20
	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	6
	Stärkung des Fußverkehrs	4
Erhöhung der Verkehrssicherheit n = 13	Stärkung des Radverkehrs	5
	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	4
	Erhöhung des Lärmschutzes	4
Verbesserung der Aufenthaltsqualität n = 10	Erhöhung der Verkehrssicherheit	7
	Stärkung des Fußverkehrs	7
	Stärkung des Radverkehrs	6

Mit 26 Nennungen ist die Förderung des Radverkehrs das am deutlichsten genannte Hauptziel, gefolgt von der Erhöhung der Verkehrssicherheit (13 Nennungen) und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität (10 Nennungen). Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist auch bei den Nebenzielen stark präsent. Insgesamt wird die Erhöhung der Verkehrssicherheit bei 80 Prozent der Verkehrsversuche als Haupt- oder Nebenziel angegeben und stellt somit, gefolgt von der Förderung des Radverkehrs (69 Prozent), das am stärksten betonte Ziel dar. Auffällig ist, dass Maßnahmen, die primär auf den Radverkehr und die Aufenthaltsqualität abzielen, ebenso positiv für den Fußverkehr bewertet werden.

Wirkungskontrolle der Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO

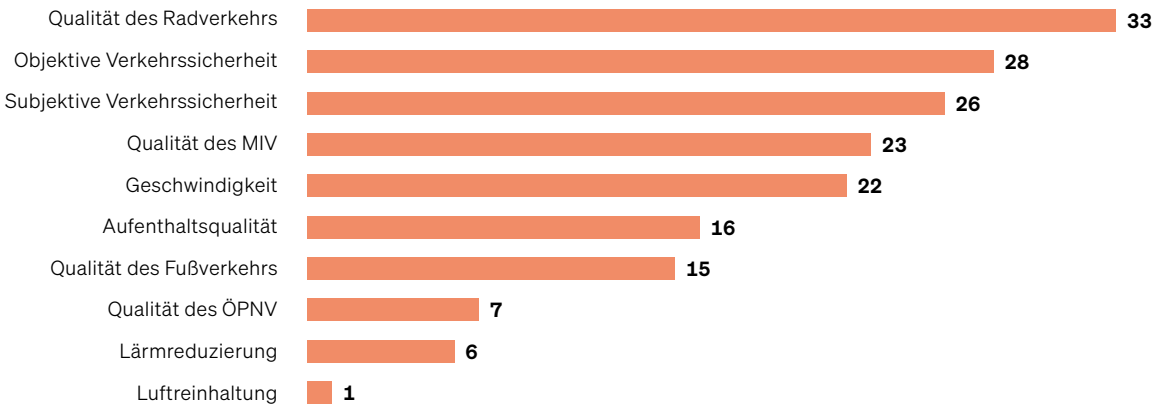
Die Wirkungskontrolle der umgesetzten Verkehrsversuche ist von zentraler Bedeutung, da sie Erkenntnisse darüber liefert, inwieweit die eingeführten Maßnahmen ihre beabsichtigten Ziele erreichen und welche Auswirkungen sie auf die Verkehrsteilnehmenden und die Verkehrssituation insgesamt haben.

Für Verkehrsversuche, die gemäß § 45 StVO angeordnet werden, ist eine Vorher-Nachher-Untersuchung verpflichtend. Die Befragungsergebnisse zeigen, dass bei einem Großteil der analysierten Maßnahmen (86 Prozent) eine Evaluation durchgeführt wurde. Hingegen gab ein Teil der Befragten (10 Prozent) an, dass für den genannten Verkehrsversuch keine Wirkungskontrolle durchgeführt wurde. Die am häufigsten erfassten Aspekte (Abbildung 7) umfassen die Qualität des Radverkehrs (33 Nennungen), die objektive Verkehrssicherheit (28 Nennungen) sowie das Sicherheitsempfinden (26 Nennungen). Des Weiteren wurden die Qualität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) (23 Nennungen), gefahrene Geschwindigkeiten (22 Nennungen), die Aufenthaltsqualität (16 Nennungen) und die Qualität des Fußverkehrs (15 Nennungen) in vielen Fällen berücksichtigt.

© GDV 2025

Auch bei Wirkungskontrollen steht die Qualität des Radverkehrs im Vordergrund

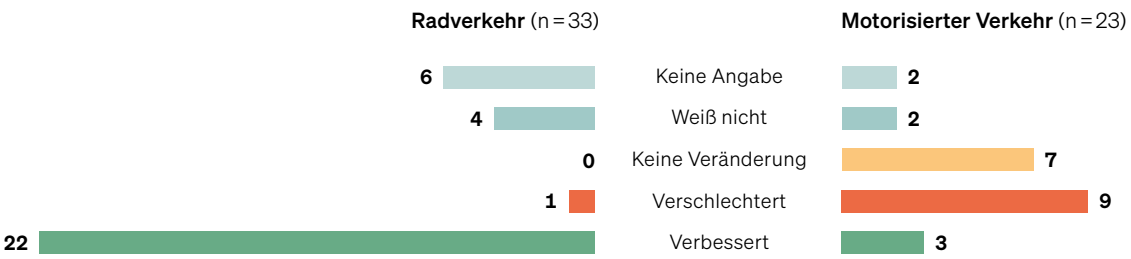
Abbildung 7 · In den Wirkungskontrollen genannte Indikatoren (n = 61; Mehrfachantworten möglich)



Die Evaluation der Radverkehrsqualität zeigt, dass in den meisten Fällen (22 Nennungen) Verbesserungen erzielt wurden. Lediglich bei einem Versuch wurde eine Verschlechterung festgestellt. Eine Evaluation der Qualität des motorisierten Verkehrs (MIV) wurde für 23 Verkehrsversuche durchgeführt. Dabei wurden drei Verbesserungen der Verkehrsqualität festgestellt. In sieben Fällen gab es keine Veränderung. Neunmal verschlechterte sich die Verkehrsqualität für den MIV (Abbildung 8).

Bei zwei Drittel der Verkehrsversuche wurde die Qualität des Radverkehrs verbessert

Abbildung 8 · Veränderung der Qualität des Radverkehrs und des MIV

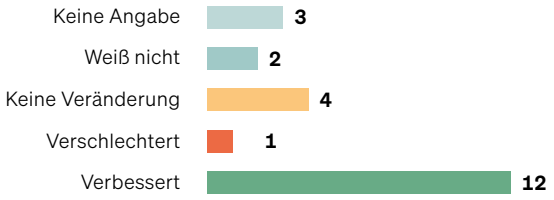


Die Entwicklung der Geschwindigkeiten während der Verkehrsversuche wurde insgesamt in 22 Fällen gemessen. Zwölf Evaluationen ergaben, dass während der Verkehrsversuche die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verbessert wurde. In lediglich einem Fall wurde eine Verschlechterung festgestellt (Abbildung 9).

© GDV 2025

Verkehrsversuche führen zur besseren Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten

Abbildung 9 · Veränderung der gefahrenen Geschwindigkeiten (n = 22)



In 16 Fällen ist nach der Veränderung der Aufenthaltsqualität gefragt worden. Bei 13 Verkehrsversuchen konnte eine Verbesserung festgestellt werden. Einmal wurde die Aufenthaltsqualität verschlechtert.

Bei 28 Verkehrsversuchen wurden Angaben zur objektiven Verkehrssicherheit gemacht. In 13 Fällen davon konnte die objektive Verkehrssicherheit verbessert werden. In sechs Fällen ist keine Veränderung diesbezüglich feststellbar gewesen.

Auch die subjektive Verkehrssicherheit konnte bei 26 Verkehrsversuchen erhoben werden. In 16 Fällen wurde eine Verbesserung genannt (Abbildung 10). Bei einem Versuch zeigte sich keine Veränderung.

Mehrheitlich verbessern Verkehrsversuche die objektive und subjektive Verkehrssicherheit

Abbildung 10 · Veränderung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit

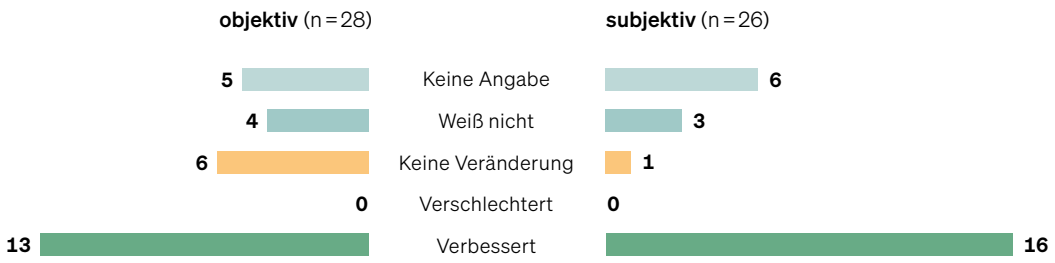


Tabelle 5 zeigt die vier Maßnahmen, die sich am häufigsten positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken. Insgesamt ergab sich durch die beschriebenen Maßnahmen in keinem der Fälle eine Verschlechterung für die Verkehrssicherheit.

Tabelle 5 · Maßnahmen mit positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

Maßnahme	Positive Auswirkungen auf die objektive Verkehrssicherheit	Positive Auswirkungen auf die subjektive Verkehrssicherheit
Geschwindigkeitsreduktion	4	3
Radverkehrskonzept	3	4
Verkehrsberuhigung/Modalfilter	3	4
Sonstige Fußverkehrsmaßnahme	2	3

© GDV 2025

Die Methodik der Wirkungskontrolle zur Verkehrssicherheit für die jeweiligen Verkehrsversuche wurde bei der Online-Erhebung nicht systematisch erfasst, jedoch konnten die von Kommunen zur Verfügung gestellten Informationen und Unterlagen ausgewertet werden.

Von den insgesamt 28 Städten, die eine Wirkungskontrolle der objektiven Verkehrssicherheit durchgeführt haben, nannten neun die Verkehrssicherheit als Hauptziel des Verkehrsversuchs. Vier dieser Städte berichteten, dass sich die Verkehrssicherheit verbessert hat. Insgesamt hatten 14 Städte die Verbesserung der Verkehrssicherheit als Nebenziel, wobei neun Städte angaben, dass sich die Verkehrssicherheit verbessert hat. Fünf Städte hatten die Verkehrssicherheit weder als Haupt- noch als Nebenziel, konnten aber durch die getroffenen Maßnahmen eine Verbesserung erzielen.

Zum Ende der Online-Befragung befanden sich 13 der Verkehrsversuche noch in der Durchführung, wobei in zwölf Fällen eine hohe Wahrscheinlichkeit der Verstetigung bestand. Vier Städte gaben an, dass Evaluationsdokumente erstellt werden. Die Verkehrsversuche in 15 der insgesamt 28 Städte mit Wirkungskontrollen zur objektiven Verkehrssicherheit wurden bereits abgeschlossen. Von diesen wurden 13 Verkehrsversuche (teilweise) verstetigt. In zwei Fällen wurde eine verbesserte Verkehrssicherheit festgestellt, die Maßnahmen wurden trotzdem nicht verstetigt.

4.3 Verkehrsversuche mit anderer rechtlicher Grundlage als gemäß § 45 StVO

Insgesamt 20 (19 Prozent) der durchgeführten Verkehrsversuche wurden nicht nach § 45 StVO angeordnet. In 14 Fällen wurde als Grundlage für die Anordnung ein Beschluss auf verschiedenen politischen Ebenen wie Stadtrats-, Kreistags-, Bezirksvertretungs-, Stadtverordneten- und Landtagsebene genannt.

Elf der insgesamt 20 Verkehrsversuche, die nicht gemäß § 45 StVO angeordnet wurden, befanden sich zum Ende der Online-Befragung in Durchführung. Bei zehn dieser Versuche wird die Verstetigung für wahrscheinlich gehalten. Acht Versuche wurden planmäßig durchgeführt und erfolgreich abgeschlossen, wobei sechs davon in den Regelbetrieb überführt wurden. Lediglich ein Verkehrsversuch wurde vorzeitig abgebrochen und der Ursprungszustand wiederhergestellt.

© GDV 2025

5. Erfahrungsaustausch

An einem Workshop zum Thema „Experimentierräume und nachhaltige Verkehrspolitik zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“ nahmen 18 ausgewählte Vertreter/-innen verschiedener Städte teil. Ziel der Veranstaltung war der Erfahrungsaustausch zum Thema Verkehrsversuche mit Fokus auf die Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheit. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen.

Die Erfahrungen belegen die zentrale Bedeutung von § 45 StVO als Hauptanordnungsgrundlage für Verkehrsversuche. Die kommunalen Vertreter/-innen sind sich der Tatsache bewusst, dass trotz der vorhandenen Erprobungsklausel einzelne Verkehrsversuche aufgrund rechtlicher Klagen pausieren oder abgebrochen werden mussten. Diese Umstände führen zu Unsicherheiten bezüglich des rechtlichen Rahmens in den Kommunen.

Die Expert/-innen identifizieren Schwächen im aktuellen Rechtsrahmen, insbesondere hinsichtlich der fehlenden Möglichkeit zur Erprobung flächiger Tempo-30-Anordnungen und begrenzter Handlungsspielräume für andere, nicht der StVO entsprechende Regelungen. Die gründliche Vorbereitung, Betreuung und Nachbereitung von Verkehrsversuchen führen in vielen Verwaltungen zu personellen und finanziellen Herausforderungen. Zusätzliche Schwierigkeiten entstehen durch Widerstände aus der Bevölkerung, insbesondere wenn Kfz-Parkflächen durch Verkehrsversuche reduziert werden.

Die Expert/-innen betonen, dass für den Erfolg von Verkehrsversuchen ein umfassendes Informations- und Beteiligungsmanagement sowie eine effektive Öffentlichkeitsarbeit notwendig sind. Die unterstützende Rolle der Politik ist entscheidend, um Projekte reibungslos zu gestalten. Eine gewisse Beständigkeit der Entscheidungsträger/-innen wird als optimal angesehen, um kurzfristige Rücknahmen von Verkehrsversuchen zu vermeiden.

Die Verkehrssicherheit steht in vielen Kommunen nicht im Fokus von Verkehrsversuchen, obwohl sie als Nebenziel angegeben wird. In vielen Fällen erfolgen aus diesem Grund keine Erhebung und Auswertung von Unfallstatistiken. Die Kommunen betonen die Bedeutung der von den Verkehrsteilnehmenden empfundenen Sicherheit (subjektive Verkehrssicherheit) als einen relevanteren Faktor. Befragungen sind in nahezu allen Verkehrsversuchen integraler Bestandteil des Evaluationskonzepts.

© GDV 2025

6. Fazit und Empfehlungen

Verkehrsversuche bieten Kommunen die Möglichkeit, Maßnahmen vor ihrer dauerhaften Umsetzung lokal zu erproben und zu evaluieren. Die vorliegende Studie „Experimentierräume und Ansätze nachhaltiger Verkehrspolitik“ zeigt, dass sich die Durchführung von Verkehrsversuchen in deutschen Städten zunehmender Beliebtheit erfreut und in den letzten drei Jahren immer mehr Städte jeglicher Größe von dem Instrument Gebrauch machten. Dies bestätigt die Annahme, dass die Novellierung des § 45 StVO im April 2020 die Umsetzung von Verkehrsversuchen erleichterte und die Kommunen die dadurch gewonnenen erweiterten Handlungsspielräume aktiv nutzen.

Die Befragungsergebnisse zu Verkehrsversuchen in deutschen Städten zeigen, dass die Mehrheit der untersuchten Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO dauerhaft umgesetzt wurde oder voraussichtlich wird. Die Ergebnisse verdeutlichen außerdem, dass Verkehrsversuche dazu beitragen können, Straßenräume nicht nur attraktiver, sondern auch sicherer zu gestalten. Verschiedene Maßnahmen tragen dazu bei, sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dazu gehören insbesondere Geschwindigkeitsreduktionen, Verkehrsberuhigungen und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Für Kommunen, die Verkehrsversuche durchführen möchten, ist es hilfreich, sich an diesen bewährten Ansätzen zu orientieren. Dabei sollten sie jedoch gleichzeitig eine Flexibilität bewahren, um Anpassungen an die eigenen städtischen Gegebenheiten vornehmen zu können.

Zu fast allen Verkehrsversuchen liegen Evaluationen vor, sodass eine Abschätzung zur Wirkung ausreichend möglich ist. Allerdings gibt es im Rahmen von Verkehrsversuchen, die gemäß § 45 StVO angeordnet werden, auch Fälle, bei denen keine Vorher-Nachher-Untersuchungen der Maßnahmen stattfanden, obwohl diese verpflichtend sind.

Da die Kriterien für die wissenschaftliche Begleitung der Maßnahmen weder in der StVO noch in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) festgelegt sind, gibt es hierzu keine einheitlichen Vorgehensweisen seitens der Städte. Insbesondere hinsichtlich der Messung der Verkehrssicherheit gibt es noch Nachholbedarf, da die Erhebung und Auswertung von Unfallstatistiken in vielen Fällen gar nicht oder nicht ausreichend erfolgt. Zudem sind die Versuchszeiträume (im Durchschnitt zwölf Monate) viel zu kurz, um eine aussagekräftige Bewertung der Verkehrssicherheit anhand von Unfallzahlen, beispielsweise durch die Analyse von 3-Jahres-Karten, vorzunehmen. Um die Auswirkungen von Verkehrsversuchen auf die Verkehrssicherheit bei zukünftigen Verkehrsversuchen angemessen zu bewerten, ist eine präzise Beschreibung der Evaluationskriterien, beispielsweise für die Vorher-Nachher-Analyse, hilfreich. Das Festlegen klarer Standards könnte Kommunen in diesem Kontext eine sorgfältige Beurteilung der Veränderungen erleichtern.

Das häufigste Ziel der untersuchten Verkehrsversuche ist die Stärkung des Radverkehrs. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit steht zwar oft im Blickfeld von Verkehrsversuchen, ist jedoch nicht deren Hauptfokus und wird häufig als Nebenziel der Maßnahmen betrachtet. Der Erfahrungsaustausch mit den Städten verdeutlicht, dass dies darauf zurückzuführen ist, dass die Schaffung von Rechtssicherheit bezüglich der Anordnung eine entscheidende Rolle spielt und in

© GDV 2025

diesem Bereich noch Unsicherheiten bestehen. Selten, aber gelegentlich müssen Verkehrsversuche vorzeitig abgebrochen und rückgebaut werden oder gelangen nach Abschluss des Experiments nicht in die dauerhafte Umsetzung. Dies geschieht, wenn rechtliche Klagen gegen die Anordnung erhoben werden und die Begründung laut des zuständigen Verwaltungsgerichts nicht als rechtskonform betrachtet wird. Um Unsicherheiten zur Rechtslage bei Verkehrsversuchen gemäß § 45 StVO zu reduzieren, empfiehlt sich eine Klärung der rechtlichen Anforderungen und der Begründung für Anordnungen. Hierbei könnte ein konstruktiver Dialog mit den Städten sowie gegebenenfalls die Überprüfung und Anpassung der Gesetzgebung dazu beitragen, vorzeitige Abbrüche und rechtliche Herausforderungen zu minimieren.

In der vorliegenden Studie sollten Beispielstädte für ein mögliches Folgeprojekt empfohlen werden, bei dem die dort geplanten Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO mit einer wissenschaftlichen Begleitung hinsichtlich einer Verbesserung der Verkehrssicherheit detailliert analysiert werden können. Die UDV hat mit Abschluss dieser vorgelagerten Studie in Form einer „Vorstudie“ entschieden, kein Folgeprojekt durchzuführen, da die Verkehrssicherheit bei vielen hier untersuchten Verkehrsversuchen nicht das Hauptziel war.

© GDV 2025

Literaturverzeichnis

[1] **Statistisches Bundesamt (Destatis) (2024):** Fachserie Verkehrsunfälle (Tabelle 2.8) 2023. Wiesbaden.

[2] **Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2020):** Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO). Berlin.

[3] **Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2021):** Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Berlin.

[4] **Verwaltungsgericht Neustadt (Weinstraße) (2011):** Beschluss vom 18.02.2011 - 1 L 78/11.NW. Online verfügbar unter https://dejure.org/dienste/vernetzung/rechtsprechung?Text=1%20L%2078/11, zuletzt geprüft am 28.01.2024.

[5] **Verwaltungsgericht Frankfurt am Main (2021b):** Beschluss vom 31.08.2021 - 12 L 1802/21.F. Online verfügbar unter https://openjur.de/u/2352559.html, zuletzt geprüft am 28.01.2024.

[6] **Dilling, Olaf (2022):** Die rechtlichen Grundlagen. VCD Seminarreihe Verkehrsexperimente. Verkehrsclub Deutschland e. V., 03.11.2022. Online verfügbar unter https://www.youtube.com/watch?v=V88ExyojlpQ&list=PL3bRf-Hqw80bPTGeXnJTOQf77EqD_TgJO, zuletzt geprüft am 06.09.2023.

[7] **Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) (2025):** Forschungsbericht Nr. 101. Studie zu Experimentierräumen und Ansätzen nachhaltiger Verkehrspolitik zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Berlin.

[8] **Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) (o. J.):** Beispielsammlung gute Straßen in Stadt und Dorf. Online verfügbar unter https://www.dvr.de/themen/infrastruktur/beispielsammlung-gute-strassen-in-stadt-und-dorf, zuletzt geprüft am 23.01.2025

[9] **International Transport Forum (Hg.) (2022-2023):** Safer City Streets. Paris.

© GDV 2025

GDV
Unfallforschung
der Versicherer

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020–5000, Fax 030 2020–6000
www.gdv.de, berlin@gdv.de

© GDV 2025