



GDV
Unfallforschung
der Versicherer

FORSCHUNGSBERICHT NR. 101

Studie zu Experimentier- räumen und Ansätzen nachhaltiger Verkehrspolitik

Victoria Reichow
Jannik Lohaus
J. Emmanuel Bakaba

im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV)
Forschungsbericht Nr. 101

Studie zu Experimentierräumen und Ansätzen nachhaltiger Verkehrspolitik zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Bearbeitet durch:
Deutsches Institut für Urbanistik



Victoria Reichow
Jannik Lohaus

Projektleitung bei der UDV:
Dr.-Ing. J. Emmanuel Bakaba

Herausgeber

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Unfallforschung der Versicherer
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 / 20 20 - 50 00, Fax 030 / 20 20 - 60 00
www.gdv.de, berlin@gdv.de
www.udv.de, unfallforschung@gdv.de
www.youtube.com/unfallforschung

Redaktion

Dr.-Ing. J. Emmanuel Bakaba

Bildnachweis

Die Nutzungsrechte der in dieser Broschüre abgebildeten Fotos liegen bei der Unfallforschung der Versicherer

Erschienen

01/2025

ISBN-Nr.:

978-3-948917-32-6

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

Kurzfassung	2
1 Einführung	4
2 Gesetzliche Grundlagen	4
3 Stand der Entwicklungen zu Verkehrsversuchen in Deutschland und Ziel der Studie	5
4 Analyse der Sekundärliteratur (AP 1)	7
4.1 Methodik	7
4.2 Darstellung der Beispiele und Erfahrungen auf nationaler und internationaler Ebene	7
4.3 Zusammenfassung der Ergebnisse	14
5 Online-Befragung und Auswertung (AP 2)	15
5.1 Methodik und Stichprobe	15
5.2 Inhalte des Fragebogens	17
5.3 Darstellung der Ergebnisse	18
5.3.1 Allgemeine Angaben	18
5.3.2 Umsetzung von Verkehrsversuchen in Kommunen	19
5.3.3 Analyse der Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO	21
5.3.4 Verkehrsversuche mit anderer rechtlicher Grundlage als gemäß § 45 StVO	33
5.4 Zusammenfassung der Ergebnisse	34
6 Erfahrungsaustausch mit Expert:innen (AP 3)	35
6.1 Ablauf und Leitfragen	35
6.2 Diskussion anhand der Leitfragen	36
6.3 Zusammenfassung der Ergebnisse	37
7 Fazit und Empfehlungen	39
Literaturverzeichnis	41
Abbildungsverzeichnis	42
Tabellenverzeichnis	42
8 Anhang	43

Kurzfassung

Seit der Novellierung des § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Jahr 2020 haben Kommunen erweiterte Handlungsspielräume, um im Rahmen von Verkehrsversuchen innovative Verkehrslösungen ergebnisoffen zu testen. Diese ermöglichen zunächst eine Erprobung von Lösungsansätzen, bevor ein umfassender kostspieliger Umbau erfolgt. Das Risiko für Fehlplanungen kann somit deutlich minimiert werden. Eine Reihe deutscher und europäischer Städte haben bereits Pilotprojekte initiiert oder planen derzeit ähnliche Vorhaben, mit dem Ziel, einerseits die Aufenthalts- und Lebensqualität für die Bevölkerung zu erhöhen und andererseits zu Fuß Gehende und Radfahrende vor tödlichen und schweren Verkehrsunfällen zu schützen. Es gibt zwar vereinzelt dokumentierte Praxisbeispiele, eine umfassende und übersichtliche Darstellung von erfolgreichen Maßnahmen mit Evaluationen und Ergebnissen fehlt jedoch bislang. Dieser Abschlussbericht des Forschungsprojekts „Experimentierräume und Ansätze nachhaltiger Verkehrspolitik zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“ bietet einen detaillierten Überblick über bereits erprobte und derzeit laufende Maßnahmen. Ziel der vorliegenden Studie war es, geeignete Beispielstädte zusammenzutragen, um in einem möglichen Folgeprojekt die Verkehrssicherheitswirkung von Maßnahmen im Rahmen von „Experimentierräumen“ und Pilotprojekten eingehend zu analysieren und daraus neue Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abzuleiten.

Zunächst wurden auf Basis einer Literaturrecherche bisherige Erkenntnisse aus der nationalen und internationalen (vorwiegend europäischen) Fachliteratur zu aktuellen und abgeschlossenen Projekten im Bereich Verkehrsversuche und anderer Ansätze nachhaltiger Verkehrspolitik zusammengetragen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse wurden anschließend in eine Auswertungssystematik überführt, um die Projekte anhand relevanter Kriterien, wie der Art des Verkehrsversuchs, Laufzeit sowie Evaluation und die Effekte auf die Verkehrssicherheit, zu gruppieren. Um geeignete Beispiele für ein mögliches Folgeprojekt zu identifizieren, wurde eine Online-Befragung zu Verkehrsversuchen in Deutschland durchgeführt, die sich an alle Kommunen mit einer Bevölkerungszahl über 20.000 Einwohner:innen richtete. Anschließend diskutierten 18 kommunale Vertreter:innen die Ergebnisse in einem digitalen Erfahrungsaustausch unter praxisrelevanten Fragestellungen. Der Erfahrungsaustausch ermöglichte die Einordnung und Validierung der Befragungsergebnisse sowie das Berücksichtigen von Aspekten, die während der quantitativen Erhebung nicht angesprochen wurden.

Die Literaturanalyse und empirische Untersuchungsergebnisse verdeutlichen einen zunehmenden Trend, bei dem immer mehr Städte und Gemeinden Verkehrsversuche initiieren. Insbesondere in den Jahren 2022 und 2023 lässt sich eine signifikante Zunahme der durchgeführten Maßnahmen feststellen, wobei die Mehrheit der untersuchten Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO angeordnet wurde. Die Ergebnisse legen nahe, dass Verkehrsversuche nicht nur in Großstädten, sondern vermehrt auch in kleineren Kommunen durchgeführt werden. Dies unterstreicht die vielseitige Anwendung von Verkehrsversuchen als flexibles Instrument zur Erprobung verschiedener Gestaltungsmöglichkeiten der Verkehrssituation in unterschiedlichen städtischen Kontexten.

Die ausgeprägte mediale Aufmerksamkeit für Maßnahmen im Verkehrsbereich und damit verbundenen Veränderungen verstärkt oft die Vorstellung im öffentlichen Diskurs, dass Verkehrsversuche aufgrund rechtlicher Klagen häufig abgebrochen werden. Die Ergebnisse der Studie bestätigen diese Annahme nicht. Tatsächlich wurden bei über zwei Drittel der untersuchten Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO bereits dauerhafte Umgestaltungen vorgenommen oder es besteht die Aussicht darauf, was auf eine erfolgreiche Zielerreichung hindeutet.

Die quantitative Untersuchung der durchgeführten Verkehrsversuche zeigt, dass eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen wurde, um die Verkehrssituation zu verbessern. Diese reichen von der Förderung des Fuß- und Radverkehrs über Geschwindigkeitsreduktionen bis zur Verkehrsberuhigung bzw. Modalfiltern. Die Ergebnisse der Wirkungskontrollen deuten darauf hin, dass, falls es Einflüsse auf die Verkehrssicherheit gibt, diese in der Regel positiv sind. Solche Verkehrsversuche zeigen in den meisten untersuchten Fällen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere durch Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduktionen, Verkehrsberuhigungen sowie Initiativen im Rad- und Fußgängerverkehr. Es ist jedoch zu beachten, dass die durchschnittliche

Versuchsdauer von etwa 12 Monaten möglicherweise zu kurz ist, um eine eindeutige Entwicklung der Verkehrssicherheit anhand von Unfallstatistiken festzustellen.

Darüber hinaus zeigen die Ergebnisse, dass Effekte erprobter Maßnahmen in der Regel miteinander verknüpft sind und sich gegenseitig beeinflussen. Verbesserungen in der Verkehrssicherheit wirken sich oft auch positiv auf andere Aspekte aus, wie die Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit oder die Bedingungen für Rad- und Fußverkehr. Zu fast allen untersuchten 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 stattfand, obwohl diese verpflichtend sind. Insbesondere hinsichtlich der Messung der Verkehrssicherheit gibt es noch Nachholbedarf, da eine Erhebung und Auswertung von Unfallstatistiken in vielen Fällen nicht oder nicht ausreichend erfolgt.

Der durchgeführte Erfahrungsaustausch hat einen Bedarf an weiteren Handlungsspielräumen und mehr Rechtssicherheit bei der Planung und Durchführung von Verkehrsversuchen aufgezeigt. Darüber hinaus wurde deutlich, dass eine transparente Kommunikation und umfassende Öffentlichkeitsarbeit entscheidend sind, um die Akzeptanz von Verkehrsversuchen zu fördern. Dies beinhaltet den Austausch mit relevanten Interessengruppen und die Einbeziehung der Bevölkerung in den Entscheidungsprozess.

Aus den Ergebnissen leiten sich folgende Empfehlungen ab:

Klärung der rechtlichen Anforderungen für Verkehrsversuche: Um Unsicherheiten zur Rechtslage bei Verkehrsversuchen gemäß § 45 StVO zu reduzieren, empfiehlt sich eine Klärung der rechtlichen Anforderungen und Begründungen für Anordnungen. Ein konstruktiver Dialog mit den Städten sowie eine Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Gesetzgebung könnten dazu beitragen, vorzeitige Abbrüche und rechtliche Herausforderungen zu minimieren. Eine genaue rechtliche Definition der Anforderungen und Begründungen könnte die Schaffung von Rechtssicherheit erleichtern und den Fokus auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Verkehrsversuchen stärken.

Evaluationskriterien und Standards für Verkehrsversuche: Es wird empfohlen, klare Evaluationskriterien und Standards für die wissenschaftliche Begleitung von Verkehrsversuchen festzulegen, insbesondere im Rahmen des § 45 StVO. Dies sollte eine präzise Beschreibung der Messgrößen für die Verkehrssicherheit sowie angemessene Versuchszeiträume umfassen, um aussagekräftige Vorher-Nachher-Analysen zu garantieren. Eine einheitliche Vorgehensweise und transparente Kriterien könnten dazu beitragen, die Qualität der Evaluierung zu verbessern und Städten eine genauere Beurteilung der Veränderungen zu ermöglichen.

1 Einführung

Im Jahr 2021 ereigneten sich in Deutschland innerorts insgesamt 95.955 Unfälle, bei denen zu Fuß Gehende und Radfahrende betroffen waren, davon endeten 467 tödlich. Dies stellt einen Anteil von 24,2 % an sämtlichen innerörtlichen Unfällen dar und macht darüber hinaus 62,3 % aller innerörtlichen Unfälle mit tödlichem Ausgang aus. (Destatis 2022) Diese alarmierenden Zahlen unterstreichen dringenden Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden.

Die Bundesregierung hat den Handlungsbedarf erkannt und definiert die „Vision Zero“ – die Senkung der Anzahl von Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null – als zentrales Ziel ihrer Verkehrspolitik und Leitbild der Verkehrssicherheitsarbeit (BMVI 2021). In diesem Zusammenhang gilt die Umverteilung und Neugestaltung des öffentlichen Raums als entscheidend, um zusätzliche Flächen für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen und den Verkehrsfluss an kritischen Stellen zu verlangsamen. So können Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden vermieden und Unfallrisiken minimiert werden. Dieses ambitionierte Ziel erfordert nicht nur eine übergeordnete Strategie, sondern auch konkrete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, der Umwandlung von Fahrstreifen oder der vollständigen Umwidmung von Straßen auf lokaler Ebene.

Kommunen als lokale Akteure, nehmen eine zentrale Rolle bei der Umsetzung dieser beschlossenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen ein. Im Sinne einer vorausschauenden Verkehrsplanung haben Kommunen die Möglichkeit, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zunächst über einen bestimmten Zeitraum zu testen, bevor eine langfristige Umgestaltung von Verkehrsflächen erfolgt. (Wagner et al. 2021) In diesem Kontext spielen Verkehrsversuche, auch als „Experimentierräume“ bezeichnet, eine zentrale Rolle bei der Erprobung nachhaltiger Ansätze zur Steigerung der Verkehrssicherheit.

2 Gesetzliche Grundlagen

Die Planung und Umsetzung von Verkehrsversuchen obliegt der Verantwortung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Diese Aufgabe hat hoheitlicher Charakter und muss im Einklang mit dem rechtlichen Rahmen der Straßenverkehrsordnung (StVO) erfolgen. Die Novellierung der StVO vom 28.04.2020 hat die Durchführung von Verkehrsversuchen dahingehend erleichtert, indem nun nicht mehr der Nachweis und die Begründung einer besonderen, örtlichen Gefahrenlage erforderlich sind. In diesem Zusammenhang ist die sogenannte „Experimentierklausel“ oder „Erprobungsklausel“ gemäß § 45 StVO von Bedeutung, die es ermöglicht Verkehrsversuche auf unterschiedlichen Wegen anzuordnen.

Gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO gilt:

„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.“

Demnach können Straßenverkehrsbehörden vorübergehende Regelungen sowohl aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs als auch zum Schutz anderer straßenverkehrsrechtlich vorgesehener Güter oder zu Forschungs- und Erprobungszwecken anordnen. Wenn Kommunen einen Verkehrsversuch gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO umsetzen möchten, sind „besondere“ Umstände, die eine Abweichung von den generellen Regeln der StVO rechtfertigen, erforderlich. Dies könnte beispielsweise eine Gefahrensituation oder eine andere problematische Verkehrslage sein, die durch Daten zu Verkehrsmenge und Unfallgeschehen belegt werden kann. In diesem Zusammenhang ist § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO zu beachten, wonach Verkehrszeichen und Markierungen nur dort angeordnet werden dürfen, wo dies „aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist“.

Eine weitere Möglichkeit Experimentierräume einzurichten, besteht gemäß § 45 Abs. 1b Satz 5 StVO, zur

„Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“.

So können bestimmte Bereiche für einen festgelegten Zeitraum vom motorisierten Individualverkehr (MIV) befreit werden, wie bspw. bei den „Münchner Sommerstraßen“. (Wagner et al. 2021)

Das probeweise Einführen eines allgemeinen Tempolimits von z.B. 30 km/h in Ortschaften oder von neuen Verkehrszeichen ist gemäß diesen Regelungen nicht rechtskonform. Eine Umgestaltung aufgrund einer verbesserten Lebens- und Aufenthaltsqualität in Städten ist ebenfalls nicht vorgesehen. Hierfür wäre eine entsprechende Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) nötig, welche mehr Spielräume der StVO, in einem temporären, lokal begrenzten Rahmen, ermöglicht. (Wagner et al. 2021).

Rechtlich vorgeschrieben ist zudem, dass vor dem Beginn eines Verkehrsversuchs eine Bestandsaufnahme und Bewertung des Ist-Zustandes durchzuführen ist. Die Durchführung von Verkehrsversuche 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) festgelegt, sondern stützen sich u. a. auf den Entscheidungen des Verwaltungsgerichts Neustadt an der Weinstraße (VG Neustadt (Weinstraße) 2011) und des Verwaltungsgericht Frankfurt/Main (VG Frankfurt am Main 2021b). (Dilling 2022)

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.“ (VG Neustadt/Weinstraße, Beschl. v. 18.2.2011 - 1 L 78/11.NW)

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. (Dilling 2022).

3 Stand der Entwicklungen zu Verkehrsversuchen in Deutschland und Ziel der Studie

Seit der Novellierung der StVO im Jahr 2020 werden vermehrt Verkehrsversuche durchgeführt. Bei all diesen Maßnahmen steht die verstärkte Regulierung des Autoverkehrs 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 auch die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Das übergeordnete Ziel von Verkehrsversuchen besteht darin, Erkenntnisse zu gewinnen, die eine nachhaltige Umgestaltung des Straßenraums (Verstetigung) rechtfertigen, indem die verkehrliche Situation verbessert wird (beispielsweise in Bezug auf die Verkehrssicherheit, die Luftqualität oder den Verkehrsfluss). Zur Erfassung der entsprechenden Auswirkungen der umgesetzten Maßnahmen ist eine wissenschaftliche Begleituntersuchung des

Verkehrsversuchs unabdingbar. Zu diesem Zweck ist es erforderlich, dass Kommunen während des Versuchszeitraums sowie in einem geeigneten Vergleichszeitraum Daten sorgfältig erheben.

Bei Verkehrsversuchen handelt es sich um temporäre Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum, die sich dazu eignen:

- neue Verkehrslösungen vor ihrer dauerhaften Umsetzung lokal zu erproben und zeitnah umzusetzen,
- Erkenntnisse über die Wirkung von Maßnahmen zu gewinnen,
- verkehrliche Defizite und Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden schneller zu beseitigen,
- die Akzeptanz in der Öffentlichkeit und Bevölkerung zu verbessern,
- und Innovation zu ermöglichen.

Maßnahmen werden dabei so geplant, dass sie stets rückbaubar sind und der Straßenraum nach Abschluss des Versuchszeitraums zügig in seinen ursprünglichen Zustand versetzt werden kann. Die Verwendung von einfachen Elementen, wie beispielsweise temporären Markierungen, Absperrungen mit Baustellenbaken, Pflanzelementen und Stadtmobiliar ermöglicht eine kostengünstige Umsetzung von Verkehrsversuchen im Vergleich zu dauerhaften Umgestaltungen, wie beispielsweise durch Pflasterarbeiten oder Baumpflanzungen.

Die Laufzeit eines Verkehrsversuchs ist gesetzlich nicht beziffert. Der Versuchszeitraum sollte ausreichend lang bemessen werden, um die Wirkungen einer Maßnahme hinreichend prüfen zu können (Dilling 2022). Üblicherweise wird ein Zeitraum von mehreren Wochen bis Monaten ausgelegt. Verkehrsversuche lassen sich so von anderen temporären Maßnahmen, wie beispielsweise temporärer Spielstraßen, abgrenzen, die auch für wenige Tage oder Stunden eingerichtet werden können. (Wagner et al. 2021)

Bei der Planung und Durchführung von Verkehrsversuchen spielen sowohl die Art der Kommunikation als auch die Öffentlichkeitsarbeit eine entscheidende Rolle. Informationsveranstaltungen sowie die Partizipation von Gewerbetreibenden, anderen betroffenen Interessengruppen und der Bevölkerung können die Akzeptanz gegenüber den Maßnahmen erheblich erhöhen. Sie ermöglichen es, ausgewählte Themen näher an die Bevölkerung heranzutragen und einen konstruktiven Austausch zu initiieren.

Verkehrsversuche sind kein neues Instrument. Eine Reihe deutscher und europäischer Städte haben bereits Verkehrsversuche durchgeführt, sodass bereits Erkenntnisse zu Umsetzungen und Wirkungen verschiedener Maßnahmen vorliegen.

Ziel der vorliegenden Studie zu „Experimentierräumen und Ansätzen nachhaltiger Verkehrspolitik zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“ ist 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.

Der vorliegende Bericht betrachtet die Gesamtprojektlaufzeit vom 01. April bis zum 31. 01. 2024, dokumentiert die verschiedenen Arbeitsschritte und fasst die wesentlichen Ergebnisse zusammen. Er beinhaltet zudem Factsheets mit Beispielen aus sieben Städten, in denen besonders erfolgreiche Verkehrsversuche hinsichtlich ihrer positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit exemplarisch dargestellt werden. (vgl. 8 Anhang

Anhang 1: Städtefactsheets)

4 Analyse der Sekundärliteratur (AP 1)

4.1 Methodik

Zur Analyse des Status Quo wurden im Rahmen einer umfassenden Literaturrecherche und -auswertung bisherige Erkenntnisse aus der nationalen und internationalen (vorwiegend europäischen) Fachliteratur zu laufenden und abgeschlossenen Projekten zu Verkehrsversuchen und Ansätzen nachhaltiger Verkehrspolitik zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zusammengetragen.

Ergänzend zur Fachliteratur wurden weitere Quellen, wie online verfügbare (lokale) Zeitungsartikel, die Informationsseiten der entsprechenden Kommunen, einschließlich ihrer verkehrspolitischen Beschlüsse, sowie sämtliche begleitende Materialien und Berichte zu den Vorhaben, einschließlich Monitoring- und Evaluationsanalysen herangezogen. Zusätzlich wurden verschiedene Sammlungen von Beispielen, darunter das Fahrradportal (aktuell bis 2021), „Gute Straßen in Stadt und Dorf“ (Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) o. J.) und „Safer City Streets“ (International Transport Forum) gesichtet und in die umfassenden Betrachtungen einbezogen.

Die daraus resultierende Zusammenstellung guter Beispiele enthält nicht nur Verkehrsversuche, sondern auch andere verkehrspolitische Maßnahmen, die darauf abzielen, den Umweltverbund - Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) - zu stärken. Hierzu zählen beispielsweise Verkehrssicherheitskonzepte, Radverkehrsstrategien auf Landesebene sowie Aktionstage.

Durch die Desktoprecherche wurden zudem die charakteristischen Merkmale erfolgreicher Beispiele von „Experimentierräumen“ identifiziert und Indikatoren entwickelt, die auf eine erhöhte Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr hindeuten. Diese Erkenntnisse flossen in die Entwicklung des Fragebogens für die quantitative Erhebung zu Verkehrsversuchen in Deutschland (AP 2) ein.

4.2 Darstellung der Beispiele und Erfahrungen auf nationaler und internationaler Ebene

Insgesamt wurden 122 nationale und internationale Projektbeispiele recherchiert und anhand verschiedener Kategorien ausgewertet:

- Deutschland: 90 Projekte
- Europa: 17 Projekte
- Nordamerika: sechs Projekte
- Südamerika: fünf Projekte
- Afrika: drei Projekte
- Asien: ein Projekt

Alle Maßnahmen wurden in einer Übersichtsmatrix nach den folgenden Kategorien geclustert (vgl. Tabelle 1):

Tabelle 1: Kategorisierung der Maßnahmen für die Übersichtsmatrix

Auswertungskriterien	Kategorien
Stadtgröße	<ul style="list-style-type: none"> → 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	<ul style="list-style-type: none"> → punktuell → linienhaft → flächig

Auswertungskriterien	Kategorien
Art des Verkehrsversuchs	<ul style="list-style-type: none"> → 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	<ul style="list-style-type: none"> → Fußverkehr → Radverkehr → Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) → Motorisierter Individualverkehr (MIV) → Kombinationen aus den genannten
Laufzeit	→ Laufzeit des jeweiligen Versuchs
Verstetigung	<ul style="list-style-type: none"> → ja → nein → teilweise → offen
Rechtliche oder politische Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> → 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	<ul style="list-style-type: none"> → 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,

Auswertungskriterien	Kategorien
	Geschwindigkeitsmessungen, Messung der Lärmbelastung, Luftschadstoffmessungen, Haushaltsbefragungen oder Diskussionsveranstaltungen
Indikatoren für die Erhöhung der Verkehrssicherheit	→ Unfallzahlen/Unfallstatistik → Sicherheitsempfinden der Befragten

Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird die vollständige Tabellenmatrix dem Bericht nicht angehängt. Stattdessen steht sie als Google-Spreadsheet (Excel-Dokument) unter folgenden Link zur Verfügung:

https://docs.google.com/spreadsheets/d/1h129_CNbF-msRx3agcus_fgCDVbQvwxi5xo4Lbpwbko/edit

Die Übersicht kann durch die genannten Kategorien gefiltert werden, um gezielt nach relevanten Informationen zu suchen. Eine tabellarisch aufbereitete Liste von ausgewählten Verkehrsversuchen, die gemäß § 45 StVO angeordnet wurden und das Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit verfolgten, ist im Anhang 2: Ausgewählte Beispiele für Verkehrsversuche des Berichts enthalten.

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.¹

Rechtliche Rahmenbedingungen und Laufzeiten

Während der Status-Quo-Analyse wurden die rechtlichen und politischen Grundlagen analysiert, auf denen die Pilotprojekte basieren.

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, wie beispielsweise die Pilotprojekte „Autofreie Maximilianstraße“ in Augsburg und die Sperrung des nördlichen Mainufers in Frankfurt am Main. 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 werden vornehmlich in den Sommermonaten umgesetzt. Beispiele hierfür sind die „Sommerstraßen“ in München und Rostock, bei denen mehrere Straßenabschnitte verkehrsberuhigt wurden, um den öffentlichen Raum intensiver zu nutzen. Ein weiteres Beispiel ist ein eintägig errichteter „Pop-up-Radweg“ auf dem Hohenzollernring in Bayreuth, der darauf abzielte, eine mögliche Umverteilung der Verkehrsflächen erfahrbar zu machen.

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 steht die Entscheidung zur Fortführung noch aus, da der Versuchszeitraum oder die Evaluation noch nicht abgeschlossen ist. In 10 Fällen

¹ Alle Informationen basieren auf dem Kenntnisstand bis zum 30. April 2023.

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: beruhigungsmaßnahmen (Niederlande),
- „Superblocks“ in Vitoria-Gasteiz und Barcelona: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Österreich, Spanien)

Die identifizierten Pilotprojekte aus Nordamerika, Afrika und Asien basieren überwiegend auf Initiativen oder Programmen. wie beispielsweise:

- „Complete Streets Technical Assistance Program“(NJTPA): Fußverkehrsmaßnahmen in New Jersey (USA),
- „The Safe Intersections Program“ (SIP), Fußverkehrsmaßnahme in Addis Abeba (Äthiopien),
- „Bloomberg Initiative for Global Road Safety“ (BIGRS) und „Initiative Zero Fatality Corridor“ (ZFC), Fußverkehrsmaßnahme in Neu-Delhi (Indien).

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

Ziele und Maßnahmen

Die analysierten Verkehrsversuche waren primär darauf ausgerichtet, die Aufenthalts- und Lebensqualität zu steigern sowie den öffentlichen Raum oder das Wohnumfeld aufzuwerten. Diese Ziele wurden in zahlreichen Fällen als Hauptziele definiert und sollten in insgesamt 41 deutschen und 15 internationalen Pilotprojekten realisiert werden. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wurden dabei häufig als Mittel zur Zielerreichung implementiert. (vgl. Tabelle 2)

Tabelle 2: Städte mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen angeordnet nach § 45 StVO (Auswahl)

Maßnahme	Beispielstadt
Einrichtung von Fußgängerzonen:	<ul style="list-style-type: none"> → Augsburg (Maximilianstr.) → Berlin (Flaniermeile Friedrichstr., Graefekiez in Friedrichshain-Kreuzberg und Stadtplatz in Charlottenburg-Wilmersdorf) → München (Sendlinger Str.; „Sommerstraßen“) → Rostock (Sommerstr. „Am Brink“)
Geschwindigkeitsreduzierungen (von Tempo 50 auf Tempo 30)	<ul style="list-style-type: none"> → Bielefeld (August-Bebel-Str.) → Marburg (Marbacher Weg und Emil-von-Behring-Str.) → Dresden (Terrassenufer)
Fahrbahnreduzierungen/ Einbahnstraßenregelungen:	<ul style="list-style-type: none"> → Erfurt (Clara-Zetkin-Str.) → Köln (Venloer Str.)
Sperrungen für Kraftverkehr/ Modalfilter	<ul style="list-style-type: none"> → Bochum (Hans-Böckler-Str.) → Flensburg (Rathausstr.) → Mannheim (Kunststraße/Fressgasse) → Weil der Stadt (Stuttgarter Str.)

Ein weiteres häufiges Ziel der untersuchten Verkehrsversuche war die Stärkung des Radverkehrs. Dies wurde in 67 nationalen und 18 internationalen Projekten ausgemacht. Damit einher geht die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende, indem Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden vermieden werden. Beispiele für Verkehrsversuche, die nachweislich eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr mit sich brachten sind:

- Freie und Hansestadt Hamburg (HafenCity): Einrichtung eines „Pop-up-Radwegs“. Laufzeit: 03/2021 bis 03/2022 (evaluiert, verstetigt).
- Zwickau (Mariantaler Straße): Einrichtung eines Radfahrstreifens auf mehreren Abschnitten. Laufzeit: 09/2021 bis 09/2024 (evaluiert, laufend).
- Darmstadt (Zeughausstraße): Einrichtung eines Radfahrstreifens. Laufzeit: 09/2021 bis 03/2022 (evaluiert, verstetigt)

Auch das Ziel, die Bedingungen für Fußgänger:innen zu verbessern wurde ermittelt. Dabei wurden 55 nationale und 28 internationale Projekte ermittelt, die darauf abzielen, den Fußverkehr zu stärken. In vielen Fällen war zudem beabsichtigt, dass die ergriffenen Maßnahmen sowohl dem Rad- als auch dem Fußverkehr gleichermaßen zugutekommen sollten, was bei 42 nationalen und 16 internationalen Projekten der Fall war. Beispiele hierfür sind:

- Hansestadt Lübeck (Fackenburger Allee): Sperrung eines Fahrstreifens für den MIV pro Richtung, stadteinwärts Freigabe ausschließlich für den ÖPNV, Stadteinwärts wurde die Spur ausschließlich für den ÖPNV freigegeben, während stadtauswärts die Fahrspur als Radfahrstreifen ausgewiesen und von Linienbussen genutzt wurde. Der zuvor gemeinsam genutzte Geh. und Radweg stand somit dem Fußverkehr zur Verfügung. Laufzeit: 07/2022 bis 03/2023 (Evaluation läuft).
- Stadt Limburg (Alte Lahnbrücke): Die Brücke ist für den MIV nur noch in eine Richtung befahrbar, für ÖPNV und Radverkehr ist die Brücke in beide Richtungen befahrbar. Diese Maßnahme schafft erheblich mehr Raum für den Fußverkehr. Laufzeit: 03/2023 bis 03/2024.

In einigen Verkehrsversuchen, wie beispielsweise in der Hörsterstraße/Bült in Münster (siehe Factsheet 8 Anhang Anhang 1: Städtefactsheets) und in der Sebastianusstraße in Neuss (siehe Factsheet 8 Anhang Anhang 1: Städtefactsheets), wurde nicht nur der fließende Verkehr eingeschränkt, sondern durch die Reduktion oder Umwidmung von Pkw-Stellflächen auch der ruhende Verkehr. In Hamburg Ottensen (siehe Factsheet 8 Anhang Anhang 1: Städtefactsheets) und im Berliner Graefekiez wurden Liefer- und Ladezonen eingerichtet, um weiterhin Logistikkvorgänge zu ermöglichen und Gefahren, beispielsweise durch in zweiter Reihe parkende Lieferfahrzeuge, zu verringern.

Evaluation/wissenschaftliche Begleitung

Nahezu alle untersuchten Verkehrsversuche wurden wissenschaftlich begleitet, wodurch jeweils umfassende Wirkungskontrollen durchgeführt wurden. Die Evaluationsmethoden variierten: Einerseits wurden fachliche und technische Analysen, wie beispielsweise Verkehrsbeobachtungen und -zählungen, eingesetzt, um Erkenntnisse über die verkehrlichen Auswirkungen zu erlangen oder Unfallstatistiken ausgewertet. Andererseits kamen Methoden wie Beobachtungen, Befragungen oder andere partizipative Ansätze zum Einsatz, um die Akzeptanz der Maßnahmen seitens der Bürger:innen einzuschätzen. In den meisten Fällen erfolgte die Untersuchung sowohl vor als auch nach den Verkehrsversuchen, um Veränderungen quantifizieren zu können.

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, was durch eine verbesserte Aufteilung oder Organisation des Straßenraums erreicht wurde.

In zahlreichen Verkehrsversuchen wurde der Radverkehr besonders gefördert, sei es durch direkte Maßnahmen wie die Verbesserung der Radinfrastruktur oder die Einrichtung separater Radfahrstreifen, oder indirekt durch die Reduktion des motorisierten Verkehrs und die Implementierung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Aufgrund der begrenzten verfügbaren Fläche für den Radverkehr (Creutzig et al. 2020), konnte die Umverteilung von Flächen, die zuvor dem motorisierten Individualverkehr vorbehalten waren, in vielen Projekten dazu beitragen, den Radverkehr zu stärken.

Objektive Verkehrssicherheit

Gewöhnlich dienen Unfallstatistiken, einschließlich Angaben zu Unfalltypen und Unfallbeteiligten, als Indikatoren für die Verkehrssicherheit und werden aus der amtlichen Unfallstatistik entnommen. Jedoch werden 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. (vgl. Tabelle 3)

Tabelle 3: Verkehrsversuche mit Evaluation der objektiven Verkehrssicherheit anhand von Unfallzahlen

Verkehrsversuch	Laufzeit der Maßnahme	Art des Verkehrsversuchs	Wirkung des Verkehrsversuchs auf die Verkehrssicherheit
Berlin – Flaniermeile Friedrichstraße	08.2020 bis 10.2021	Verkehrsberuhigung Fußgängerzone	Rückgang der Unfälle (von 250 auf 160 im Versuchszeitraum).
Berlin - Maaßenstraße	10.2015 bis 05.2016	Begegnungszone mit Tempolimit für MIV (Tempo 20)	Entwicklung der Unfallzahlen nicht veröffentlicht.
Erfurt – Clara-Zetkin-Straße	09.2021 bis 03.2022	Verkehrsberuhigung/ Modalfilter	Keine Zunahme der Unfallzahlen im Versuchszeitraum. Genaue Unfallzahlen wurden nicht veröffentlicht.
Frankfurt am Main – Sperrung des nördlichen Mainufers	08.2019 bis 09.2020	Verkehrsberuhigung	Abnahme der Unfallzahlen, in Bereichen mit deutlicher Verkehrsreduzierung. Reduzierung der Anzahl schwerverletzter Personen. Leichte Zunahme der Zahl leichtverletzter Personen.
Hamburg - Osterstraße	2014 bis 2017	Verkehrsberuhigung/ Kiezstraße	Rückgang der Unfallzahlen von 117 im Vergleichszeitraum auf 60 im Versuchszeitraum. Rückgang der Personenschäden von 28 im Vergleichszeitraum auf 10 im Versuchszeitraum.
Münster – Neubrückentor (Bevorrechtigung Promenade)	08.2021 bis 10.2021	Radverkehrskonzept	Keine Auswirkungen auf die objektive Verkehrssicherheit.
Potsdam - Zeppelinstraße	07.2017 bis 09.2018	ÖPNV-/ Radfahrstreifen	Keine Auswirkungen auf die objektive Verkehrssicherheit.

Verkehrsversuch	Laufzeit der Maßnahme	Art des Verkehrsversuchs	Wirkung des Verkehrsversuchs auf die Verkehrssicherheit
Schwetzingen - Schlossplatz	2000 bis 2010	Verkehrsberuhigung	Im Versuchszeitraum wurden keine Verkehrsunfälle verzeichnet (vor dem Versuch geringes Unfallaufkommen).
Zwickau – Marienthaler Straße	09.2021 bis 09.2024	Radfahrstreifen	Signifikanter Rückgang der Unfallzahlen. Keine Unfälle mit Personenschäden während des Versuchszeitraums von neun Monaten (vorher vier Unfälle laut 1-Jahreskarte).
Addis Abeba (Äthiopien) – LeGare Kreuzung	12.2016 bis 06.2017	Fußverkehrsmaßnahme	Rückgang von schweren Unfällen.
Barcelona (Spanien) – Superblock Poblenou	seit 2016	Verkehrsberuhigung	Rückgang von Unfällen.
Basel (Schweiz) - Münchensteinerbrücke	10.2021 bis 10.2022	Radfahrstreifen	Im Versuchszeitraum wurden keine Verkehrsunfälle Verzeichnet.
Brüssel (Belgien) – Tempo 30	Seit 01.2021	Geschwindigkeitsbegrenzung	Rückgang der Zahl verunfallter zu Fuß Gehender mit Todesfolge und schwerverletzten zu Fuß Gehende. Zunahme von Unfalltoten und schwerverletzten Pkw-Insass:innen und Nutzer:innen von motorisierten Zweirädern.
London (Großbritannien) – Mini-Hollands (Low-Traffic-Neighbourhoods)	Seit 2015	Verkehrsberuhigung/Modalfilter	Rückgang von Unfällen mit zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.
Oslo (Norwegen) – autoarme Innenstadt	Seit 2017	Verkehrsberuhigung Kiezstraßen Spielstraßen Shared Space	Keine Verkehrstoten im ersten Jahr nach der Umgestaltung. Dagegen stehen 18 Unfälle mit Todessfolge im Jahr 1990.
Bogotá (Kolumbien) – Avenida de las Américas, Avenida Boyacá, Calle 80, Avenida Ciudad de Cali, Avenida Carrera 68	Seit 2019	Geschwindigkeitsreduzierung	Rückgang der Verkehrstoten um 21 % im Jahr 2019 im Vergleich zum Durchschnitt der vorangegangenen drei Jahre.
Buenos Aires (Argentinien) – Diagonal Sur	Seit 2013	Geschwindigkeitsreduzierung Fußverkehrsmaßnahme Kreuzungsumgestaltung	Rückgang der Verkehrsunfälle um 39 % an den sieben umgestalteten Kreuzungen.
Fortaleza (Brasilien) – Avenida Leste-Oeste	Seit 2018	Geschwindigkeitsreduzierung Radfahrstreifen	Rückgang der Unfälle zwischen MIV und zu Fuß Gehenden um 63 %.
Fortaleza (Brasilien) – Sichere Kreuzungen	Seit 2018	Fußverkehrsmaßnahme	Rückgang der Unfallzahlen um 53 %.

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

Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden insbesondere die allgemeinen Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr, durch komfortablere Gestaltung im Rahmen von Verkehrsversuchen, verbessert. Dies ging einher mit gesteigerter Aufenthalts- und Wohnqualität, die auch mit verringerten Lärm- und Schadstoffemissionen durch den MIV in Verbindung stehen.

Viele Städte konnten mit den umgesetzten Maßnahmen zudem die Barrierefreiheit gewährleisten, das lokale Gewerbe stärken und eine ansprechende Stadtgestaltung realisieren. Diese Effekte gehen oft miteinander einher und bedingen sich gegenseitig. Die Sicherstellung der Barrierefreiheit trägt dazu bei, dass der öffentliche Raum für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich ist, unabhängig von ihrer Mobilitätseinschränkung. Gleichzeitig stärkt die Förderung des Fuß- und Radverkehrs das lokale Gewerbe, da die verbesserte Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität potenziell mehr Kund:innen anzieht. Eine ansprechende Stadtgestaltung wiederum schafft ein attraktives Umfeld, das nicht nur das Wohlbefinden der Bürger:innen steigert, sondern auch Tourist:innen anzieht und somit die wirtschaftliche Dynamik der Stadt fördert.

Insgesamt ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des ruhenden Verkehrs eine grundlegende Voraussetzung für diese positiven Veränderungen im urbanen Raum. Durch gezielte Verkehrsmaßnahmen wird nicht nur die Mobilität, sondern auch die Lebensqualität in Städten nachhaltig verbessert.

4.3 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Literaturanalyse verdeutlicht, dass sowohl im deutschen als auch im internationalen Kontext zahlreiche Beispiele für die Umsetzung von Verkehrsversuchen und anderen Ansätzen nachhaltiger Verkehrspolitik existieren.

Die vorliegende Untersuchung widerspricht der aktuellen medialen Diskussion, die den Eindruck erwecken könnte, dass viele Verkehrsversuche vorzeitig abgebrochen werden. Vielmehr lässt sich als Ergebnis der Literaturanalyse herausstellen, dass zahlreiche der im Rahmen von Verkehrsversuchen erprobten Maßnahmen entweder dauerhaft beibehalten oder in modifizierter Form weitergeführt werden.

Effekte erprobter Maßnahmen sind in der Regel miteinander verknüpft und beeinflussen sich gegenseitig. Verbesserungen in der Verkehrssicherheit wirken sich oft auch positiv auf andere Aspekte aus, wie die Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit oder die Bedingungen für Rad- und Fußverkehr.

5 Online-Befragung und Auswertung (AP 2)

5.1 Methodik und Stichprobe

Im Rahmen des AP 2 wurde eine quantitative Erhebung zu Verkehrsversuchen in Deutschland via Online-Umfrage durchgeführt und anschließend ausgewertet. Die Befragung hatte zum Ziel, einerseits die verschiedenen infrastrukturellen, verkehrsregelnden und verkehrspolitischen Maßnahmen und Instrumente zu erfassen und zu systematisieren. Andererseits sollten die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit ermittelt und analysiert werden. Darüber hinaus wurde identifiziert, welche Beispiele für ein mögliches Nachfolgeprojekt geeignet sind (AP 4).

Die Umfrage richtete sich an alle 696 deutschen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohner:innen. Die Einladung zur Teilnahme an der Online-Erhebung, samt des Links zum Fragebogen, erfolgte per E-Mail. Dazu nutzte das Difu die Verteiler, die in der hauseigenen Datenbank gepflegt werden. Sofern Kontaktdaten fehlten, wurden diese recherchiert, um eine gezielte und personalisierte Ansprache sämtlicher relevanten Personen in den kommunalen Verwaltungen, die mit Verkehrsplanung und/oder Verkehrsversuchen betraut sind, sicherzustellen.

Die Feldphase der Umfrage erstreckte sich ursprünglich über einen Zeitraum von sechs Wochen². In diesem Zeitraum nahmen 158 Personen (ca. 23 %) an der Umfrage teil. Nach Absprache mit dem Auftraggeber beschloss das Projektteam, den Erhebungszeitraum um eine Woche zu verlängern und versendete einen Reminder per E-Mail, der alle Städte erneut zur Teilnahme an der Befragung einlud. Dadurch erreichte die Umfrage eine außerordentlich hohe Rücklaufquote von etwa 40 % (280 ausgefüllte Fragebögen).

Abbildung 1 veranschaulicht die Verteilung der Stichprobe innerhalb Deutschlands. Rote Markierungen (n = 84) kennzeichnen Kommunen, in denen mindestens ein Verkehrsversuch durchgeführt wurde, während graue Markierungen (n = 165) Kommunen darstellen, in denen bisher noch kein Verkehrsversuch durchgeführt wurde. In 31 Fällen wurde seitens der Befragten der Name der Kommune nicht angegeben. Die Grafik enthält daher die 249 Städte, die Verkehrsversuche durchgeführt und Angaben zur Stadt gemacht haben.

² Vom 12. Juni bis 24. Juli 2023

Verteilung der Stichprobe innerhalb Deutschlands (n = 249)

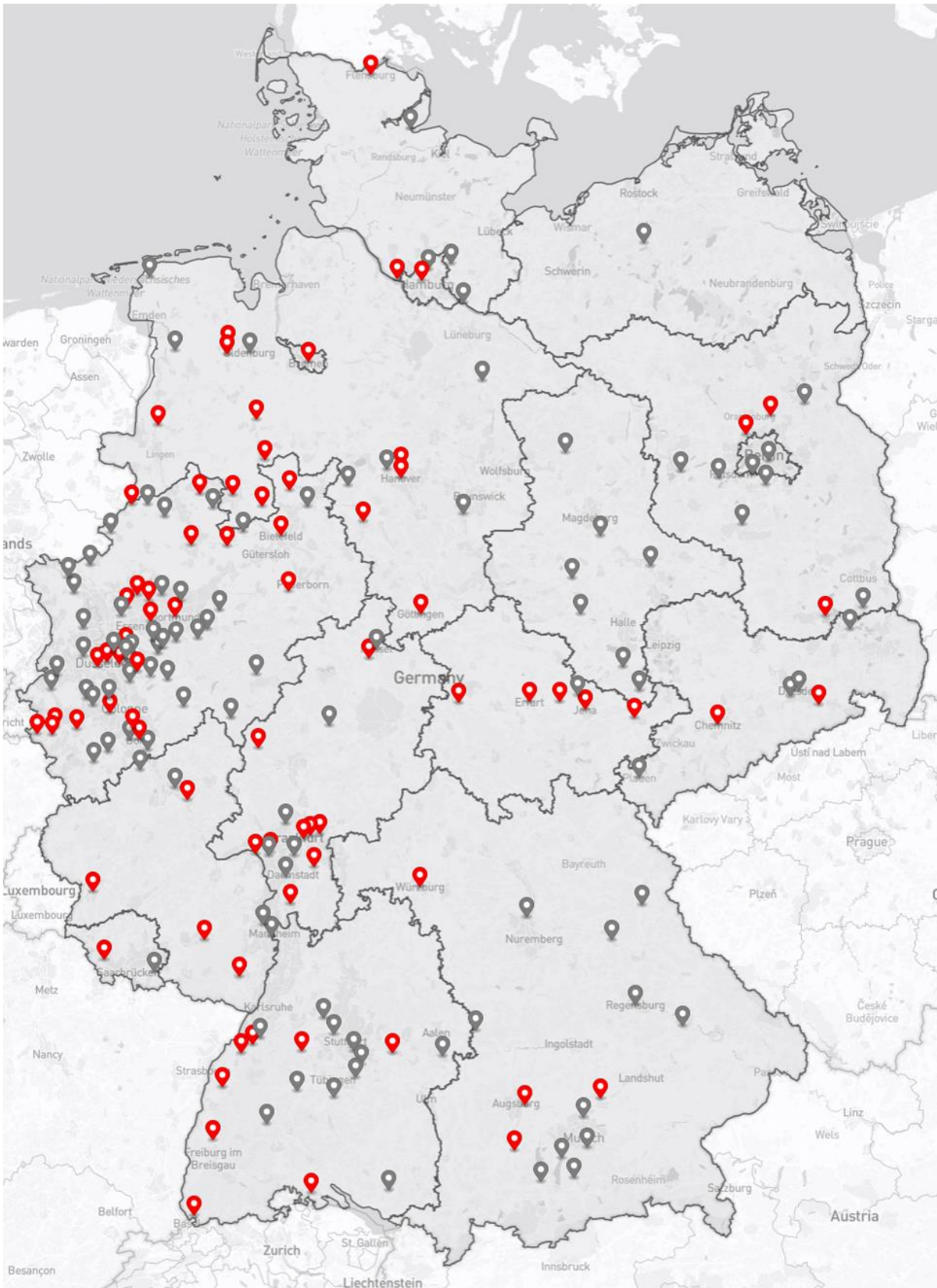


Abbildung 1: Verteilung der Stichprobe innerhalb Deutschlands

Rot: Verkehrsversuch durchgeführt (n = 95)

Grau: Kein Verkehrsversuch durchgeführt (n = 154)

5.2 Inhalte des Fragebogens

Nach der Erstkonzeption durchlief der Fragebogen für die Umfrage zu Verkehrsversuchen in Deutschland einen Pretest. Die Anmerkungen und Bewertungen des Auftraggebers wurden dabei berücksichtigt und entsprechende Modifikationen wurden vorgenommen. Nach dem erfolgreichen Abschluss des Pretests wurde die Online-Version des Fragebogens mithilfe der Open-Source-Anwendung „LimeSurvey“ erstellt.

Die Fragen wurden vorrangig konzipiert, um Informationen zu aktuellen und vergangenen Verkehrsversuchen in den Städten zu erfassen. Um vor allem von Personen mit entsprechenden Erfahrungen Rückmeldungen zu erhalten, wurde der Fragebogen mit Filterfragen ausgestattet. Teilnehmende, die angaben, dass in ihrer Kommune kein Verkehrsversuch durchgeführt wurde oder derzeit keiner geplant ist (Fragenblock II: Umsetzung von Verkehrsversuchen), hatten die Option anzugeben, ob künftig ein Versuch geplant ist. Nach dieser Angabe wurden die Befragten direkt zum Ende des Fragebogens weitergeleitet. Alle anderen Befragten hatten die Möglichkeit, den gesamten Fragebogen auszufüllen.

Der entwickelte Fragebogen enthält insgesamt 29 Fragen und gliedert sich in fünf Abschnitte (vgl. Tabelle 4):

Tabelle 4: Fragenblöcke der Umfrage zu Verkehrsversuchen

Abschnitt	Anzahl der Fragen	Inhalt der Fragen
I. Allgemeine Angaben	4	→ Fragen nach Bundesland, Name der Kommune, Größe der Kommune und Bereich, in dem die Befragten tätig sind
II. Umsetzung von Verkehrsversuchen in Ihrer Kommune	12	→ Fragen nach Durchführung eines Verkehrsversuchs in der Kommune, Anzahl, Stand, rechtlicher/politischer Anordnung, Laufzeit, Start/Ende, räumlichem Bezug, Art und Stand der Verstetigung des Verkehrsversuchs.
III. Ziele des Verkehrsversuchs	3	→ Fragen nach Haupt- und Nebenzielen des Verkehrsversuchs.
IV. Wirkung des Verkehrsversuchs	3	→ Fragen nach Evaluation und Wirkungen des Verkehrsversuchs.
V. Dokumentation und weitere Verkehrsversuche	7	→ Fragen nach Dokumentation des Verkehrsversuchs und der öffentlichen Zugänglichkeit der Unterlagen. Möglichkeit via Upload Dokumente zur Verfügung zu stellen, wenn nicht öffentlich zugänglich. → Frage nach Bereitschaft künftig Verkehrsversuche durchzuführen. → Angaben zu einem weiteren Verkehrsversuch. → Angabe von Kontaktdaten für evtl. Rückfragen. → Freitext für weitere Anmerkungen zum Verkehrsversuch.

Der komplette Fragebogen ist diesem Bericht als Anlage (vgl. Anhang 3: Fragebogen zum Thema Verkehrsversuche in Deutschland) beigelegt.

5.3 Darstellung der Ergebnisse

5.3.1 Allgemeine Angaben

Die Befragten sind überwiegend in den Bundesländern tätig, die gleichzeitig die einwohnerstärksten sind und über die größte Anzahl von Städten und Kommune verfügen. Etwa drei Viertel der Umfrageteilnehmenden stammen aus den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Niedersachsen, Bayern und Hessen. Bundesländer im Osten und Nordosten, die insgesamt nur 16 % der beantworteten Fragebögen ausmachen, sind unterrepräsentiert. (vgl. Abbildung 2).

Verteilung der Befragten nach Bundesland (n = 281)

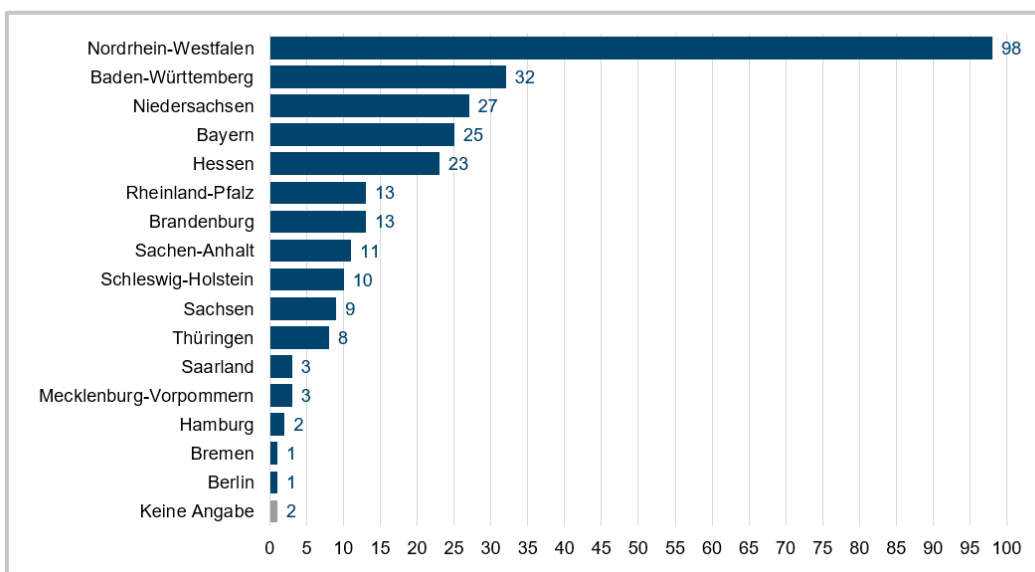


Abbildung 2: Verteilung der Befragten nach Bundesland

Etwa zwei Drittel der Befragten stammt aus Mittelstädten mit 20.000 bis 50.000 Einwohner:innen. Je 16 % bzw. 14 % sind in Städten mit 50.000 bis 100.000 bzw. 100.000 bis 500.000 Einwohner:innen tätig. (vgl. Abbildung 3)

Größe der Kommunen nach Einwohner:innen (n = 281)

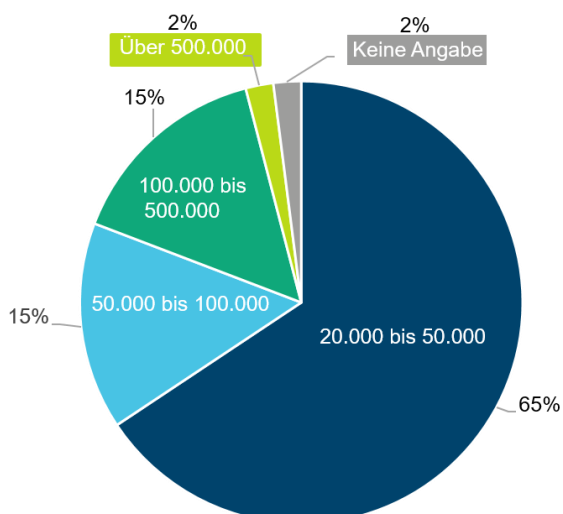


Abbildung 3: Größe der Kommunen nach Einwohner:innen

Im gesamtlandesweiten Kontext repräsentieren die Städte mit 20.000 bis 50.000 Einwohner:innen 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 %) gaben an für eine Großstadt mit einer Bevölkerungszahl über 500.000 zu arbeiten. Vertreten sind in dieser Kategorie Berlin, Bremen, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Hamburg und Hannover.

Ein Drittel der Befragten ist im Bereich der Verkehrsplanung tätig. Weitere häufig vertretene Tätigkeitsfelder sind Mobilität (16 %), Bauen (13 %) Bauen, Stadtplanung (11 %) und Ordnung (10 %). Weitere Bereiche umfassen Umwelt und Klima (2 %).

5.3.2 Umsetzung von Verkehrsversuchen in Kommunen

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

Die Umfrageergebnisse deuten darauf hin, dass Verkehrsversuche für verschiedene Stadtgrößen anwendbar sind. Fast die Hälfte der erfassten Verkehrsversuche wurde in Städten mit einer Einwohnerzahl von 20.000 bis 50.000 durchgeführt. Weitere 44 % der Versuche verteilen sich auf Städte mit 50.000 bis 500.000 Einwohner:innen. Fünf Städte mit einer Bevölkerungszahl über 500.000 gaben an, mindestens einen Verkehrsversuch angeordnet zu haben. (vgl. Abbildung 4)

Größe der Kommunen mit Verkehrsversuchen nach Einwohner*innen (n = 95)

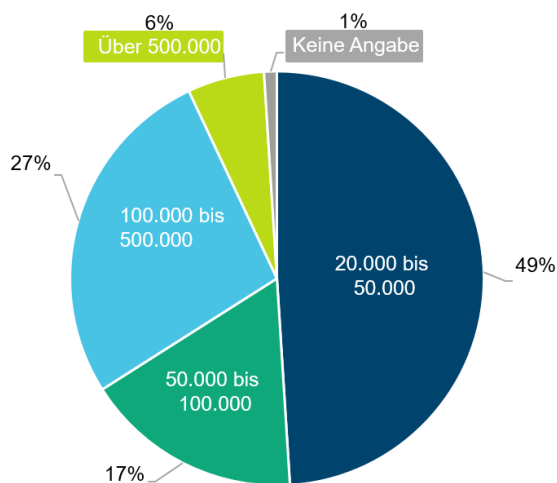


Abbildung 4: Größe der Kommunen mit Verkehrsversuchen nach Einwohner:innen

Häufig haben Städte (42 %) bereits Erfahrungen mit der Durchführung mehrerer Verkehrsversuche gemacht, wobei etwa ein Viertel (26 %) zwei oder drei Verkehrsversuche realisierten. Über ein Drittel (38 %) der Teilnehmenden gab an, dass in ihrer Kommune bisher ein Verkehrsversuch angeordnet wurde. Insgesamt 16 % der Kommunen haben bereits mindestens vier Verkehrsversuche angeordnet. (vgl. Abbildung 5)

Anzahl der Verkehrsversuche in den Städten (n = 95)

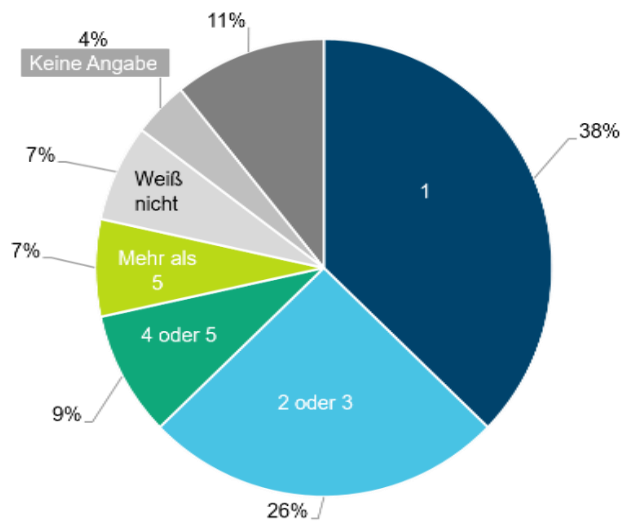


Abbildung 5: Anzahl der Verkehrsversuche in Städten

Bei der Frage nach dem Stand der Durchführung des Verkehrsversuchs gab ca. die Hälfte der Befragten (49 %) an, ihre Maßnahme/n zum geplanten Zeitpunkt abgeschlossen zu haben. Eine Vielzahl von Versuchen (38 %) befindet sich derzeit in der Umsetzung. Sechs der insgesamt 104 Verkehrsversuche wurden begonnen, mussten jedoch vorzeitig abgebrochen werden. (vgl. Abbildung 6)

Stand der durchgeführten Verkehrsversuche (n = 104)

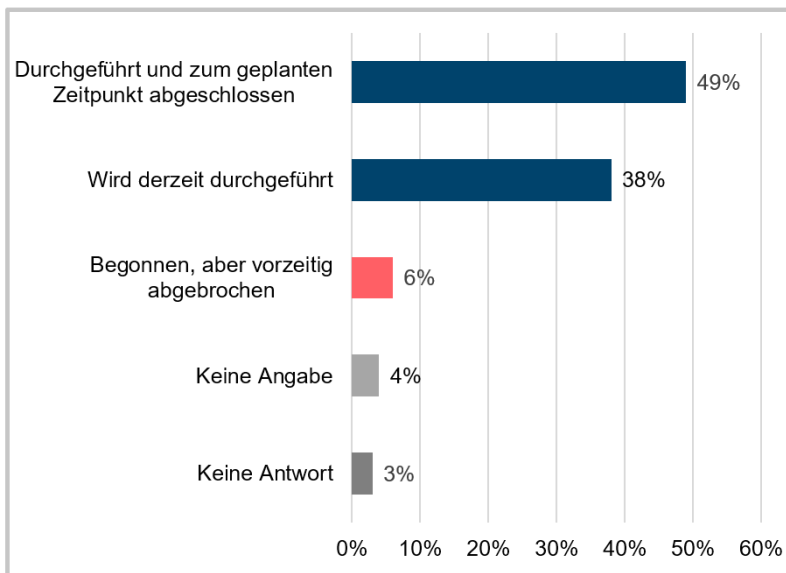


Abbildung 6: Stand der durchgeführten Verkehrsversuche

Informationen zu abgebrochenen Verkehrsversuche

Die genannten Ursachen für die vorzeitigen Abbrüche der Maßnahmen sind vielfältig. Im Folgenden werden Verkehrsversuche mit unterschiedlichen Abbruchgründen beschrieben.

„Pop-up-Radweg“ in der **Stadt Bochum** (2023): Im Bereich des „Pop-up-Radwegs“ entfiel einer von zwei Kfz-Fahrstreifen. Dadurch ergaben sich deutliche Fahrzeitverluste für den MIV und ÖPNV (Straßenbahn). Die damit verbundenen Rückstaus wurden als problematisch eingestuft – insbesondere für Rettungsfahrzeuge. Die Begleituntersuchung konstatierte, dass der Radweg in seiner damaligen Ausgestaltung keinen signifikanten Nutzen für die Radfahrenden hatte, jedoch zu spürbaren Einschränkungen auf der betreffenden Straße führte. (Bondzio et al. 2023)

Verkehrslabor Grelckstraße in der **Freien und Hansestadt Hamburg** (2021): Während des Versuchs sollten zwei Varianten zur Neuregelung des Verkehrs in der Grelckstraße erprobt werden. Zunächst als Einbahnstraßenregelung mit beschränktem Zugang am Wochenende (Phase 1) und im Anschluss als Fußgängerzone (Phase 2). Nach erfolgreicher erster Phase wurde Phase 2 mangels Beschluss der Bezirksversammlung nicht realisiert. (TOLLERORT 2022)

Unterbrechung einer Ortsdurchfahrt in der **Gemeinde Bad Zwischenahn** (2023): Der Verkehrsversuch wurde abgebrochen, da es durch Wendemanöver an der Durchfahrtunterbrechung von Kfz häufig zu auftretenden Gefahrensituationen für Radfahrende kam. Es gab dennoch im ganzen Zeitraum keinen Unfall. Trotz der guten und verbesserten Ausschilderung und frühzeitigen ausführlichen Informationen zur Ortsdurchfahrtunterbrechung (Internet, Presse, Flyer usw.) ließen sich die Wendemanöver im Verlauf der Probephase nicht reduzieren. Aufgrund des begrenzten Straßenraumes konnten keine anderen baulichen Veränderungen vorgenommen werden, die eine Reduzierung der Gefährdungslage versprechen ließen. Die Probephase wurde an drei aufeinander folgenden Sonntagen im Mai 2023 durchgeführt. Der Testzeitraum hätte nach Aussage der Umfrageteilnehmenden länger andauern sollen. (Bad Zwischenahn 2023)

Fahrradstraße in der **Stadt Flörsheim am Main** (2020): Gegen die Einrichtung der Fahrradstraße wurde geklagt (Eilantrag einer/s Anwohnenden). Das Verwaltungsgericht Frankfurt am Main hat die Erprobungsmaßnahme für rechtswidrig erachtet. Zur Begründung hat das Gericht ausgeführt, dass eine nach den Regelungen der StVO bestehende Gefahrenlage nicht nachgewiesen wurde. (VG Frankfurt am Main 2021a)

5.3.3 Analyse der Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO

Für den weiteren Verlauf der Studie sind die Verkehrsversuche, die auf Grundlage der „Experimentierklausel“ angeordnet wurden, von besonderem Erkenntnisinteresse. Daher bezieht sich die folgende Ergebnisauswertung auf Verkehrsversuche, bei denen § 45 StVO zur Anwendung kam.

Die meisten Städte (59 %) machten von der „Experimentierklausel“ Gebrauch. Ein Fünftel der Maßnahmen (19 %) hat/te eine andere rechtliche und/oder politische Grundlage. Bezüglich einiger Verkehrsversuche (22 %) verzichteten die Befragten darauf, Auskünfte über die rechtlichen Hintergründe der Anordnung zu machen. (vgl. Abbildung 7)

Verkehrsversuche nach §45 StVO (n = 104)

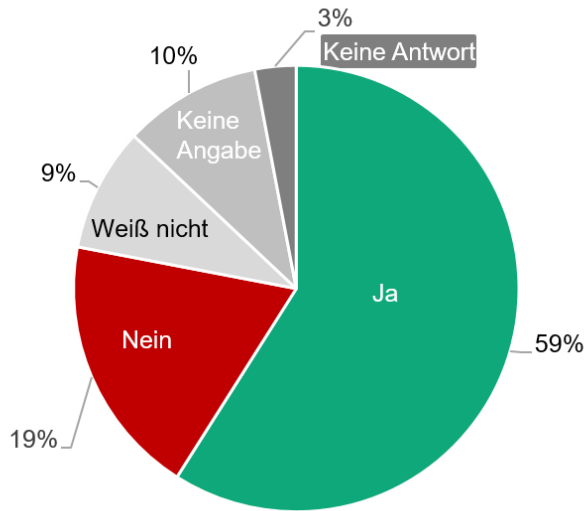


Abbildung 7: Verkehrsversuche nach §45 StVO

Circa ein Drittel der Verkehrsversuche (31 %) hatte oder hat Laufzeiten von sechs bis 12 Monaten. Etwa ein Viertel der Maßnahmen (23 %) erstreckt sich oder erstreckte sich über einen Zeitraum zwischen drei bis sechs und 12 bis 24 Monaten. Weitere Maßnahmen (11 %). (vgl. Abbildung 8)

Laufzeit der Verkehrsversuche (n = 61)

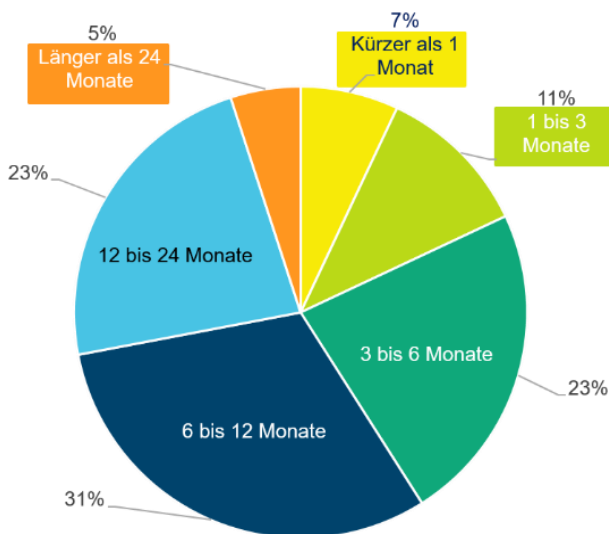


Abbildung 8: Laufzeit der Verkehrsversuche

Die Befragung zeigt eine kontinuierliche Zunahme der Anzahl von Verkehrsversuchen in den Kommunen innerhalb der letzten sechs Jahre. Tabelle 5 bietet eine Übersicht über den Beginn, den aktuellen Durchführungsstatus und die mögliche Verstetigung von Verkehrsversuchen gemäß § 45 StVO.

Tabelle 5: Beginn und Stand der Durchführung von Verkehrsversuchen gemäß § 45 StVO

Jahr	Anzahl der Versuche	planmäßig abgeschlossen	abgebrochen	(tlw.) verstetigt o. Verstetigung wahrscheinlich
2017	1	1	0	1

Jahr	Anzahl der Versuche	planmäßig abgeschlossen	abgebrochen	(tlw.) verstetigt o. Verstetigung wahrscheinlich
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 12 laufende Versuche

Die meisten (69 %) gemäß § 45 StVO wurden oder werden voraussichtlich dauerhaft umgesetzt. Ein geringerer Anteil (8 %) wurde teilweise verstetigt. In etwa 13 % der Fälle wurde der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt. In wenigen Fällen (3 %) wird eine Fortführung der Maßnahmen als unwahrscheinlich erachtet.

Die quantitative Untersuchung ergab weiterhin, dass Verkehrsversuche häufig initiiert werden, um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern. Die am häufigsten genannte Maßnahmenart hierfür ist die Umsetzung eines Radverkehrskonzepts, das verschiedene Radverkehrsmaßnahmen enthält (13 Nennungen). Zu den weiteren Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zählen die Einrichtung von Radfahrstreifen (9 Nennungen), Schutzstreifen (7 Nennungen), temporären Radwegen (7 Nennungen) sowie Fahrradstraßen (7 Nennungen). Ebenso häufig wurden Geschwindigkeitsreduktionen sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Modalfilter genannt (jeweils 10 Fälle). (vgl. Abbildung 9)

Art der Maßnahme (n = 61) [Mehrfachantworten möglich]

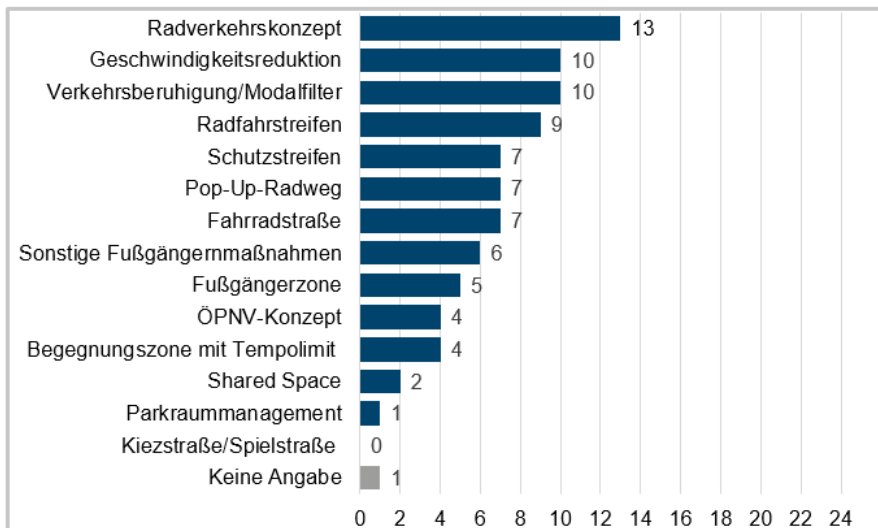


Abbildung 9: Art der Maßnahme

Seit 2020, bedingt durch die Covid-19-Pandemie, sind „Pop-up-Radwege“ als kurzfristiger Maßnahme für den Radverkehr an einigen Orten sehr beliebt geworden. Zur Bewertung von Erfahrungen und Beurteilung der fortlaufenden Umsetzung wurde diese Maßnahme im Rahmen der Studie näher beleuchtet. Von sieben betrachteten Verkehrsversuchen, die „Pop-up-Radwege“ einschlossen, starteten sechs im Jahr 2023, wobei sich vier noch in der Durchführung befinden. Bei sämtlichen laufenden Versuchen wird eine Verstetigung der Maßnahmen als wahrscheinlich erachtet. (vgl. Tabelle 6)

Tabelle 6: Kommunen mit Verkehrsversuchen zu „Pop-up-Radwegen“

Stadt und Bundesland	Beginn und Laufzeit der Maßnahme	Verlauf des Verkehrsversuchs	Stand der Verstetigung
Bochum Nordrhein-Westfalen	Beginn 15.05.2023 Laufzeit: 6 bis 12 Monate	Wurde begonnen und vorzeitig abgebrochen	Nicht verstetigt und Ursprungszustand wiederhergestellt
Marl Nordrhein-Westfalen	Beginn: 12.06.2023 Laufzeit: 6 bis 12 Monate	Wird derzeit durchgeführt	Verstetigung wahrscheinlich
Offenburg Baden-Württemberg	Beginn: 16.08.2023 Laufzeit: 1 bis 3 Monate	Wurde durchgeführt und zum geplanten Zeitpunkt abgeschlossen	Nicht verstetigt und Ursprungszustand wiederhergestellt
Solingen Nordrhein-Westfalen	Beginn: 01.04.2021 Laufzeit: 3 bis 6 Monate	Wurde durchgeführt und zum geplanten Zeitpunkt abgeschlossen	Keine Angabe
Unbekannt Baden-Württemberg	Beginn: 02.07.2023 Laufzeit: 1 bis 3 Monate	Wird derzeit durchgeführt	Verstetigung ist wahrscheinlich
Unbekannt Nordrhein-Westfalen	Beginn: 12.06.2023 Laufzeit: 6 bis 12 Monate	Wird derzeit durchgeführt	Verstetigung ist wahrscheinlich
Unbekannt Nordrhein-Westfalen	Beginn: unbekannt Laufzeit: 12 bis 24 Monate	Wird derzeit durchgeführt	Verstetigung ist wahrscheinlich

Der „Pop-up-Radwege“ in Offenburg wurde nicht dauerhaft umgesetzt und bezüglich des abgeschlossenen Versuchs in Solingen wurde keine Angabe gemacht. Der zuvor beschriebene „Pop-up-Radweg“ in Bochum wurde vor dem planmäßigen Abschluss des Verkehrsversuchs zurückgebaut. Dies geschah aufgrund erheblicher Auswirkungen auf den ÖPNV und MIV, einschließlich Beeinträchtigungen des Rettungsdienstes.

Hauptverantwortlich für die Durchführung eines Verkehrsversuchs ist stets die jeweilige Kommune, da sie die rechtliche Anordnung übernimmt. Häufig sind jedoch auch andere Akteure an der Initiierung oder Planung von beteiligt sind, um die Kommune beispielsweise bei der wissenschaftlichen Begleitforschung des Versuchs, zu unterstützen. Besonders oft sind Planungs- oder Ingenieurbüros involviert, was bei 23 von 61 Verkehrsversuchen der Fall war. In 17 Fällen wurden die Verkehrsversuche eigenständig von den Kommunen durchgeführt. Weitere Akteure, die an Verkehrsversuchen beteiligt waren, sind zivilgesellschaftliche Initiativen (11 Nennungen), Forschungs- oder Bildungseinrichtungen (10 Nennungen), Beratungsbüros (6 Nennungen) und Mobilitätsdienstleister (3 Nennungen). (vgl.

Abbildung 10)

Beteiligte Akteure an Verkehrsversuchen (n = 61) [Mehrfachantworten möglich]

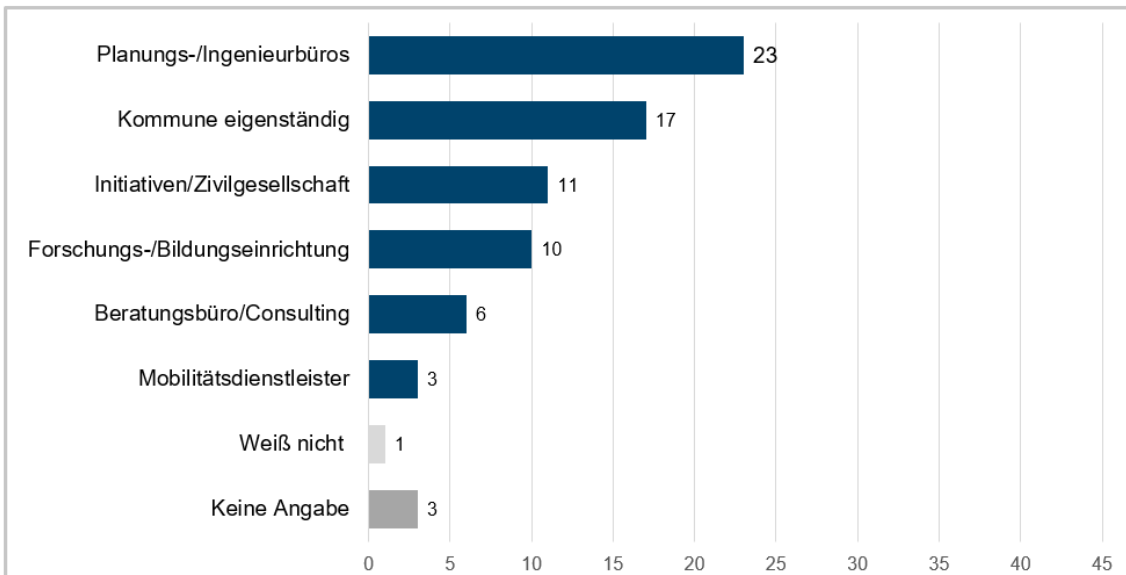


Abbildung 10: Beteiligte Akteure an Verkehrsversuchen

Ziele der Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO

Im Rahmen der Befragung wurden sowohl Haupt- als auch nach Nebenzielen (Mehrfachnennung möglich) erfragt, die mit den Verkehrsversuchen erreicht werden sollten. Tabelle 7 gibt einen Überblick über die drei am häufigsten genannten Hauptziele und die entsprechenden Nebenziele der Versuche.

Tabelle 7: 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 % der Verkehrsversuche als Haupt- oder Nebenziel angegeben und stellt somit, gefolgt von der Förderung des Radverkehrs (69 %), das am stärksten betonte Ziel dar. Auffällig ist, dass Maßnahmen, die primär auf den Radverkehr und die Aufenthaltsqualität abzielen, positive Nebeneffekte auf den Fußverkehr haben sollen.

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 %) tatsächlich eine Evaluation durchgeführt wurde. Hingegen gab ein Teil der Befragten (10 %) an, dass für den genannten Verkehrsversuch keine Wirkungskontrolle durchgeführt wurde. Die am häufigsten erfassten Aspekte 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. (vgl. Abbildung 11)

In den Wirkungskontrollen untersuchte Indikatoren (n = 61) [Mehrfachantworten möglich]

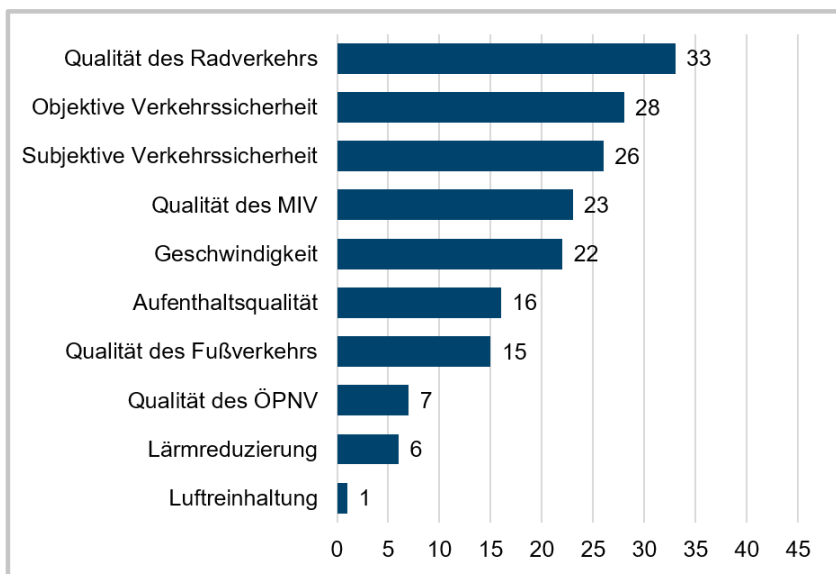


Abbildung 11: In den Wirkungskontrollen untersuchte Indikatoren

Die Evaluation der Radverkehrsqualität zeigt, dass in den meisten Fällen (22 Nennungen) Verbesserungen erzielt wurden. Lediglich bei einem Versuch wurde eine Verschlechterung festgestellt. (vgl. Abbildung 12)

Veränderung der Qualität des Radverkehrs (n = 33)

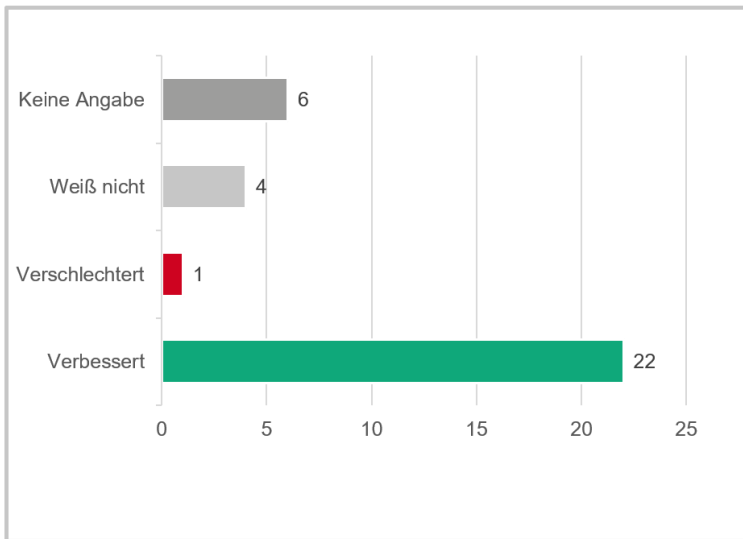


Abbildung 12: Veränderung der Qualität des Radverkehrs

Eine Evaluation der Qualität des 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. (vgl. Abbildung 13)

Veränderung der Qualität des MIV (n = 23)

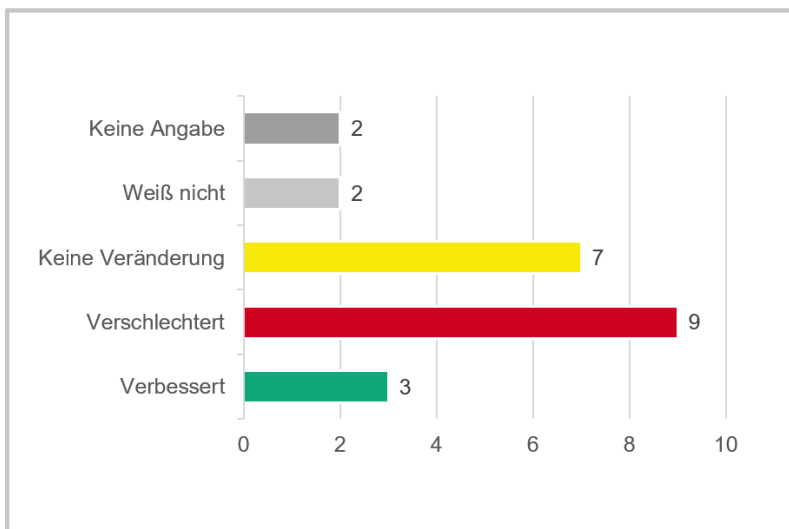


Abbildung 13: Veränderung der Qualität des MIV

Die Entwicklung der Geschwindigkeiten während der Verkehrsversuche wurde 22 Mal gemessen. Zwölf Evaluationen ergaben, dass während der Verkehrsversuche mit angepasster Geschwindigkeit gefahren wurde. In lediglich einem Fall wurde hier eine Verschlechterung festgestellt. (vgl. Abbildung 14)

Veränderung der gefahrenen Geschwindigkeiten (n = 22)

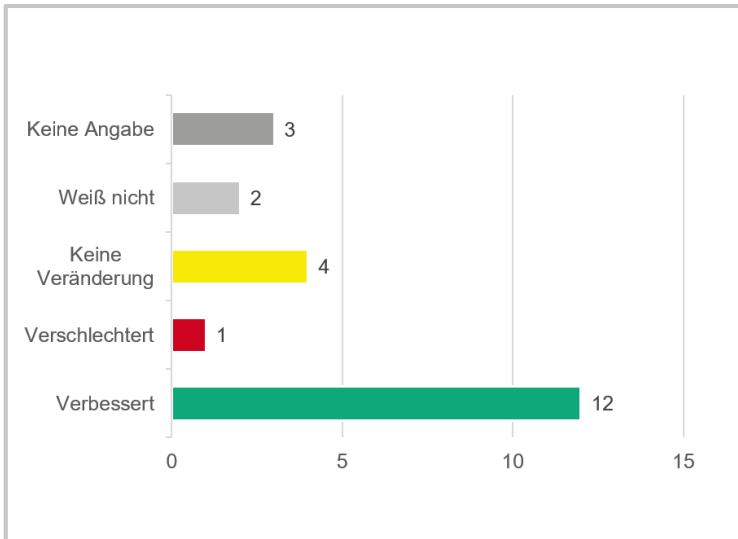


Abbildung 14: Veränderung der gefahrenen Geschwindigkeiten

In 13 Fällen, in denen die Veränderung der Aufenthaltsqualität ermittelt wurde, konnte eine Verbesserung festgestellt werden. Nur einmal wurde eine negative Entwicklung der Aufenthaltsqualität verzeichnet. (vgl. Abbildung 15)

Veränderung der Aufenthaltsqualität (n = 16)

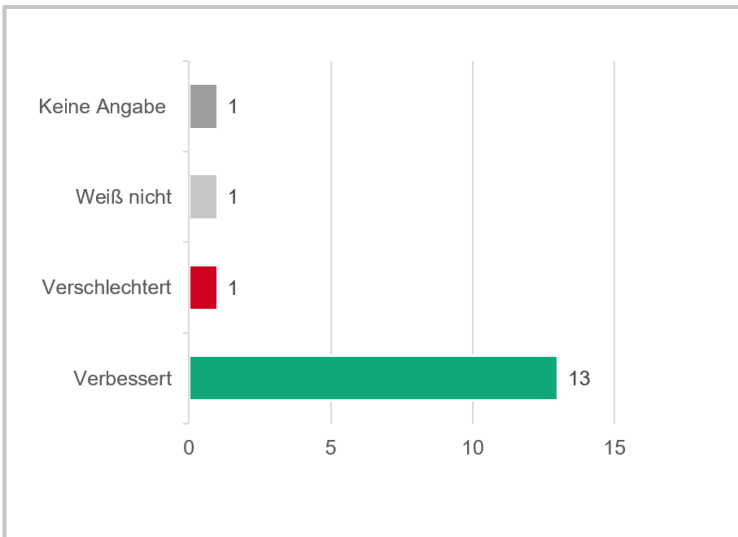


Abbildung 15: Veränderung der Aufenthaltsqualität

Die Ergebnisse der Untersuchungen der objektiven Verkehrssicherheit zeigen, dass bei sechs der 28 Verkehrsversuche, in denen die objektive Verkehrssicherheit evaluiert wurde, keine Veränderung im Vergleich zur Ausgangssituation festgestellt wurde. In fünf Fällen wurden keine Angaben zu den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gemacht, während in 13 Fällen positive Effekte nachgewiesen werden konnten. (vgl. Abbildung 16)

Veränderung der objektiven Verkehrssicherheit (n = 28)

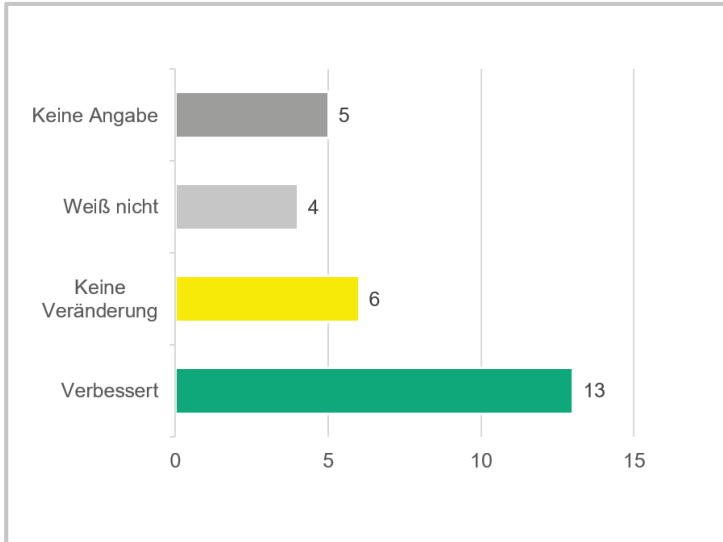


Abbildung 16: Veränderung der objektiven Verkehrssicherheit

Für 26 Verkehrsversuche liegt eine Evaluation des Sicherheitsempfindens vor, wobei in 16 Fällen Verbesserungen festgestellt wurden. In einem Versuch zeigte sich keine Veränderung, während bei neun Versuchen keine Angaben zu den Ergebnissen gemacht wurden. (vgl. Abbildung 17)

Veränderung der subjektiven Verkehrssicherheit (n = 26)

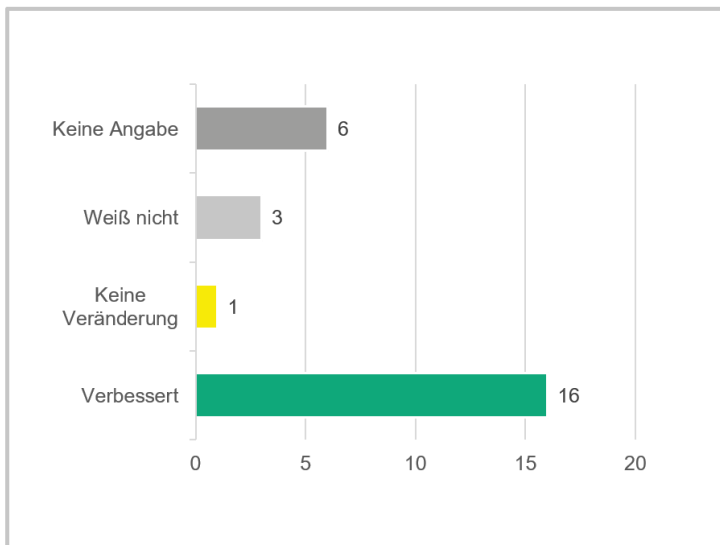


Abbildung 17: Veränderung der subjektiven Verkehrssicherheit

Tabelle 8 zeigt die vier Maßnahmen, die sich am häufigsten positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken. Besonders wirksam sind somit: Geschwindigkeitsreduktionen, Radverkehrskonzepte, Verkehrsberuhigungen oder Modalfilter und Fußverkehrsmaßnahmen.

Tabelle 8: 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

Insgesamt ergab sich durch die beschriebenen Maßnahmen in keinem der Fälle eine Verschlechterung für die Verkehrssicherheit. Weiterhin wurden nur in zwei Fällen Beeinträchtigungen für die Verkehrsträger des Umweltverbunds festgestellt.

Wirkungskontrolle der objektiven Verkehrssicherheit

Die Methodik der Wirkungskontrolle für die jeweiligen Verkehrsversuche wurde bei der Online-Erhebung nicht erfasst. Die Städte wurden gebeten, etwaige Evaluationsdokumente, wie Machbarkeitsstudien, Status- oder Endberichte beizufügen. Im weiteren Verlauf werden die Ergebnisse der Wirkungskontrollen von durchgeführten Verkehrsversuchen, die auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit abzielten, genauer betrachtet. Hierbei erfolgt die Analyse relevanter Informationen aus den vorliegenden Dokumenten.

Von den insgesamt 28 Städten, die eine Wirkungskontrolle der objektiven Verkehrssicherheit durchgeführt haben, nannten neun dies 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.

Aktuell befinden sich 13 der Verkehrsversuche noch in der Durchführung, wobei in 12 Fällen eine hohe Wahrscheinlichkeit der Verstetigung besteht. Vier Städte gaben an, dass derzeit Evaluationsdokumente erstellt werden (Bonn, Gladbeck, Salzkotten und Singen).

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.

Eine detaillierte Auflistung aller 28 Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO, bei denen eine Wirkungskontrolle zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durchgeführt wurde, kann dem Anhang entnommen werden (vgl. Anhang 4: Verkehrsversuche mit Evaluationen der objektiven Verkehrssicherheit).

Im Folgenden werden die Verkehrsversuche beschrieben, die angegeben eine Evaluation der Verkehrssicherheit durchgeführt und dokumentiert zu haben, wobei der Schwerpunkt auf den angewandten Messmethoden liegt.

Verkehrsversuch Pop-Up-Radweg Bochum (2023)

Als Reaktion auf einen Verkehrsunfall mit Beteiligung eines Radfahrenden im Abbiegebereich zwischen der Wittener Straße und dem Lohring wurde politisch beschlossen, die Verkehrssicherheit für Radfahrende durch die Einrichtung eines Pop-up-Radwegs zu verbessern. Um das neue Sicherheitsniveau nach der Implementierung des temporären

Radwegs zu bewerten, wurde eine **Konfliktpunktanalyse mithilfe von Videoaufnahmen** durchgeführt. Die Kamera wurde so platziert, um alle Interaktionen zwischen den rechts abbiegenden Fahrzeugen und den Radfahrenden auf dem temporären Radweg zu erfassen.

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ließ sich feststellen, dass die ermittelten Ergebnisse vergleichbar waren mit anderen signalisierten Kreuzungen, an denen Radfahrende und Kraftfahrzeuge unter bestimmten Bedingungen gemeinsam die Straße nutzen dürfen. Der Pop-up-Radweg bot in seiner damaligen Ausführung keinen bedeutenden Vorteil für Radfahrende, führte jedoch zu spürbaren Beeinträchtigungen auf der Wittener Straße. Der Verkehrsversuch wurde deshalb vorzeitig abgebrochen. (Bondzio et al. 2023)

Verkehrsversuch Radfahrstreifen in Erfurt (2021/2022)

Im Rahmen des Verkehrsversuchs wurden die Verkehrsqualität, Verkehrsverlagerung und Verkehrssicherheit analysiert. Hierfür wurden im Oktober und November 2021 sowie im Januar 2022 drei Verkehrserhebungen in der Clara-Zetkin-Straße und den angrenzenden Straßen durchgeführt und ausgewertet. Zusätzliche Quellen für die Untersuchung waren:

- Verkehrszählungen aus früheren Erhebungen
- die Daten von Ampeln aus dem Stadtgebiet, die Auskunft über das Verkehrsaufkommen geben
- **die Unfallstatistik der Polizei**
- Erfahrungen und Hinweise von Stadtwirtschaft, Polizei und Rettungsdienste

Die **Unfallzahlen und die Verkehrsbeobachtungen** zeigten, dass Unfälle im Zeitraum des Versuchs nicht zunahmten. (Landeshauptstadt Erfurt 2022) Der Verkehrsversuch wurde verstetigt.

Verkehrsversuch Begegnungszone Flensburg (2018)

Im Zuge des Verkehrsversuchs wurden umfangreiche **Verkehrsbeobachtungen** durchgeführt. Gemäß den Angaben der Straßenverkehrsbehörde konnte in den ersten Tagen und Wochen des Versuchs eine gewisse Unsicherheit bei den Verkehrsteilnehmenden in Bezug auf die Vorfahrts- und Vorrangregelungen festgestellt werden. Diese Unsicherheit führte regelmäßig zu gesteigerter Aufmerksamkeit und der erwarteten sowie notwendigen Interaktion zwischen Kfz- und Fußgängerverkehr.

Bei Verkehrsteilnehmenden, die mit der Begegnungszone vertraut sind, erfolgt diese Interaktion nach Beobachtungen mittlerweile weitgehend selbstverständlich. In der Regel nimmt der Kfz-Verkehr Rücksicht und ermöglicht den Fußgänger:innen die sichere Überquerung. Die angestrebten Ziele, nämlich die Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme und die Realisierung eines qualitativ verbesserten Verkehrsablaufs für alle Verkehrsteilnehmenden, wurden ohne negative Auswirkungen auf die Sicherheit erreicht. Auch der ÖPNV wird nicht eingeschränkt, weil der Kfz-Verkehr zwar langsamer, dafür aber ohne Ampeln kontinuierlich fließt. Insgesamt lässt sich feststellen, dass sich die Erwartungen erfüllt haben. Die Maßnahmen wurden nicht verstetigt und der Ursprungszustand wiederhergestellt. (Stadt Flensburg 2018)

Verkehrsversuch Bussonderfahrstreifen Münster (2021)

Laut **Unfallstatistik** kam es seit der Einrichtung des Bussonderfahrstreifens im Juli 2021 im Verlauf der Strecke zu insgesamt acht gemeldeten Un- bzw. Zwischenfällen. Der Konflikt bestand jeweils zwischen Kfz und Linienbus. Bei einem der Unfälle wurde eine Person durch eine von einem Pkw-Fahrenden erzwungenen Notbremsung in einem Linienbus leicht verletzt. Darüber hinaus entstand ausschließlich Sachschaden. Zu Unfällen zwischen Bus oder anderen Kfz und Radfahrer:innen und Fußgänger:innen kam es im Bereich der Versuchsstrecke im Erhebungszeitraum nicht. Bei den Unfällen im Knotenpunkt Herwarthstraße / Von-Steuben-Straße handelte es sich

um einen Auffahrunfall bzw. eine seitliche Berührung der Fahrzeuge im Abbiegevorgang. Bei den übrigen drei Unfällen lagen jeweils Konflikte beim Abbiegevorgang des Pkw-Verkehrs über den Bussonderstreifen vor. Zwei der drei letztgenannten Vorfälle wurden im Knotenpunkt Schorlemerstraße / Engelstraße dokumentiert. Der Rechtsabbiegestreifen aus der Bahnhofstraße in die Wolbecker Straße war über den gesamten Zeitraum der Erhebung unfallunauffällig.

Die Verkehrssicherheit im Untersuchungsgebiet war während des Versuchs unverändert. Nach einer Eingewöhnungsphase nahm vor allem, dass Fehlverhalten der Autofahrer:innen an den Knotenpunkten Schorlemerstraße / Engelstraße, Herwarthstraße / Von-Steuben-Straße und Eisenbahnstraße / Friedrichstraße ab. Auch die Querungen für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen an Berliner Platz und Windthorststraße wurden überwiegend freigehalten. Die Maßnahme wurde verstetigt. (Stadt Münster 2021)

Verkehrsversuch Jena Camsdorfer Str. / Camsdorfer Ufer

Aufgrund einer Baumaßnahme im Bereich eines beliebten Fuß- und Radwegs entlang der Saale, kam es auf östlich der Camsdorfer Brücke zu einem erhöhten Fuß- und Radverkehrsaufkommen. Um dem zu begegnen, wurde dort im Sommer 2020 eine provisorische Lichtsignalanlage für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen errichtet. Diese diente als Querungshilfe über die Karl-Liebknecht-Straße, auf der es infolgedessen zu Verkehrsbehinderungen (Rückstau, Behinderungen des ÖPNV) und Sicherheitsproblemen am Knotenpunkt „Grüne Tanne“ kam. Durch zahlreiche Rotlichtverstöße und rücksichtsloses Linksabbiegen auf das Camsdorfer Ufer entstanden für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen beim Queren erhebliche Sicherheitsdefizite. Um diesen Herausforderungen zu entgegenzuwirken und den Knotenpunkt „Grüne Tanne“ zu entlasten, wurde die lange Zeit als Einbahnstraße geführte Camsdorfer Straße, vorübergehend für einen Verkehrsversuch in beiden Richtungen geöffnet. Zusätzlich wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h eingeführt.

Im Rahmen der Evaluation wurden Geschwindigkeitsmessungen, Verkehrsbeobachtungen und Verkehrszählungen durchgeführt. Dabei wurde erfasst, dass der Rückstau auf der Karl-Liebknecht-Straße deutlich zurückging. Gefährliche Situationen zwischen Linksabbiegern und dem Fuß- und Radverkehr konnten vermieden werden. Insgesamt gab es in dem Untersuchungsgebiet in den ersten 16 Monaten weniger Unfälle, als in den 12 vorherigen Monaten. Wie erwartet hat sich das Verkehrsaufkommen in der Camsdorfer Straße ca. verdoppelt. Auch wurden zahlreiche Geschwindigkeitsverstöße festgestellt. Die gesunkene Wohnqualität in der Camsdorfer Straße wird jedoch in Anbetracht der erhöhten Verkehrssicherheit in Kauf genommen.

Die erprobten Maßnahmen wurden in angepasster Form verstetigt. Die Camsdorfer Straße bleibt weiterhin in beiden Richtungen befahrbar. Von der Karl-Liebknecht-Straße ist nun ausschließlich die Zufahrt für Radfahrende gestattet. (Stadt Jena 2022)

Verkehrsversuch Umweltspur Trier (2020)

Zur Evaluation des Verkehrsversuches wurden Erhebung folgende Methoden angewendet:

- **Verkehrszählungen und –Beobachtungen** zur Analyse des Konfliktpotentials und damit potentieller Unfallgefahr und zur Einschätzung der Qualität des Verkehrsflusses
- Medienanalyse auf Basis eines Medienkorpus
- standardisierte Online-Befragung (Fahrrad und Pkw)
- Experteninterviews mit unterschiedlichen Akteuren bzw. Akteursgruppen,
- Delphi-Befragung.

Die Datenerhebung erstreckte sich von November 2020 bis Januar 2021. In diesem Zeitraum konnten keine Veränderungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit festgestellt werden. (Universität Trier 2021)

5.3.4 Verkehrsversuche mit anderer rechtlicher Grundlage als gemäß § 45 StVO

Die Auswertung der Verkehrsversuche, die gemäß § 45 StVO angeordnet wurden (n = 61), weichen nur in wenigen Punkten von der Gesamtstichprobe (n = 104) ab. Bei Verkehrsversuchen, die nach § 45 StVO angeordnet wurden, wurden häufiger Nebenziele angegeben (bei 85 % der Verkehrsversuche). In der Gesamtstichprobe war dies bei 73 % der Maßnahmen der Fall.

Mit 86 % werden Verkehrsversuche, angeordnet nach § 45 StVO, im Vergleich zur Gesamtstichprobe (76 %) häufiger evaluiert.

Insgesamt 20 (19 %) der durchgeführten Verkehrsversuche wurden nicht nach § 45 StVO angeordnet. In diesen Fällen hatten die Befragten die Möglichkeit anzugeben, auf welcher rechtlichen oder politischen Grundlage der beschriebene Verkehrsversuch beruhte. (vgl. Tabelle 8)

Tabelle 9: Verkehrsversuche mit anderer rechtlicher Grundlage als gemäß § 45 StVO

Stadt/Gemeinde	Angegebene Anordnungsgrundlage	Verlauf des Verkehrsversuchs	Stand der Verstetigung
Bonn	Beschluss des Stadtrates	Wird derzeit durchgeführt	Verstetigung ist wahrscheinlich
Dortmund	Ratsbeschluss	Wurde durchgeführt und zum geplanten Zeitpunkt abgeschlossen	Verstetigt
Düsseldorf	-	Wird derzeit durchgeführt	Verstetigung ist wahrscheinlich
Edewecht	Beschluss	Wird derzeit durchgeführt	Weiß nicht
Ibbenbüren	Beschluss zur Sperrung der Straße	Wird derzeit durchgeführt	Verstetigung ist wahrscheinlich
Pirna	Stadtratsbeschluss Baumaßnahme genutzt	Wurde durchgeführt und zum geplanten Zeitpunkt abgeschlossen	Verstetigt
Calw	Beschluss	Wird derzeit durchgeführt	Verstetigung ist wahrscheinlich
Flörsheim am Main	-	Wurde begonnen und vorzeitig abgebrochen	Nicht verstetigt und Ursprungszustand wiederhergestellt
Freising	Initiative der Stadtverwaltung	Wurde durchgeführt und zum geplanten Zeitpunkt abgeschlossen	Verstetigt
Friedberg	Politischer Beschluss	Wird derzeit durchgeführt	Verstetigung ist wahrscheinlich
Herborn	Stadtverordnetenbeschluss	Wird derzeit durchgeführt	Verstetigung ist wahrscheinlich
Osnabrück	Forschungsvorhaben in Zusammenarbeit mit der Universität Wuppertal und TU Dresden.	Wurde durchgeführt und zum geplanten Zeitpunkt abgeschlossen	Verstetigt

Stadt/Gemeinde	Angegebene Anordnungsgrundlage	Verlauf des Verkehrsversuchs	Stand der Verstetigung
	Landtagbeschlusses zur Ermöglichung von Modellversuchen mit Tempo 30. Ratsbeschluss zur Bewerbung auf Modellstraße	Wird derzeit durchgeführt	Verstetigung ist wahrscheinlich
Recklinghausen	Ratsbeschluss	Wird derzeit durchgeführt	Verstetigung ist wahrscheinlich
Senftenberg	Beschluss der Stadtverordnetenversammlung	Wurde durchgeführt und zum geplanten Zeitpunkt abgeschlossen	Keine Angabe
Stolberg	Beschluss des städtischen Ausschusses	Wurde durchgeführt und zum geplanten Zeitpunkt abgeschlossen	Verstetigt
Vechta	Beschluss	Wurde durchgeführt und zum geplanten Zeitpunkt abgeschlossen	Verstetigt
Weimar	Baumaßnahme genutzt	Wurde durchgeführt und zum geplanten Zeitpunkt abgeschlossen	Weiß nicht
N/A (keine Antwort)	Politischer Beschluss der Bezirksvertretung	Wird derzeit durchgeführt	Verstetigung ist wahrscheinlich

In 14 Fällen wurde als Grundlage für die Anordnung ein Beschluss auf verschiedenen politischen Ebenen, wie Stadtrats-, Kreistags-, Bezirksvertretungs-, Stadtverordneten- und Landtagebene, genannt. Es ist jedoch zu beachten, dass diese Beschlüsse politischer Natur sind und keine verkehrsrechtlichen Befugnisse darstellen. Somit können allein auf Basis dieser politischen Beschlüsse keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen angeordnet werden. Eine ausführliche Recherche zur tatsächlichen verkehrsrechtlichen Grundlage der angeordneten Maßnahmen blieb trotz Überprüfung öffentlich zugänglicher Dokumente erfolglos.

Elf der insgesamt 20 Verkehrsversuche, die nicht gemäß § 45 StVO angeordnet wurden, befinden sich derzeit in Durchführung. Bei zehn der aktuell laufenden Versuche wird die Verstetigung für wahrscheinlich gehalten (1x „weiß nicht“). Acht Versuche wurden planmäßig durchgeführt und erfolgreich abgeschlossen, wobei sechs davon in den Regelbetrieb überführt wurden (1x „weiß nicht“, 1x „keine Angabe“). Lediglich ein Verkehrsversuch (Stadt Flörsheim) wurde vorzeitig abgebrochen und der Ursprungszustand wiederhergestellt.

5.4 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die vorliegenden Ergebnisse verdeutlichen einen wachsenden Trend, demnach immer mehr Städte und Gemeinden Verkehrsversuche initiieren. Insbesondere in den Jahren 2022 und 2023 zeigt sich eine signifikante Zunahme der durchgeführten Maßnahmen. Davon wurde Mehrheit der 104 untersuchten Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO angeordnet. Dies unterstreicht die Annahme, dass die Novellierung der StVO im April 2020 die Umsetzung von Verkehrsversuchen erleichtert hat und die Kommunen die dadurch gewonnenen erweiterten Handlungsspielräume aktiv nutzen, um innovative Verkehrslösungen zu erproben.

Darüber hinaus legen Ergebnisse nahe, dass Verkehrsversuche nicht nur in Großstädten, sondern vermehrt auch in kleineren Kommunen durchgeführt werden. Diese Erkenntnis unterstreicht die vielseitige Anwendung von

Verkehrsversuchen als flexibles Instrument zur Gestaltung der Verkehrssituation in unterschiedlichen städtischen Kontexten.

Die Analyse der durchgeführten Verkehrsversuche zeigt, dass eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen wurde, um die Verkehrssituation zu verbessern. Diese reichen von der Förderung des Radverkehrs über Geschwindigkeitsreduktionen bis zur Verkehrsberuhigung bzw. Modalfiltern. Die Ergebnisse der Wirkungskontrollen deuten darauf hin, dass Verkehrsversuche in den meisten Fällen positive Effekte auf die Verkehrssicherheit haben, insbesondere durch Geschwindigkeitsreduktionen, Verkehrsberuhigungen, Radverkehrsmaßnahmen und Fußverkehrsmaßnahmen. Es ist jedoch zu beachten, dass die Versuchszeiträume im Durchschnitt etwa 12 Monate betragen, möglicherweise zu kurz, um eine eindeutige Entwicklung der Verkehrssicherheit anhand von Unfallzahlen festzustellen (FGSV 2012).

Die ausgeprägte mediale Aufmerksamkeit für Maßnahmen im Verkehrsbereich und damit verbundenen Veränderungen verstärkt oft die Vorstellung im öffentlichen Diskurs, dass Verkehrsversuche aufgrund rechtlicher Klagen häufig abgebrochen werden. Die Ergebnisse der Befragung bestätigen diese Annahme nicht. Tatsächlich wurde bei über zwei Drittel der untersuchten Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO bereits eine dauerhafte Umgestaltung vorgenommen oder es besteht die Aussicht darauf.

6 Erfahrungsaustausch mit Expert:innen (AP 3)

Am 13. November 2023 führte das Difu einen dreistündigen Workshop zum Thema „Experimentierräume und nachhaltige Verkehrspolitik zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“ durch, an dem 18 ausgewählte Vertreter:innen verschiedener Städte teilnahmen. Ziel der Veranstaltung war der Austausch von Erfahrungen zum Thema Verkehrsversuche ausgewählter Kommunen untereinander. Eingeladen wurden hauptsächlich Vertreter:innen aus Städten und Gemeinden, die bereits Verkehrsversuche mit Fokus auf die Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheit durchgeführt haben. Die technische Umsetzung erfolgte via Webex Meetings. Das Difu moderierte die Veranstaltung.

6.1 Ablauf und Leitfragen

Zu Beginn des Erfahrungsaustauschs präsentierte das Difu einen kurzen Beitrag zu Verkehrsversuchen nach § 45 StVO. Im Anschluss erläuterte die UDV die Projekthintergründe und -ziele, bevor das Difu ausgewählte Ergebnisse der Online-Erhebung (AP 2) vorstellte.

Anschließend wurden die Teilnehmenden in zwei Gruppen für die interaktiven Diskussionsrunden aufgeteilt, die jeweils durch das Difu moderiert wurden. Die Diskussionen wurden anhand der folgenden sechs Leitfragen geführt:

- Welche Anordnungsgrundlagen wurden für Verkehrsversuche gewählt?
- Reicht der derzeitige Rechtsrahmen aus, um wirksame Maßnahmen zu realisieren?
- Was waren Hürden bei der Umsetzung?
- Was waren begünstigende Faktoren bei der Umsetzung?
- Welche Ziele sollten mit Verkehrsversuchen erreicht werden und welche Ziele wurden erreicht?
- Fand eine Wirkungskontrolle statt? Wie wurde gemessen?

Die Ergebnisse der Diskussion wurden in einem Protokoll sowie auf einem Conceptboard dokumentiert, auf dem die Teilnehmenden ihre Beiträge festhalten konnten.

6.2 Diskussion anhand der Leitfragen

→ Diskussion der Frage: Welche Anordnungsgrundlagen wurden für Verkehrsversuche gewählt?

Die vorherrschende Anordnungsgrundlage, von der die Teilnehmenden berichteten, ist § 45 StVO. Fast alle gaben an, dass die Verkehrsversuche auf dieser Grundlage basieren. Eine besondere Situation gab es in Solingen, wo ein erprobter Pop-up-Radweg für sechs Monate gemäß § 45 StVO angeordnet wurde, jedoch nicht als Verkehrsversuch deklariert wurde. Daher wurde für diese Maßnahme keine durchgeführt.

Hinsichtlich der rechtlichen Grundlage bildete die Stadt Marl eine Ausnahme. Dort wurden Parklets für einen Zeitraum von acht Wochen auf Kfz-Parkflächen im öffentlichen Raum errichtet, wobei die Anordnungsgrundlage eine Sondernutzung gemäß § 16 Straßenverkehrsgesetz (StrG) war.

→ Diskussion zur Frage: Reicht der derzeitige Rechtsrahmen aus, um wirksame Maßnahmen zu realisieren?

Die Antwort auf diese Frage fiel gemischt aus. Sieben der Teilnehmenden waren der Meinung, dass der aktuelle Rechtsrahmen ausreicht, um wirksame Maßnahmen durch Verkehrsversuche zu realisieren. Andererseits sahen einigen Personen Schwächen in der Rechtssicherheit der Anordnungen. In verschiedenen Fällen führten erfolgreiche Klagen gegen angeordnete Verkehrsversuche (und entsprechende Urteile, bspw. des Verwaltungsgerichts Gießen und des Verwaltungsgerichts Köln) dazu, dass bereits umgesetzte Maßnahmen zurückgenommen werden mussten. Dadurch entstehen in den Kommunen teils erhebliche Unsicherheiten, ob der große personelle und finanzielle Aufwand für die Anordnung und Umsetzung eines Verkehrsversuchs gerechtfertigt ist.

Weiterhin gab es den Einwand, dass Kommunen gerne auch „unübliche“ Maßnahmen erproben würden. Derzeit können jedoch nur StVO- und regelwerkkonforme Maßnahmen in einem Verkehrsversuch angeordnet werden. Als Beispiele für Maßnahmen, die derzeit nicht angeordnet werden können wurden Fahrradpiktogramme sowie Verkehrszeichen für Begegnungsstraßen oder verkehrsberuhigte Bereiche mit Tempo 20 genannt. Ein weiteres Defizit besteht in der Anordnung von Tempo 30. Während durch einen Verkehrsversuch eine Umsetzung als Lückenschluss zwischen zwei bereits bestehenden Tempo-30-Bereichen möglich ist, ist eine großflächige Erprobung nicht durchführbar.

→ Diskussion zur Frage: Was waren Hürden bei der Umsetzung?

Als zentrale Herausforderungen bei der Umsetzung von Verkehrsversuchen wurden von vielen Teilnehmenden wiederholt Beschwerden und Klagen aus der Bevölkerung genannt. Der Widerstand kam dabei sowohl von Gewerbetreibenden als auch Anwohnenden, wobei besonders starker Widerstand ausgelöst wurde, wenn Verkehrsversuche zu Beeinträchtigungen im ruhenden Verkehr führten oder wenn bei Verkehrsversuchen Kfz-Stellflächen entfallen sind.

Ein weiteres Problemfeld ergibt sich aus mangelnden finanziellen und personellen Ressourcen. Die rechtssichere Anordnung, Durchführung und Evaluation von Verkehrsversuchen erfordert eine sorgfältige Vorbereitung und Betreuung. Diese Kapazitäten stellen für einige Kommunen, die ohnehin häufig mit Personalmangel zu kämpfen haben, ein großes Hindernis dar. Ein Teilnehmer betonte, dass bei Projekten, insbesondere bei begrenzter Finanzierung, auch die Eigeninitiative von Privatpersonen gefragt ist. In Koblenz beispielsweise fehlten Ressourcen, um nach der Umgestaltung des Straßenraums den geschaffenen Freiraum auch mit Stadtmobiliar und Veranstaltungen zu beleben. Dies wurde schließlich von einem Mitarbeitenden der Stadt in Eigenregie organisiert, um eine tatsächliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität zu gewährleisten.

Ein Teilnehmender betonte, dass bei einigen Projekten, besonders bei knapper Finanzierung, auch Eigeninitiative von Privatpersonen gefragt ist. In Koblenz bspw. fehlten Ressourcen, um nach der Umgestaltung des Straßenraums den entstandenen Freiraum auch mit Stadtmobiliar und Veranstaltungen zu bespielen und somit auch für eine tatsächliche Aufwertung der Aufenthaltsqualität zu sorgen. Dies organisierte ein Mitarbeiter der Stadt dann selbst

→ Diskussion der Frage: Was waren begünstigende Faktoren bei der Umsetzung?

Nach Ansicht vieler Teilnehmender ist der politischer Wille ein entscheidender Treiber für die Umsetzung von Verkehrsversuchen. Projekte, hinter denen auch die Politik steht, verlaufen meist erfolgreich. Auch eine gewisse Beständigkeit der Entscheidungsträger:innen ist von Vorteil, um sicherzustellen, dass die getroffenen Maßnahmen nicht bei einem Wechsel in der Führungsebene erneut hinterfragt und im Zweifel zurückgenommen werden.

Mehrere Teilnehmende haben positive Erfahrungen mit der Vergabe von Teilleistungen an Externe gute Erfahrungen gemacht. Ein Beispiel ist die wissenschaftliche Begleitung von Verkehrsversuchen durch Universitäten bzw. Hochschulen oder Planungsbüros. Dabei wurde betont, dass es von Vorteil sei, renommierte Institutionen mit guten wissenschaftlichen Vorkenntnissen und einem positiven Ruf einzubeziehen. Die Evaluation durch Externe trägt außerdem zu einer höheren Akzeptanz bei, da diesen keine Parteilichkeit vorgeworfen wird.

Eine effektive Kommunikationsstrategie, Beteiligung der Öffentlichkeit und gezielte Informationskampagnen können die Akzeptanz von Maßnahmen steigern und somit auch den Erfolg von Verkehrsversuchen begünstigen. Hierbei gibt es ebenfalls die Möglichkeit Leistungen an externe Büros mit entsprechender Fachkompetenz zu vergeben.

→ Diskussion zu den Fragen: Welche Ziele sollten mit Verkehrsversuchen erreicht werden und welche Ziele wurden erreicht? Fand eine Wirkungskontrolle statt? Wie wurde gemessen?

Die von den Teilnehmenden genannten Ziele beziehen sich überwiegend auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raums) und die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV.

Die Beteiligung der betroffenen Akteure durch Befragungen zur empfundenen Verkehrssicherheit und der Qualität der Rad- bzw. Fußinfrastruktur während des Verkehrsversuchs gehörte bei fast allen Teilnehmenden zum Evaluationskonzept. Darüber hinaus wurden Verkehrszählungen und –Beobachtungen, Lärmkennwertmessungen, Videoerhebungen und Reisezeitvergleiche durchgeführt, um das Erreichen der gesetzten Ziele zu überprüfen. Für eine aussagekräftige Vergleichbarkeit war es wichtig, dass die Messungen sowohl während des Versuchs, aber auch in einem geeigneten Referenzzeitraum (mit gleicher Dauer und zur gleichen Jahreszeit) vor oder nach der Umsetzung der Maßnahmen erfolgten. Ein Teilnehmender betonte außerdem, dass Erhebungen nicht unmittelbar nach der Umsetzung der Maßnahmen erfolgen sollten, damit die Verkehrsteilnehmenden sich an die neuen Gegebenheiten anpassen können.

Es ist entscheidend, eine angemessene Laufzeit und einen passenden Zeitraum für Verkehrsversuche zu wählen. Im Erfahrungsaustausch wurden verschiedene Zeiträume zwischen sechs und zwölf Monaten genannt. Besonders bei Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Radverkehr haben, sollte darauf geachtet werden, dass diese in den Monaten erfolgen, in denen üblicherweise viel Fahrrad gefahren wird. Es ist außerdem von Bedeutung, dass die Laufzeit je nach Art des Verkehrsversuchs, gemäß der Zielstellung und den örtlichen Gegebenheiten sorgfältig gewählt wird.

Die Verkehrssicherheit stand meist nicht im Fokus der Verkehrsversuche, sondern wurde häufig als Nebenziel betrachtet. Unfallzahlen wurden daher oft nicht erfasst. Häufiger wird die empfundene (subjektive) Sicherheit durch Befragung der Verkehrsteilnehmenden ermittelt. Einige Teilnehmende betrachten diese Erhebung als bedeutender als die Auswertung von Unfallzahlen und –berichten.

6.3 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Erfahrungen aus der Veranstaltung betonen 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 weitere 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 führt 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 politischen Vertreter:innen 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. Daher erfolgt in vielen Fällen keine Erhebung und Auswertung von Unfallstatistiken. Die Kommunen betonen die Bedeutung der von den Verkehrsteilnehmenden empfundenen Sicherheit als einen relevanteren Faktor. Befragungen sind in nahezu allen Verkehrsversuchen integraler Bestandteil des Evaluationskonzepts.

7 Fazit und Empfehlungen

Verkehrsversuche bieten Kommunen die Möglichkeit, Maßnahmen vor ihrer dauerhaften Umsetzung lokal zu erproben und zu evaluieren. So können Lösungsansätze getestet werden, die bei einem Umbau komplex und kostenintensiv wären. 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 Städte zeigen, dass die Mehrheit der untersuchten Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO dauerhaft umgesetzt wurden oder voraussichtlich werden und somit der hinsichtlich der Zielerreichung erfolgreich waren.

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 stattfand, 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 nicht ausreichend erfolgt. Zudem sind die Versuchszeiträume von in der Regel nicht mehr als 24 Monaten zu kurz, um eine eindeutige Entwicklung der Verkehrssicherheit anhand von Unfallzahlen, beispielsweise durch die Analyse von 3-Jahres-Karten, festzustellen. Um die Auswirkungen von Verkehrsversuchen auf die Verkehrssicherheit bei zukünftigen Verkehrsversuchen angemessen zu bewerten, ist eine präzise Beschreibung der Evaluationskriterien beispielsweise im Rahmen des § 45 StVO 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 diesem Bereich noch Unsicherheiten bestehen. Selten, aber teilweise 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 klare 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.

Im vorliegenden Forschungsprojekt stand die Frage welche geeigneten Beispielstädte eignen 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. Im Hinblick auf das Folgeprojekt, in dem die Auswirkungen erprobter Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit detailliert untersucht werden sollen, könnte der Fokus daher vorrangig auf der Begleitung von Verkehrsversuchen liegen, die diese spezifischen Maßnahmen umsetzen. Außerdem sollten Städte einbezogen werden, die in Zukunft einen Verkehrsversuch durchführen zu wollen. Der Auftragnehmer hat die insgesamt 58 Städte und Gemeinden, die dies während der Online-Erhebung signalisiert haben, sortiert nach Kategorien in drei Übersichten dargestellt (vgl. Anhang 5: Potenzielle Städte für ein Folgeprojekt).

Kategorie 1: Städte mit künftigen Verkehrsversuchen, die bereits Verkehrsversuch/e gemäß § 45 StVO durchgeführt haben

Im Rahmen des Projekts konnten 22 Kommunen identifiziert werden, die bereits mindestens einen Verkehrsversuch durchgeführt haben und in der Befragung bestätigten, dass sie auch künftig einen oder mehrere Versuche umsetzen möchten.

Kategorie 2: Städte mit künftigen Verkehrsversuchen, die bereits Verkehrsversuch/e durchgeführt haben – nicht nach StVO § 45 bzw. nicht bekannt

Weitere neun Städte gaben an, mindestens einen Verkehrsversuch durchgeführt zu haben, diese/r wurde/n allerdings nicht gemäß StVO § 45 angeordnet bzw. ist die rechtliche Anordnungsgrundlage nicht bekannt.

Kategorie 3: Städte mit künftigen Verkehrsversuchen (bisher kein/e Verkehrsversuch/e durchgeführt)

27 Städte haben zwar noch kein/e Verkehrsversuche durchgeführt, planen dies aber künftig zu tun.

In einem Folgeprojekt wäre es im ersten Schritt erforderlich, die jeweiligen Ansprechpartner:innen für Verkehrsversuche in den Kommunen zu kontaktieren und den Planungsstand für künftige Verkehrsversuche abzufragen. Daher enthalten die Übersichten auch Informationen darüber, ob die Verantwortlichen Kontaktdaten für weitere Rückfragen angegeben haben. Die Übersichten sind dem Anhang 6: Kontaktliste aus der Befragung zu Verkehrsversuchen zu entnehmen. Für weitere Vorabinformationen enthalten die Übersichten außerdem Angaben zu den vorhandenen Dokumenten zum Verkehrsversuch und darüber, ob diese öffentlich zugänglich sind.

Literaturverzeichnis

Bad Zwischenahn (2023): Probeweise Durchfahrtunterbrechung wird nicht fortgeführt. Online verfügbar unter <https://www.bad-zwischenahn.de/de/aktuelles/meldungen/3695814828.php>, zuletzt aktualisiert am 24.05.2023, zuletzt geprüft am 28.01.2024.

Bondzio, Lothar; Baumert, Richard; Grunwald, Christian; Cremer, Nico (2023): Verkehrliche Begleituntersuchung zur Einrichtung eines Pop-up-Radwegs an der Wittener Straße in Bochum. Unter Mitarbeit von Lothar Bondzio, Richard Baumert, Christian Grunwald und Nico Cremer. Hg. v. Brilon Bonzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2021): Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030. Broschüre. Berlin.

Creutzig, Felix; Javid, Aneque; Soomauroo, Zakia; Lohrey, Steffen; Milojevic-Dupont, Nikola; Ramakrishnan, Anjali et al. (2020): Fair street space allocation: ethical principles and empirical insights. In: *Transport Reviews* 40 (6), S. 711–733. DOI: 10.1080/01441647.2020.1762795.

Destatis (2022): Verkehrsunfälle. Zeitreihen, 2021. Hg. v. Statistisches Bundesamt. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/verkehrsunfaelle-zeitreihen-pdf-5462403.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 06.10.2023.

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>.

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.

Erfurt, Stadtverwaltung: Verkehrsversuch Clara-Zetkin-Straße: Ergebnisbericht, zuletzt geprüft am 28.01.2024.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen. M Uko ; [ersetzt das "Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten", Ausgabe 2003]. Ausg. 2012. Köln (FGSV, FGSV 316/1).

International Transport Forum (Hg.): Safer City Streets.

Stadt Flensburg, Straßenverkehrsbehörde (2018): Begegnungszone Rathausstraße Hier: Stellungnahme im Rahmen der Evaluierung. Flensburg, 10.09.2018. Brief.

Stadt Jena: Bericht Verkehrsversuch Jena-Ost / Camsdorfer Ufer / Camsdorfer Straße. Online verfügbar unter <https://mobilitaet.jena.de/sites/default/files/2022-09/22-08-05%20Abschlussbericht%20V-Versuch%20final%20mit%20Anlagen.pdf>, zuletzt geprüft am 28.01.2024.

Stadt Münster - Amt für Mobilität und Tiefbau: Endbericht zur Evaluierung der Verkehrsversuche Münster 2021. Online verfügbar unter https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_verkehrsplanung/pdf/verkehrsversuche2021_endbericht.pdf, zuletzt geprüft am 28.01.2024.

TOLLERORT (2022): Evaluation Verkehrslabor Grelckstraße I – Einbahnstraße und Durchfahrtsperre. Online verfügbar unter <https://www.hamburg.de/contentblob/16614130/0ce9a8f7dbcb3fa4844d528a0d0a6f31/data/d-bericht-evaluation.pdf>.

Universität Trier (2021): Akzeptanz und Wahrnehmung von verkehrsplanerischen Maßnahmen im Rahmen der Verkehrswende. Ergebnisbericht zur wissenschaftlichen Begleitung der testweise eingeführten Umweltpur in der Christophstraße in Trier. Online verfügbar unter https://www.uni-trier.de/fileadmin/organisation/Presse/Dokumente/Endbericht_Umweltpur_Christophstrasse.pdf, zuletzt geprüft am 28.01.2024.

VG Frankfurt am Main (2021a): Beschluss vom 15.02.2021 - 12 L 2888/20.F. Online verfügbar unter <https://openjur.de/u/2332317.html>, zuletzt geprüft am 28.01.2024.

VG 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.

VG 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.

Wagner, Ayk; Naefe, Katja; Molenda, Inga; Reißner, Marius; Brückner, Sven; Weltring, Wiebke (2021): Leitfaden Stadtexperimente. Aktionen und Verkehrsversuche für die Mobilität der Zukunft Von der Idee bis zur Umsetzung. Mit Best-Practice-Beispielen, Anleitungen und Checklisten für die Praxis in Politik und Verwaltung. Hg. v. Zukunftsnetz Mobilität NRW. Köln.

Zukunftsnetz NRW (2021): Stadtexperimente, 10–14, 17-19.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verteilung der Stichprobe innerhalb Deutschlands	16
Abbildung 2: Verteilung der Befragten nach Bundesland	18
Abbildung 3: Größe der Kommunen nach Einwohner:innen	19
Abbildung 4: Größe der Kommunen mit Verkehrsversuchen nach Einwohner:innen	19
Abbildung 5: Anzahl der Verkehrsversuche in Städten	20
Abbildung 6: Stand der durchgeführten Verkehrsversuche	20
Abbildung 7: Verkehrsversuche nach §45 StVO	22
Abbildung 8: Laufzeit der Verkehrsversuche	22
Abbildung 9: Art der Maßnahme	23
Abbildung 10: Beteiligte Akteure an Verkehrsversuchen	25
Abbildung 11: In den Wirkungskontrollen untersuchte Indikatoren	26
Abbildung 12: Veränderung der Qualität des Radverkehrs	27
Abbildung 13: Veränderung der Qualität des MIV	27
Abbildung 14: Veränderung der gefahrenen Geschwindigkeiten	28
Abbildung 15: Veränderung der Aufenthaltsqualität	28
Abbildung 16: Veränderung der objektiven Verkehrssicherheit	29
Abbildung 17: Veränderung der subjektiven Verkehrssicherheit	29

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kategorisierung der Maßnahmen für die Übersichtsmatrix	7
Tabelle 2: Städte mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen angeordnet nach § 45 StVO (Auswahl)	10
Tabelle 3: Verkehrsversuche mit Evaluation der objektiven Verkehrssicherheit anhand von Unfallzahlen	12
Tabelle 4: Fragenblöcke der Umfrage zu Verkehrsversuchen	17
Tabelle 5: Beginn und Stand der Durchführung von Verkehrsversuchen gemäß § 45 StVO	22
Tabelle 6: Kommunen mit Verkehrsversuchen zu „Pop-up-Radwegen“	24
Tabelle 7: Haupt- und Nebenziele der Verkehrsversuche	25
Tabelle 8: Maßnahmen mit positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit	30
Tabelle 9: Verkehrsversuche mit anderer rechtlicher Grundlage als gemäß § 45 StVO	33

8 Anhang

Anhang 1: Städtefactsheets

Anhang 2: Ausgewählte Beispiele für Verkehrsversuche

Anhang 3: Fragebogen zum Thema Verkehrsversuche in Deutschland

Anhang 4: Verkehrsversuche mit Evaluationen der objektiven Verkehrssicherheit

Anhang 5: Potenzielle Städte für ein Folgeprojekt

Anhang 6: Kontaktliste aus der Befragung zu Verkehrsversuchen

Hamburg – „Ottensen macht Platz“

Im Rahmen des Verkehrsversuchs „Ottensen macht Platz“ wurden im Bezirk Hamburg-Altona insgesamt 800 Meter Straße vorübergehend als Fußgängerzone ausgewiesen. Davon betroffen sind die Ottenser Hauptstraße, die Bahnenfelder Straße, die Große Rainstraße, die Erzbergerstraße und der Spritzenplatz. Dadurch entstand in der beliebten Wohn- und Gewerbegegend ein zeitlich begrenztes Flanierquartier. Taxis und Fahrräder durften das Gebiet in Schrittgeschwindigkeit durchqueren.

Das Ziel dieses Verkehrsversuchs bestand darin, zu erfahren, wie sich eine veränderte Verkehrsregelung zugunsten der nichtmotorisierten Mobilität und die Umverteilung des öffentlichen Raums auf die Zufriedenheit der Anwohnenden, Passant:innen und Gewerbetreibenden sowie auf die Aufenthaltsqualität vor Ort auswirken.

Die überwiegend positiven Erkenntnisse führten dazu, dass die Bezirksversammlung Altona im Februar 2020 die dauerhafte Umgestaltung des Untersuchungsgebiets zu einem autoarmen Quartier beschloss (siehe Folgeprojekt „freiRaum Ottensen“)



Quelle: Isadora Tast/Bezirksamt Altona

Einwohnerzahl:	1,8 Mio.
Stadtgröße:	Größere Großstadt
Art des Verkehrsversuchs:	Begegnungszone
Räumlicher Bezug:	Flächig

Maßnahmen:

- Ausweisung einer Fußgängerzone auf 800 m
- Farbige Bodenmarkierungen an den Eintrittspunkten, um eine zusätzliche Schwellenwirkung und Bewusstsein für den veränderten Zustand zu erzeugen
- Aufstellen von Parklets, Begrünungselementen und Informationstafeln
- Schaffung zusätzlicher Abstellflächen für Räder
- Ausnahmegenehmigungen für Anlieger:innen mit privatem Stellplatz im Versuchsgebiet und Menschen mit Behinderungen
- Angebot vergünstigter Dauerstellplätze in umliegenden Parkhäusern während des Versuchs

- Be- und Entladen von nicht händisch transportierbaren Waren zwischen 23:00 und 11:00 Uhr erlaubt

Versuchszeitraum:

09.2019 bis 02.2020

Beteiligte Akteure:

- Bezirksamt Altona, urbanista, ARGUS Stadt und Verkehr, Treibhaus Landschafts-architekten, Urban Attitude, Teleinternetcafé und das Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TU Hamburg (Evaluation)

Evaluation:

- Befragung der Haushalte im Quartier
- Befragung der Gewerbetreibenden vor Ort
- Befragung von Passant:innen im Projektgebiet
- Erhebungen (Verkehrszählungen) des ruhenden und fließenden Verkehrs (inklusive Fußverkehr) vor und während des Projekts
- Raubeobachtungen vor und während des Projekts

Wirkungen:

Ergebnisse der Befragungen:

- Aufenthaltsqualität wird von 79% der Befragten als verbessert angegeben
- 73 % der befragten Anwohner:innen gaben an, dass der Verkehrslärm während des Versuchs reduziert hat
- 88 % der Befragten gaben an, dass sich die Verkehrssituation für den Radverkehr verbessert hat
- 88 % der Befragten gaben eine Erhöhung der empfundenen Verkehrssicherheit für Kinder an
- 80 % der Befragten gaben an, dass sich die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr verbessert hat

Verstetigung:

Verstetigung im Rahmen des Folgeprojekts „freiRaum Ottensen“

Besonderheiten/Learnings:

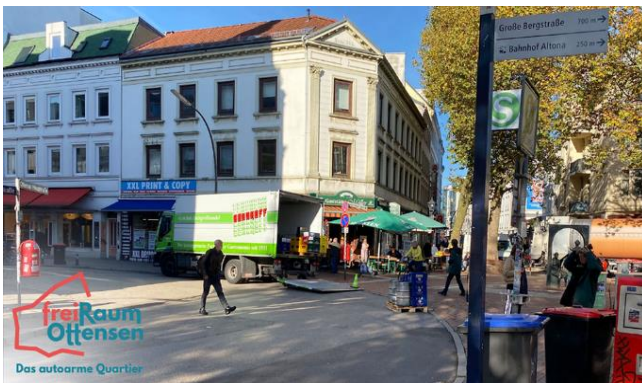
- Der Verkehrsversuch musste aufgrund eines Eilverfahrens vor dem Hamburger Verwaltungsgericht am 03.02.2020 vorzeitig abgebrochen werden. Die Klage wurde von zwei gewerblichen Anliegern eingereicht. 2020 wurde dennoch eine Teilverstetigung des Projekts beschlossen.
- Wenn die Straßenverkehrsbehörde den Verkehrsversuch gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO anordnet, ist eine sorgfältige Begründung der Gefahrenlage entscheidend. Eine Umgestaltung aufgrund einer verbesserten Lebens- und Aufenthaltsqualität ist nicht durchführbar.

Quelle:

Berestetska, A., Gaffron, P., Gantert, M. (2021): Evaluation des temporären Flanierquartiers "Ottensen macht Platz" in Hamburg-Altona. TUHH Institut für Verkehrsplanung und Logistik. S.26-28, 85-100.
URL: <https://www.hamburg.de/content-blob/15577914/cdbf3be11e852d99ea8882dec8323f14/data/evaluationsbericht-ottensen-macht-platz-.pdf>

„freiRaum Ottensen“ – Das autoarme Quartier Verstetigung des Modellprojekts „Ottensen macht Platz“

Aufbauend auf das Pilotprojekt „Ottensen Macht Platz“ in 2019 hat das Projekt „freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier“ zum Ziel, den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr in dem dicht bebauten Stadtteil Ottensen langfristig zu reduzieren. Dabei sollen nicht nur die beiden zentralen Quartiersachsen Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße in ihren Straßenquerschnitten zugunsten von Fuß- und Radverkehr umgebaut, sondern auch die umliegenden Straßen durch gezielte Anpassung der Verkehrsführung in Form von Erschließungsschleifen von dem Durchgangs- und Parksuchverkehr entlasten werden.



Quelle: Bezirksamt Altona

Maßnahmen:

- Bürger:innen konnten sich über verschiedene Beteiligungsformate einbringen
- Straßenteile im Projektgebiet werden für den Kfz-Verkehr gesperrt
- Anlieger:innen mit privatem Stellplatz im Gebiet, Anwohner:innen mit Schwerbehindertenausweis, Taxis und On-Demand-Verkehre können eine dauerhafte Ausnahmegenehmigung zum Befahren des Gebiets erhalten
- Andere motorisierte Verkehrsteilnehmer:innen können zwischen 23:00 und 11:00 Uhr in das Gebiet einfahren

- Am Rand des Gebiets werden Ladezonen vorgesehen, die auch von Handwerksbetrieben und Pflegediensten genutzt werden können
- Als zentrale Quartiersachse werden zwei Straßen als Fahrradstraßen ausgewiesen

Umsetzungszeitraum:

Seit Herbst 2022 (Umbau 2025 geplant)

Besonderheiten/Learnings:

Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sind entscheidend für die Akzeptanz.

Quellen:

Freie Hansestadt Hamburg (o. J.): FAQ zum Projekt freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier. URL: <https://www.hamburg.de/altona/freiraumottensen-faq/>

Freie Hansestadt Hamburg (2021): Dokumentationen der Beteiligungsformate. URL: <https://www.hamburg.de/altona/freiraumottensen/15826456/dokumentation-beteiligungsformate/>

Erfurt – Verkehrsversuch Clara

Das mehrmonatige Verkehrsversuchsprojekt "Clara", in der Clara-Zetkin-Straße in Erfurt, zielte darauf ab, die Straße attraktiver, stadtklimatisch gesünder und sicherer für alle Verkehrsteilnehmenden zu gestalten. Mit dem Verkehrsversuch hat die Stadt geprüft, ob eine durchgehend einspurige Verkehrsführung in der Clara-Zetkin-Straße empfehlenswert ist. Dabei war die Straße auf nur einer anstatt wie zuvor auf zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung befahrbar. Das Ergebnis des Versuchs: Die einspurige Straßenführung ist umsetzbar, sinnvoll und sicher. Parallel fand eine Bürgerbeteiligung mit verschiedenen Formaten statt. Die Stadtbevölkerung hatte die Möglichkeit, sich aktiv einzubringen und ihre Bedürfnisse, Wünsche sowie Bedenken zu äußern.

Die technisch gestützte Untersuchung und Bürgerbeteiligung dienten als Grundlage für eine qualifizierte Entscheidung des Erfurter Stadtrats zur Zukunft der Straße. Im Juli 2022 beschloss der Stadtrat den Umbau mit einspuriger Straßenführung und beauftragte die Stadtverwaltung mit den Planungen.

Clara-Zetkin-Str. (vorher)



Quelle: Stadtverwaltung Erfurt

- Einwohnerzahl:** 214.000
- Stadtgröße:** Kleinere Großstadt
- Art des Versuchs:** Radfahrstreifen
- Räumlicher Bezug:** Linienhaft
- Maßnahmen:**
- Fahrbahn-Reduzierung für MIV von vier auf zwei Spuren (einspurig je Fahrtrichtung)
 - Wegfall von Stellplätzen zugunsten von Radverkehrsanlagen, Stadtgrün und Stadtmobiliar (Parklets) und Informationstafeln

Versuchszeitraum:
09.2021 bis 03.2022

Beteiligte Akteure:

- Stadtverwaltung Erfurt und pwp-systems GmbH (Halle) (Evaluation), Lots* Gesellschaft für verändernde Kommunikation mbH

Evaluation:

- drei Verkehrserhebungen (10/2021, 11/2021 und 01/2022)
- Verkehrszählungen aus früheren Erhebungen
- Unfallstatistik der Polizei
- Daten von Ampeln aus dem Stadtgebiet, die Auskunft über das Verkehrsaufkommen geben
- Online-Bürgerumfrage 09/21- 01/22 (n = 3.300)

Vision „Grüne Clara“ (nachher)



Quelle: Stadtverwaltung Erfurt

Wirkungen:

- Unfälle im Zeitraum des Versuchs haben nicht zugenommen
- deutlich geringere Verkehrsstärke: sicheres Queren für zu Fuß Gehende und Radfahrende
- keine Einschränkungen durch Verlagerung des Verkehrs in den angrenzenden Straßen
- Bürger:innen bewerteten den Verkehrsversuch positiv; insbesondere die Verkehrsberuhigung, Lärminderung und Erhöhung der Qualität des Wohnquartiers. Auch die bessere Nutzung für zu Fuß Gehende und die Möglichkeiten, die Straße grüner zu gestalten, gefiel einer Vielzahl der Beteiligten
- 01/2022 (Ende des Beteiligungszeitraums) stimmten 62 % der Befragten einem künftigen Umbau der Straße zu

Verstetigung:

Die Maßnahmen werden aktuell verstetigt (Umsetzung und Bau voraussichtlich ab 2025 in mehreren Bauabschnitten).

Besonderheiten/Learnings:

- Die dringend notwendige Sanierung des Schwemmbachkanals machte es möglich, einen begrenzten Zeitraum der Bauarbeiten für den Versuch zu nutzen (Nutzung des „Window of Opportunity“).

→ Die Stadt erhält für den „grünen Umbau“ Fördermittel aus dem Bundesprogramm „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel“.

Quellen:

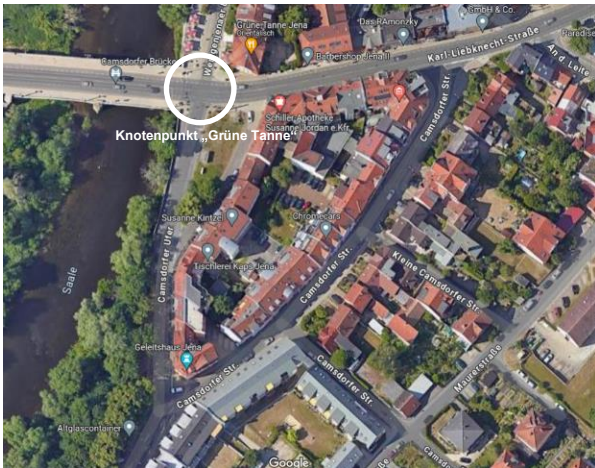
Landeshauptstadt Erfurt (2022): Verkehrsversuch Clara-Zetkin-Straße, Ergebnisbericht. Erfurt. URL: https://www.erfurt.de/mam/ef/service/mediathek/publikationen/2022/verkehrsversuch_clara_zetkin_strasse_ergebnisbericht.pdf

Jena– „Camsdorfer Straße/Ufer“

Die Stadt Jena hat sich zum Ziel gesetzt, den Rad- und Fußverkehr als wichtiges Element einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu fördern. In diesem Zusammenhang wurde der Verkehrsversuch Camsdorfer Straße / Camsdorfer Ufer initiiert.

Aufgrund einer Baumaßnahme im Bereich eines beliebten Fuß- und Radwegs entlang der Saale, kam es auf östlich der Camsdorfer Brücke zu einem erhöhten Fuß- und Radverkehrsaufkommen. Um dem zu begegnen, wurde im Sommer 2020 eine provisorische Lichtsignalanlage für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen errichtet. Diese diente als Querungshilfe über die Karl-Liebknecht-Straße, auf der es infolgedessen zu Verkehrsbehinderungen (Rückstau, Behinderungen des ÖPNV) und Sicherheitsproblemen am Knotenpunkt „Grüne Tanne“ kam. Durch zahlreiche Rotlichtverstöße und rücksichtsloses Linksabbiegen auf das Camsdorfer Ufer entstanden für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen beim Queren erhebliche Sicherheitsdefizite. Um diesen Herausforderungen zu entgegenzuwirken und den Knotenpunkt „Grüne Tanne“ zu entlasten, wurde die lange Zeit als Einbahnstraße geführte Camsdorfer Straße, vorübergehend für einen Verkehrsversuch in beiden Richtungen geöffnet.

Luftbild des Untersuchungsgebiets



Quelle: Google Maps

Einwohnerzahl:	111.000
Stadtgröße:	Kleinere Großstadt
Art des Verkehrsversuchs:	
Änderung der Verkehrsführung	
Räumlicher Bezug:	Linienhaft
Maßnahmen:	

- Aufhebung der Einbahnstraßenregelung
- einseitige Sperrung der Einfahrt für Lkw

- Begrenzung der ausgewiesenen Maximalgeschwindigkeit auf 20 km/h
- Einrichtung einer Querungshilfe für Fußgänger:innen

Querungshilfe für Fußgänger:innen an der Einfahrt in die Camsdorfer Straße



Quelle: Stadt Jena

Versuchszeitraum:

08.2020 bis 08.2022

Beteiligte Akteure:

- Stadt Jena, Yumex GmbH (Simulationsuntersuchung)

Evaluation:

- Geschwindigkeitsmessungen
- Verkehrsbeobachtungen
- Verkehrszählungen

Wirkungen:

- Rückstau auf der Karl-Liebknecht-Straße ging zurück
- Deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt „Grüne Tanne“
- Nach den ersten 16 Monaten des Verkehrsversuchs wurden weniger Unfälle registriert, als in den 12 Monaten vor dem Versuch
- Verkehrsbelastung auf der Camsdorfer Straße hat sich ca. verdoppelt
- häufige Überschreitung der Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h
- Wohnqualität auf der Camsdorfer Straße ist gesunken

Verstetigung:

- Die erprobten Maßnahmen wurden in angepasster Form verstetigt.
- Die Camsdorfer Straße bleibt weiterhin in beiden Richtungen befahrbar. Jedoch ist von der Karl-Liebknecht-Straße aus nun ausschließlich die Zufahrt für Radfahrende gestattet.

Besonderheiten/Learnings:

- Auf festgestellte Defizite reagierte die Stadtverwaltung mit entsprechenden Nachträgen.
- Die geminderte Wohnqualität in der Camsdorfer Straße wird, ob der verbesserten Verkehrssicherheit, in Kauf genommen.
- Der Verkehrsversuch war ursprünglich von August 2020 bis August 2021 geplant. Die Laufzeit wurde anschließend verlängert, weil aufgrund der Corona-Pandemie keine ausreichenden Daten gesammelt werden konnten.
- Das Verwaltungsgericht Gera entschied, dass der Verkehrsversuch im August 2022 beendet werden musste, da seine Laufzeit unangemessen lang war.

Quellen:

Stadt Jena (2022): Bericht zum Verkehrsversuch Jena-Ost / Camsdorfer Straße / Camsdorfer Ufer (Veröffentlicht am: 05.08.2022). URL:

<https://mobilitaet.jena.de/sites/default/files/2022-09/22-08-05%20Abschlussbericht%20V-Versuch%20final%20mit%20Anlagen.pdf>

Stadt Jena (2022): Neue Verkehrsführung entlastet die Camsdorfer Straße (Veröffentlicht am: 17.08.2022). URL: <https://rathaus.jena.de/de/neue-verkehrsfuehrung-entlastet-die-camsdorfer-strasse>

Zwickau - Marienthaler Straße

Im Rahmen des Zwickauer Verkehrsversuchs wurden entlang der Marienthaler Straße auf bestimmten Abschnitten beidseitig Radverkehrsstreifen angelegt. Die Breite der Streifen variiert je nach Fahrbahnbreite und beträgt zwischen 1,85 bis 2,80 Metern. Die Maßnahme wurde in Zusammenarbeit mit verschiedenen Planungsgruppen, darunter die Unfallkommission, durchgeführt, um die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern und den Verkehrslärm zu reduzieren. Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Knotenpunkt Marienthaler Straße/Agricolastraße gewidmet, an dem es zu Unfalhäufungen mit schweren Personenschäden gekommen ist. Nach der einjährigen Versuchslaufzeit erfolgte eine Auswertung der Maßnahme durch die LISt Gesellschaft für Verkehrswesen. Diese empfahl, das Unfallgeschehen über einen längeren Zeitraum zu betrachten, um die Unfallzahlen valide erfassen zu können.

Kreuzung vor der Markierung



Quelle: Polizei Sachsen

Einwohnerzahl: 91.000
Stadtgröße: Größere Mittelstadt
Art des Versuchs: Radfahrstreifen
Räumlicher Bezug: Linienhaft

Maßnahmen:

- Fahrbahn-Reduzierung für MIV von vier auf zwei Spuren (einspurig je Fahrtrichtung)
- Markierung von zwei Radverkehrsstreifen

Versuchszeitraum:

09.2021 bis 09.2024

Beteiligte Akteure:

- Stadtverwaltung Zwickau, Unfallkommission, AG Radverkehrsplanung und die AG Lärmaktionsplanung, LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH (Evaluation)

Kreuzung nach der Markierung



Quelle: Polizei Sachsen

Evaluation:

- Evaluation des Unfallgeschehens vorher (01.09.2020 bis 31.08.2021) und während des Versuchs (01.11.2021 bis 31.07.2022)

Wirkungen:

Kreuzung Marienthaler Straße/Agricolastraße:

- Zahl der Unfälle ist signifikant zurückgegangen (vor dem Verkehrsversuch: acht Unfälle, während des Verkehrsversuchs: drei Unfälle)
- wirksame Reduktion der Einbiegen-/Kreuzen Unfälle (vorher: neun Unfälle, nachher: ein Unfall)
- Anstieg der Abbiegeunfälle von zwei auf neun (ohne Personenschaden)

Gesamter Testabschnitt der Marienthaler Straße:

- Unfallrückgang von 30 Unfällen vorher auf 24 Unfälle nachher

Besonderheiten/Learnings:

- Um zuverlässige Daten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erhalten, ist ein Versuchszeitraum von drei Jahren erforderlich.

Quellen:

Stadt Zwickau (2021): Verkehrsversuch: Abschnitte der Marienthaler Straße erhalten Fahrradstreifen (Veröffentlicht am: 24.09.2021). URL: <https://www.zwickau.de/de/aktuelles/pressemitteilungen/2021/september/386.php>

LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH (2023): Auswertung Verkehrsversuch Marienthaler Straße (Veröffentlicht am: 29.03.2023). URL: <https://www.zwickau.de/media/downloads/nachrichten/download-news-2023/Verkehrsversuch-Marienthaler-Strasse-Auswertung-LISt-GmbH.pdf>

Münster – Hörsterstraße-Bült

Das Hauptziel des Verkehrsversuches Hörsterstraße-Bült in Münster bestand darin den motorisierten Verkehr in der engen Altstadtstraße sowie auf dem Platz am Bült zu reduzieren und die Verkehrsbelastung durch versuchsweise Unterbindung von Durchgangs- und Parksuchverkehren mittels einer Durchfahrtsperre wirksam zu verringern. Ergänzend wurden die öffentlich ausgewiesenen Parkplätze in der Hörsterstraße und am Bült aufgehoben, um Raum für eine zeitweilige Umverteilung und Aufwertung des öffentlichen Raumes zu schaffen. Hierdurch sollte die Aufenthaltsqualität im Quartier erhöht und vielfältige neue Nutzungsideen sowie Gestaltungselemente auf den nun freien Verkehrs- und Stellplatzflächen erprobt werden. Während des Versuches wurden insgesamt 23 Bewohner-Parkplätze sowie 20 öffentliche Parkplätze mit zeitlicher Begrenzung aufgehoben.

Die Anlehnbügel für Fahrräder auf dem gesperrten Parkplatz am Bült bleiben nach dem Verkehrsversuch dauerhaft installiert.

Verkehrsversuch Hörsterstraße



Quelle: Stadt Münster

Einwohnerzahl:	321.000
Stadtgröße:	Kleinere Großstadt
Art des Versuchs:	Verkehrsberuhigung, Parkraummanagement
Räumlicher Bezug:	Linienhaft, punktuell

Maßnahmen:

- Durchfahrtsverbot der Hörsterstraße für motorisierten Verkehr (Durchfahrtsperre mittels herausnehmbarer Sperrpfosten)
- Sperrung des Parkplatzes Bült für den Kfz-Verkehr und Umgestaltung des Platzes (temporäres Stadtmobiliar/Parklets und Stadtbegegrünung, temporäre Fahrradabstellanlagen, Fläche für ansässige Außengastronomie)

Versuchszeitraum:

05.2021 bis 09.2021

Beteiligte Akteure:

- „Jour Fixe Verkehrsversuche“ (Leitung: Amt für Mobilität und Tiefbau): Verkehrsmanagement und Bauausführung, Straßenverkehrsbehörde und Ordnungsamt in Abstimmung mit Direktion Verkehr der Polizei; optionale Mitglieder: Feuerwehr und Fachstelle für Verkehrsbelastungszahlen; Fachstelle für Kommunikation des Masterplans Mobilität 2035+, Münster Marketing, LK Argus, Büro Helmert
- Fahrradbügel Bült



Quelle: Stadt Münster

Evaluation:

- Evaluation der Verkehrsunfalllage
- vergleichende Knotenpunktzählung
- Auswertung von Traffic Flow Data (TFD)
- Zählung des Rad- und Fußverkehrs im Seitenraum und des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Erfassung der Lärm- und Feinstaubbelastungen durch zwei senseboxen
- Online-Befragung zur Akzeptanz
- Beobachtung der Akzeptanz und Nutzungsdensität des aufgestellten Stadtmobiliars

Wirkungen:

- unauffällige Unfalllage: ein Unfall ohne Personenschaden im Versuchszeitraum (Einparkmanöver mit Sachschadensfolge)
- Verringerung der durchschnittlichen Lärmbelastung von 0,1 bis 0,3 dB
- Steigerung Fußverkehrsanteil (um 43 %) und Radverkehrsanteil um 21 %
- verbotswidrige Nutzung des Gehweges durch Radfahrer:innen um ca. 92 % gesunken
- Fahrzeitgewinne für Busse (5 bis 7 Min.)
- positive Resonanz der Bürger:innen hinsichtlich der gesperrten Parkplätze (55 %), Verbesserung

der subjektiven Verkehrssicherheit durch Sperrung für Kfz und Busverkehr

- temporär aufgestellte Mobiliar wurde gut angenommen und intensiv genutzt

Verstetigung:

- Im September 2021 wurde der Verkehrsversuch in der Hörsterstraße rückgebaut und in den ursprünglichen Zustand versetzt.
- Derzeit wird ein Verfahren vorbereitet, um die Buslinien 6, 8 und N82 dauerhaft aus der Hörsterstraße zu entfernen und die Straße neu zu gestalten.
- Der Platz am Bült wurde bereits als temporärer neuer Stadtplatz etabliert – ohne Parkplätze.

Besonderheiten/Learnings:

- Eine intensive ämterübergreifende Zusammenarbeit sowie die enge Verzahnung mit Genehmigungs- und Sicherheitsbehörden sowie externen Stellen tragen zum Erfolg von Verkehrsversuchen bei.
- Der Einsatz temporärer und flexibler Elemente im Straßenraum ermöglichte eine Anpassung an geänderte Anforderungen und Erfahrungen während des Versuchs.

Quellen

Stadt Münster (2021): Endbericht zur Evaluierung der Verkehrsversuche Münster. URL:

https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_verkehrsplanung/pdf/verkehrsversuche2021_endbericht.pdf

Neuss - Sebastianusstraße

Der Verkehrsversuch Sebastianusstraße ist ein integraler Bestandteil der "Radachse Innenstadt", der im Juli 2021 startete. Dieser Versuch umfasst die zentrale Verbindung vom Stadionviertel zur Innenstadt über die Drususallee als Fahrradstraße. Nach der Überquerung des Benno-Nußbaum-Platzes setzt sich die Fahrradstraße sowohl über die Hamtorstraße/Michaelstraße als auch über die Sebastianusstraße und Am Glockhammer fort.

Ab dem 01.08.2021 wurde die Sebastianusstr. und somit auch die Überquerung des Hauptstraßenzuges zusätzlich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu bestimmten Zeiten gesperrt. Die dort ausgewiesene Fahrradstraße wurde konzipiert, um dem Fuß- und Radverkehr zusätzliche Sicherheit und Raum zu bieten. Gleichzeitig sollte durch eine temporäre grafische Umgestaltung, Möblierung und Begrünung der Straße eine höhere Lebens- und Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Dies wurde erreicht, indem Pkw-Stellplätze umgewandelt wurden, um ein verändertes Erscheinungsbild zu erzeugen. Zu dem Projekt erfolgte eine intensive Bürgerbeteiligung vor Ort und im Internet.

„Kreidet Teppich“ Sebastianusstr.



Quelle: Stadt Neuss

Einwohnerzahl:	155.000
Stadtgröße:	Kleinere Großstadt
Art des Versuchs:	Fahrradstraße
Räumlicher Bezug:	Linienhaft

Maßnahmen:

- Einrichtung einer Fahrradstraße
- Befahren mit Pkw nicht mehr erlaubt; Lieferverkehr von 6:00 bis 13:00 Uhr erlaubt (Sperrung durch Poller)

- Reduzierung von Pkw-Stellplätzen zugunsten von Parklets, Abstellflächen für Fahrräder und Blumenkübeln

Versuchszeitraum:

08.2021 bis 03.2022

Beteiligte Akteure:

Stadt Neuss

Evaluation:

- Verkehrszählungen
- Online-Befragung (1.600 Bürger:innen)

Wirkungen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr durch Vermeidung von Konflikten mit MIV
- Die Herausnahme des Individualverkehrs in der Sebastianusstraße hat nach den Auswertungen der Verkehrszählgeräte an mehreren Stellen der Erftstraße und in der Drususallee sowie auf Grundlage zahlreicher Beobachtungen der Verkehrssituation vor Ort zu unterschiedlichen Zeiten zu keinen größeren Auswirkungen in den umliegenden Straßen geführt.
- Signifikant spürbare Erhöhung der empfundenen Verkehrssicherheit für den Radverkehr
- Probleme mit Erkennbarkeit der Fahrradstraßen
- 56 % der Befragten werten Versuch als Erfolg.
44 % werten den Versuch eher nicht als Erfolg

Verstetigung:

Die Maßnahmen wurden in modifizierter Form verstetigt: Nach Abschluss des Verkehrsversuchs wurde nach Ratsbeschluss am 1. April 2022 auf der Sebastianusstraße und dem Glockhammer (zwischen Hamtorwall und Spulgasse) ein Verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet. Die Zufahrt für Kfz ist Mo. bis Fr. zwischen 6:00 und 19:00 Uhr und am Samstag bis 13:00 Uhr erlaubt.

Besonderheiten/Learnings:

Die gesamte „Radachse Innenstadt“ wird beibehalten. Für die dauerhafte Umsetzung sieht die Verwaltung eine deutlichere Kennzeichnung der Fahrradstraßen mithilfe von Piktogrammen und Bodenmarkierungen vor.

Quellen:

Stadt Neuss - Amt für Verkehrsangelegenheiten (2022): Mitteilung der Verwaltung: Verkehrsversuch Radachse Innenstadt - Bewertung und weiteres Vorgehen. Neuss (Veröffentlicht am: 09.02.2022). URL: <https://ris-neuss.itk-rheinland.de/sessionnet-neubi/getfile.asp?id=163686&type=do>

Stadt Neuss (o. J.): Neuss Mobil. URL: <https://neuss-mobil.de/massnahmen/>

Trier – „Umweltspur“ Christophstraße

Entsprechend eines Stadtratsbeschlusses aus dem Jahr 2009 sollten in Trier sogenannte „Umweltspuren“¹ im Stadtgebiet, insbesondere in der Innenstadt, den Verkehrsfluss verbessern und den Radverkehr sowie öffentlichen Nahverkehr fördern. Ziel ist es, Menschen dazu zu bewegen, vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Fahrrad und/oder den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umzusteigen und so die Verkehrswende in Trier zu voranzutreiben.

Mit dem Ziel, die Nutzung und Auswirkungen sowie die Akzeptanz von „Umweltspuren“ zu testen und zu evaluieren, richtete die Stadt zwischen dem 16.09. und dem 30.11.2020 eine temporäre „Umweltspur“ auf einem 250 Meter langen Abschnitt der Christophstraße ein. Die gelb markierte Spur auf dem rechten Fahrstreifen war ausschließlich für Busse des ÖPNV und Radfahrende zugänglich, während der linke Fahrstreifen weiterhin für den MIV offenstand.

Provisorisch eingerichtete Umweltspur auf der Christophstraße



Quelle: Stadt Trier

Einwohnerzahl:	111.000
Stadtgröße:	Kleinere Großstadt
Art des Verkehrsversuchs:	Umweltspur
Räumlicher Bezug:	Linienhaft
Maßnahmen:	
→ Einziehen der rechten Fahrspur des Kfz-Verkehrs	
→ Beschilderung und Markierung der rechten Fahrspur als Umweltspur (Freigabe für Radverkehr und Busse des ÖPNV)	

Versuchszeitraum:

09.2020 bis 12.2020

Beteiligte Akteure:

→ Stadt Trier, Universität Trier, Hochschule Trier (Evaluation)

Evaluation:

→ Medienanalyse
→ Online-Befragung von Rad- und Autofahrer:innen
→ Expert:inneninterviews
→ Verkehrszählungen und -beobachtungen

Wirkungen:

→ keine Störungen des MIV
→ leicht erhöhtes Sicherheitsgefühl bei Radfahrenden
→ eine Veränderung in Bezug auf die objektive Verkehrssicherheit war nicht festzustellen

Verstetigung:

→ Die erprobte Umweltspur auf der Christophstraße wurde 2022 auf einer Länge von 400 Metern verstetigt.
→ Zusätzlich zur aufgebrachten durchgezogenen Linie wurden Fahrrad-Piktogramme in Kombination mit dem Schriftzug „BUS“ aufgebracht.

Besonderheiten/Learnings:

→ Um die mediale Berichterstattung und den Diskurs in sozialen Netzwerken zu erfassen, wurde eine Medienanalyse durchgeführt. Dabei lag der Fokus auf der medialen Berichterstattung über Umweltspuren in Trier, Düsseldorf und Essen. Dies ist eine empfehlenswerte Vorgehensweise um Argumentationsstrukturen sowohl für als auch gegen die Einführung von Maßnahmen zu identifizieren und dabei neuralgische Punkte sowie Probleme zu erörtern.

Quellen:

Universität Trier (2021): Akzeptanz und Wahrnehmung von verkehrsplanerischen Maßnahmen im Rahmen der Verkehrswende – Ergebnisbericht zur wissenschaftlichen Begleitung der testweise eingeführten Umweltspur in der Christophstraße in Trier. URL: https://www.uni-trier.de/fileadmin/organisation/Presse/Dokumente/Endbericht_Umweltspur_Christophstrasse.pdf

Stadt Trier (2022): Evaluierung: Gute Noten für die Umweltspur Christophstraße (Veröffentlicht am: 23.07.2021). URL: <https://www.trier.de/umwelt-verkehr/radverkehr/radverkehr-aktuell/evaluierung-gute-noten-fuer-die-umweltspur-christophstrasse/>

¹ Eine Umweltspur ist eine spezielle Fahrspur auf Straßen, die für umweltfreundliche Fahrzeuge oder den ÖV reserviert ist.

Stadt – Projekt/ Verkehrsversuch	Art des Verkehrsversuchs	Laufzeit	Maßnahme/n	Effekte Verkehrssicherheit	Weitere Effekte/Nebeneffekte	Evaluation und Ergebnisse	Materialien zur Evaluation/Links
Berlin – Graefekiez (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg)	Verkehrsberuhigung	Geplant für Frühjahr 2023 bis Herbst 2023	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zahlreicher Kfz-Stellplätze (Behinderterstellplätze bleiben bestehen) • Entsiegelung/Umgestaltung der freigewordenen Flächen • Einrichten von Lade- und Lieferzonen • Einrichten/Ausbau von Car- und Bikesharing • Flächendeckende Einrichtung von Spielstraßen • Durchfahrtsperre für Kfz in der Schönleinstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verkehrssicherheit, besonders auf Schulwegen 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität • Verbesserung der Sharing-Angebote 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorher-Nachher-Untersuchungen • Verkehrszählungen • Befragungen 	<p>SPD Fraktion Friedrichshain (2022): Anträge und Anfragen für die BVV am 27.04.2022. URL: https://spdfraktion-xhain.de/2022/04/antraege-und-anfragen-fuer-die-bvv-am-27-04-2022/</p> <p>Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (o. J.): Projekt Graefekiez - Schrittweise mehr Platz. URL: https://www.projekt-graefekiez.de/</p>
Berlin – Pop-Up Bikelane (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Charlottenburg-Wilmersdorf)	Pop-Up-Radweg	Seit 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Zwei Meter breite Fahrspur • Einrichtung durch gelbe Markierung und Baken 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr durch physische Trennung vom Kfz-Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Kfz-Verkehrs • Stärkung des Radverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrszählung- und Beobachtung • Onlineumfrage TU Berlin, DLR, IASS Potsdam • Erhöhtes Sicherheitsempfinden der befragten Teilnehmer:innen des nicht-motorisierten Verkehrs • 70 % der Befragten gaben positive bis sehr positive Rückmeldung • Mögliche Einhaltung des Mindestabstands von 1,5 m 	<p>Pop-Up Republik - Mobilitätswende Berlin. Pop-Up-Radwege. URL: https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Popup-Radwege/Infografik_Pop-up-Radwege.pdf</p> <p>InfraVelo (o. J.): Temporäre Radfahrstreifen - Mehr Platz für Radfahrende in Berlin. URL: https://www.infravelo.de/temporaere-radfahrstreifen/</p> <p>adfc Berlin (2022): PopUp BikeLanes: Mehr Platz für Radfahrende und zu Fuß Gehende jetzt. URL: https://adfc-berlin.de/radverkehr/infrastruktur-und-politik/834-mehr-platz-fuer-radfahrende-und-zu-fuss-gehende-jetzt.html</p>

Stadt – Projekt/ Verkehrsversuch	Art des Verkehrsversuchs	Laufzeit	Maßnahme/n	Effekte Verkehrssicherheit	Weitere Effekte/Nebeneffekte	Evaluation und Ergebnisse	Materialien zur Evaluation/Links
Berlin – Stadtplatz – Kreuzung Horstweg/Wundtstraße (Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf)	Verkehrsberuhigung	09.2021 bis 10.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung einer Kreuzung in eine Platzfläche • Sperrung des Platzes für den Kfz-Verkehr • Begrünung und Aufwertung des Platzes durch Stadtmobiliar 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Separieren des Kfz-Verkehrs von anderen Verkehrsteilnehmer:innen 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorher-Nachher-Untersuchungen • Verkehrszählung • Passantenbefragung • Haushaltsbefragung 	<p>Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf. Jetzt mitwirken: Stadtplatz Horstweg/Wundtstraße soll umgestaltet werden. URL: https://www.berlin.de/ba-charlottenburgwilmersdorf/aktuelles/pressemitteilungen/2023/pressemitteilung_1293732.php</p> <p>DLR Verkehr (o. J.): Reallabor „Temporärer Stadtplatz Klausenerplatz Kiez“. URL: https://verkehrsfor-schung.dlr.de/de/projekte/realexperiment-temporaerer-stadtplatzklausenerplatz-kiez/zeitstrahl-was-ist-konkret#17</p>
Bielefeld – Ehlenruper Weg/Rohrteichstraße	Fahrradstraße	1.Phase 10.2022 bis 03.2023 2.Phase 04.2023 bis 06.2023	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichten einer Fahrradstraße in zwei Testphasen: • 1. Phase: Einführung einer Einbahnstraßenregelung in der Fahrradstraße • 2. Phase: Einrichten von Diagonalsperren (Durchfahrtssperren für den Kfz-Verkehr) 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr durch Vermeidung von Konfliktsituationen mit dem Kfz-Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Kfz-Verkehrs • Stärkung des Radverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzer:innen hatten die Möglichkeit auf einer interaktiven Karte zu markieren, wo es auf der Fahrradstraße Unsicherheiten gibt 	<p>Westfalen-Blatt (2022): Hier haben Radler jetzt in Bielefeld Vorfahrt. URL: https://www.westfalenblatt.de/owl/bielefeld/hier-haben-radler-kunftig-vorfahrt-2648893?&ngp</p> <p>Westfalen-Blatt (2022): Fahrradstraßen-Test dauert deutlich länger. URL: https://www.westfalenblatt.de/owl/bielefeld/fahrradstrassen-test-dauert-deutlichlanger-2691406?pid=true&ngp</p> <p>Links-Fraktion Bielefeld (2022): Fahrradstraße Ehlenruper Weg/Rohrteichstraße - Die „erste richtige Fahrradstraße“ in Bielefeld wird jetzt Realität. URL: https://www.linksfraktion-bielefeld.de/start/aktuelles/detail/fahrradstrasse-ehlenruperweg-rohrteichstrasse-die-erste-richtige-fahrradstrasse-in-bielefeld-wird-jetzt-reali-taet/</p>

Stadt – Projekt/ Verkehrsversuch	Art des Verkehrsversuchs	Laufzeit	Maßnahme/n	Effekte Verkehrssicherheit	Weitere Effekte/Nebeneffekte	Evaluation und Ergebnisse	Materialien zur Evaluation/Links
Bremen – Humboldtstraße	Fahrradstraße	1.Phase 03.2021 bis 05.2021 2.Phase 05.2021 bis 06.2021 3.Phase 07.2021 bis 10.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der bereits eingerichteten Fahrradstraße in drei Testphasen: • 1. Phase: Anordnung "Anlieger frei" in der Humboldtstraße • 2. Phase: Einrichten von Modalfiltern (Durchfahrtsperren für den Kfz-Verkehr) auf der Humboldtstraße • 3. Phase: Entfernen der Modalfilter, stattdessen Einführung einer Einbahnstraßenregelung auf der Humboldtstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr durch Vermeidung von Konfliktsituationen mit dem Kfz-Verkehr 	-	<ul style="list-style-type: none"> • Vorher-Nachher-Evaluation • Verkehrszählungen • Befragungen • Videobeobachtung • Geschwindigkeitsmessungen <p>2. Phase:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die nicht einheitliche Radverkehrsführung sorgte bei Radfahrenden für Schwierigkeiten in der Orientierung und Unsicherheit • Konfliktsituationen zwischen MIV und Radverkehr im Seitenraum der Straße (Kfz nutzten Gehwege bei Liefervorgängen zum Parken) • Poller wurden von Radfahrenden als gefährlich wahrgenommen <p>3. Phase:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestärktes Sicherheitsempfinden durch einheitliche und durchgängige Radverkehrsführung 	<p>Ausschuss für Mobilität & Klimaschutz, Beirat Östliche Vorstadt, Anne Mechels, Team Nahmobilität (2022): Auswertung des Verkehrsversuchs. 28.04.2022. URL: https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/aktuelle-projekte/verkehrsversuchfahrradstrasse-humboldtstrasse-787306</p>

Stadt – Projekt/ Verkehrsversuch	Art des Verkehrsversuchs	Laufzeit	Maßnahme/n	Effekte Verkehrssicherheit	Weitere Effekte/Nebeneffekte	Evaluation und Ergebnisse	Materialien zur Evaluation/Links
Dresden – Schulstraße - Wägnerstraße	Verkehrsberuhigung	08.2023 bis 02.2024	<ul style="list-style-type: none"> • Einfahrverbot für Kfz in die Schulstraße zwischen 7:00 und 8:00 Uhr sowie zwischen 15:00 und 16:00 Uhr • Ausnahme für Bewohner:innen der Straße • Aufstellen zusätzlicher Fahrradbügel am Fahrbahnrand • Errichten von fünf "Elternhaltestellen" im Umfeld der Schule • Verbesserung der Sichtbeziehungen an Knotenpunkten im Umfeld der Schule 	<ul style="list-style-type: none"> • Schulwegsicherheit durch Vermeidung von Konflikten zwischen Schulkindern und Kfz-Verkehr • Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verbesserung der Sichtbeziehungen an Knotenpunkten 	<ul style="list-style-type: none"> • Verringerung von Elterntaxis • Verkehrsberuhigung an Schulstandorten 	-	<p>Landeshauptstadt Dresden (2023): Mehr Sicherheit auf dem Schulweg: An der 63. Grundschule startet Verkehrsversuch. URL: https://www.dresden.de/de/rathaus/aktuelles/pressemitteilung/2023/08/pm_021.php</p>
Dresden – Terrassenufer	Geschwindigkeitsbegrenzung	07.2023 bis 10.2023	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 • Verbesserung der Radinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit für Rad- und Fußverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Verminderung der Lärm- und Abgasbelastung 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorheruntersuchung • Datenerhebung (Geschwindigkeitsmessungen, Messung der Überholabstände) während des Verkehrsversuchs läuft • Gesetzlicher Mindestabstand von 1,5 Metern zu Radfahrern wurde in 70 Prozent der Überholvorgänge nicht eingehalten • Hohes Aufkommen von "Geisterradlern" 	<p>Sächsische Zeitung (2023): Tempo 30 am Terrassenufer: Warum Dresden plötzlich auf Verkehrsversuche setzt. URL: https://www.saechsische.de/dresden/verkehr-baustellen-dresden/tempo-30-amterrassenufer-warum-dresden-plotzlich-auf-verkehrsversuche-setzt-5812290.html</p> <p>Landeshauptstadt Dresden (2023): Tempo 30 am Dresdner Terrassenufer ab Montag, 3. Juli 2023. URL: https://www.dresden.de/de/rathaus/aktuelles/pressemitteilung/2023/06/pm_105.php</p>

Stadt – Projekt/ Verkehrsversuch	Art des Verkehrsversuchs	Laufzeit	Maßnahme/n	Effekte Verkehrssicherheit	Weitere Effekte/Nebeneffekte	Evaluation und Ergebnisse	Materialien zur Evaluation/Links
Erfurt – Clara-Zetkin-Straße	Verkehrsberuhigung (im Allgemeinen) / Modalfilter	09.2021 bis 03.2022	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrbahnreduzierung für MIV von vier auf zwei Spuren • Wegfall von Stellplätzen zugunsten von Radverkehrsanlagen • Begrünung frei gewordener Flächen 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit für Rad- und Fußverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Aufenthaltsqualität • Stärkung des Rad- und Fußverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> • drei Verkehrserhebungen (Oktober, November 2021 und Januar 2022) • Unfallstatistiken der Polizei • Verkehrszählungen aus früheren Erhebungen • Daten von Ampeln aus dem Stadtgebiet, die Auskunft über das Verkehrsaufkommen geben • Online-Bürgerumfrage • Unfälle im Zeitraum des Versuchs haben nicht zugenommen • Zu Fußgehende und Radfahrende konnten durch reduzierte Verkehrsstärke leichter die Straßenseite wechseln • keine Einschränkungen durch Verlagerung des Verkehrs in den angrenzenden Straßen 	<p>Landeshauptstadt Erfurt, Stadtverwaltung (2022): Verkehrsversuch Clara-Zetkin-Straße, Ergebnisbericht. Erfurt. URL: https://www.erfurt.de/mam/ef/service/mediathek/publikationen/2022/verkehrsversuch_clara_zetkin_strasse_ergebnisbericht.pdf</p>

Stadt – Projekt/ Verkehrsversuch	Art des Verkehrsversuchs	Laufzeit	Maßnahme/n	Effekte Verkehrssicherheit	Weitere Effekte/Nebeneffekte	Evaluation und Ergebnisse	Materialien zur Evaluation/Links
Flensburg – Rathausstraße	Begegnungszonen mit oder ohne Tempolimits für Radverkehr bzw. M/V	1.Phase: 06.2018 bis 09.2018 2.Phase: 04.2022 bis 04.2023	<ul style="list-style-type: none"> • 1. Phase: Abschaltung einer Lichtsignalanlage; Markierung des Kreuzungsbereichs mit farbigen Punkten; Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden mit dem Gebot gegenseitiger Rücksichtnahme • 2. Phase: Sperrung der Straße für den MIV; Busse und Anlieger frei 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit durch gegenseitige Rücksichtnahme 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Aufenthaltsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrszählungen • Insgesamt wird die Verkehrsregelung als sicher eingestuft. • Es wurden keine Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen. 	<p>Stadt Flensburg (2022): Ratsinformation. Stellungnahme der Polizei: Thema: Evaluation der Maßnahmen zur Änderung der Verkehrsführung Süderhofenden, Rathausstraße und Südergraben. URL: https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UG-hVM0hpd2NXNFdFcExjZR6aVA1CebrqF7fTr6MIT3bIRp-9L3vwSrKHoobKNfFT/Stellungnahme_Polizei.pdf?fbclid=IwAR1o9rx64C7FFDxnc_4eL_GQPT0_FoYvs_fdGhs5A_FsIVUz20sjxCPa</p>
Greven – Rathausstraße	Geänderte Verkehrsführung	Mai 2022 bis Oktober 2022	<ul style="list-style-type: none"> • 1. Phase: Ausweisung einer Einbahnstraße; Radverkehr und Linienbusse dürfen die Straße in beide Richtungen befahren; Verbreiterung der Radverkehrsanlagen; Aufwertung der ehemaligen Fahrbahn mit Sitzmobiliar • 2. Phase: zusätzliche Ausweisung einer gegenläufigen Einbahnstraße, die während der ersten Phase noch in beide Richtungen befahren werden durfte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Radinfrastruktur • Vereinfachte Querungsmöglichkeit der Straße 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Aufenthaltsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> • Begleitung des Versuchs durch die FH Münster • Verkehrszählungen und Befragungen 	<p>FH Münster, Prof. Klemmer, J., Bruder, P., Neumeyer, J. (2022): Zwischenbericht der wissenschaftlichen Begleitung des Verkehrsversuchs Rathausstraße. URL: https://greven.ratsinfomanagement.net/sdnetrim/UG-hVM0hpd2NXNFdFcExjZY926yX-kaQ9YMY-AZnvtqkv0IZTs3EQ5SZO7isOrrsxmQ/20220926_Greven_Zwischenbericht.pdf.pdf</p>

Stadt – Projekt/ Verkehrsversuch	Art des Verkehrsversuchs	Laufzeit	Maßnahme/n	Effekte Verkehrssicherheit	Weitere Effekte/Nebeneffekte	Evaluation und Ergebnisse	Materialien zur Evaluation/Links
Hamburg – „Ottensen macht Platz“	Begegnungszone Flanierquartier	09.2019 bis 02.2020	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweisung einer Fußgängerzone auf 800 m • Farbige Bodenmarkierungen an den Eintrittspunkten • Aufstellen von Parklets, Begrünungselementen und Informationstafeln • Schaffung zusätzlicher Abstellflächen für Räder • Ausnahmegenehmigungen für Anlieger:innen mit privatem Stellplatz im Versuchsgebiet und Menschen mit Behinderungen • Angebot vergünstigter Dauerstellplätze in umliegenden Parkhäusern • Be- und Entladen von nicht händisch transportierbaren Waren zwischen 23:00 und 11:00 Uhr erlaubt 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Vermeidung von Konfliktsituationen 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität • Optimierte Nutzung und Wahrnehmung des öffentlichen Raums • verbesserte Wahrnehmung der Verkehrssituation • Stärkung der Situation der Gewerbetreibenden im Quartier 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorher-Nachher-Evaluation • Zählungen, Befragungen • 88 % der Befragten gaben eine Erhöhung der empfundenen Verkehrssicherheit für Kinder an • 80 % der Befragten gaben an, dass sich die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr verbessert hat. • Aufenthaltsqualität wird von 79% der Befragten als verbessert angegeben. • 73 % der befragten Anwohner:innen gaben an, dass der Verkehrslärm während des Versuchs reduziert hat. • 88 % der Befragten gaben an, dass sich die Verkehrssituation für den Radverkehr verbessert hat. 	<p>Berestetska, A., Gaffron, P., Gantert, M. (2021): Evaluation des temporären Flanierquartiers "Ottensen macht Platz" in Hamburg-Altona. TUHH Institut für Verkehrsplanung und Logistik. S.26-28, 85-100. URL: https://www.hamburg.de/content-blob/15577914/cdbf3be11e852d99ea8882dec8323f14/data/evaluationsbericht-ottensen-macht-platz-.pdf</p> <p>Hamburger Morgenpost (2022): Gericht stoppt Verkehrsprojekt: Autos dürfen wieder durch Fußgängerbereich fahren. URL: https://www.mopo.de/hamburg/gerichtsschlappe-fuer-das-anti-auto-projekt-inottensen/</p>

Stadt – Projekt/ Verkehrsversuch	Art des Verkehrsversuchs	Laufzeit	Maßnahme/n	Effekte Verkehrssicherheit	Weitere Effekte/Nebeneffekte	Evaluation und Ergebnisse	Materialien zur Evaluation/Links
Hamburg – Osterstraße	Verkehrsberuhigung Flanierquartier	2013 bis 2017 (Planung)	<ul style="list-style-type: none"> • Einbau von Querungshilfen • Radverkehrsführung auf der Fahrbahn (Schutzstreifen) • Aufwertung und Ausbau der Seitenräume 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit durch vereinfachte Querungsmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Aufenthaltsqualität • Verringerung der Kfz-Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorher-Nachher-Evaluation • Zählungen, Befragungen 	<p>Freie und Hansestadt Hamburg (2019): Evaluation Osterstraße, Ergebnisse der Vorher-Nachher-Untersuchung. URL: https://www.hamburg.de/content-blob/13493886/21a8803ee78b5a9bb751dcdd7a9cbe84/data/d-evaluations-ergebnisse-als-praesentation.pdf</p>
Hamburg – Pop-Up Bikelane - Hafencity	Pop-Up-Radweg	03.2021 bis 03.2022	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichten einer Pop-up Bikelane auf ca. 1.600 m Länge • In der Gegenrichtung Pop-up Bikelane auf ca. 220 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Vermeidung von Konfliktsituationen 	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Radverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> • Online-Befragung • Verkehrszählung • Keine Erhöhung der Radverkehrsmengen • Keine wesentliche Veränderung der Unfalllage • Mehr Komfort und empfundene Sicherheit für Radfahrende • Keine Beeinträchtigungen für Kfz-Verkehr 	<p>Freie Hansestadt Hamburg, Schmeck-Junker Ingenieurgesellschaft mbH (2022): Verkehrsversuch temporärer Radfahrstreifen in der Hafencity - Evaluationsbericht. URL: https://www.hamburg.de/content-blob/16066064/ff9b1d8518d96151ddfa14ce8cac0308/data/evaluationsbericht-sandtorkai-und-brooktorkai.pdf</p> <p>Freie Hansestadt Hamburg - Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (2022): Positive Bilanz - Pop Up Bikelane Hafencity wird verstetigt. URL: https://www.hamburg.de/bvm/medien/16117218/2022-03-30-bvm-pop-up-lane/</p>
Jena – Camsdorfer Straße	Geänderte Verkehrsführung, Geschwindigkeitsreduzierung	08.2020 bis 08.2022	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung der Einbahnstraßenregelung (abgesehen von Lkw), um Abbiegedruck und Rückstau an nahegelegenen Knotenpunkt zu reduzieren • Begrenzung der ausgewiesenen Maximalgeschwindigkeit auf 20 km/h • Einrichtung einer Querungshilfe für Fußgänger:innen 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit für Zu Fuß Gehende durch Querungshilfe • Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsbeteiligten durch reduzierten Abbiegedruck des MIV 	-	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsmessungen • Verkehrsbeobachtungen • Verkehrszählungen • Weniger Rückstau vor dem Knotenpunkt • Verbesserung der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt 	<p>Stadt Jena (2022): Verkehrsversuch Jena-Ost /Camsdorfer Ufer / Camsdorfer Straße, Abschlussbericht. URL: https://mobilitaet.jena.de/sites/default/files/2022-09/22-08-05%20Abschlussbericht%20V-Versuch%20final%20mit%20Anlagen.pdf</p>

Stadt – Projekt/ Verkehrsversuch	Art des Verkehrsversuchs	Laufzeit	Maßnahme/n	Effekte Verkehrssicherheit	Weitere Effekte/Nebeneffekte	Evaluation und Ergebnisse	Materialien zur Evaluation/Links
						<ul style="list-style-type: none"> • Rückgang der Verkehrsunfälle nach den ersten 16 Monaten des Versuchs • erhöhte Verkehrsbelastung auf der ehemaligen Einbahnstr. • Häufige Überschreitung der Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h 	
Karlsruhe – Herrenalber Straße	Pop-Up-Radweg	02.2021 bis 04.2022	<ul style="list-style-type: none"> • baulich getrennter Radfahrstreifen stadtauswärts 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Vermeidung von Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr auf dem zuvor gemeinsamen Geh- und Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Aufenthaltsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorher-nachher-Evaluation • Verkehrszählungen • Online-Befragungen • 70 % erachten Verkehrsversuch als "sinnvoll" • Verbesserung der empfundenen Verkehrssicherheit für Rad- und Fußverkehr wird betont 	<p>Beschlussvorlage Stadt Karlsruhe vom 01.12.2022. URL: https://web1.karlsruhe.de/ris/oparl/bodies/0001/downloadfiles/00637962.pdf</p> <p>Karlsruhe Bürgerbeteiligung: KlimaMobil - Verkehrsversuch Herrenalber Straße/ Rüppurr - Mehr Raum und Sicherheit für Fuß- und Radverkehr auf der Herrenalber Straße. URL: https://beteiligung.karlsruhe.de/content/bbv/details/113</p> <p>Baden-Württemberg.de (2022): Mehr Platz für den Radverkehr. URL: https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/mehrplatz-fuer-den-radverkehr-1</p>
Köln – Deutzer Freiheit	Fußgängerzone	06.2022 bis 06.2023	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung Fußgängerzone • Lieferverkehr (werktags 6-11 Uhr) und Radverkehr frei 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Vermeidung von Konflikten zwischen MIV und Fuß- bzw. Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Aufenthaltsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorher-Nachher-Evaluation • Keine Evaluationsergebnisse zum Abschluss des Arbeitspakets 	<p>Stadt Köln (2022): Verkehrsversuch Deutzer Freiheit. URL: https://www.stadt-koeln.de/artikel/71936/index.html</p>

Stadt – Projekt/ Verkehrsversuch	Art des Verkehrsversuchs	Laufzeit	Maßnahme/n	Effekte Verkehrssicherheit	Weitere Effekte/Nebeneffekte	Evaluation und Ergebnisse	Materialien zur Evaluation/Links
							<p>Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022): Verkehrsversuch in Deutz nutzt unsere Stadt-Terrassen. URL: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/verkehrsversuch-deutzerfreiheit</p> <p>Stadt Köln (2022): Verkehrsversuch auf der Deutzer Freiheit soll fortgesetzt werden. URL: https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilung/25295/index.html</p>
Lübeck – Fackenburger Allee	ÖPNV Radfahrstreifen	06.2022 bis 03.2023	<ul style="list-style-type: none"> • Rechter Fahrstreifen in beide Richtungen für MIV gesperrt • Stadteinwärts Freigabe nur für ÖPNV • Stadtauswärts ist Fahrspur als Radfahrstreifen ausgewiesen, der von Linienbussen mitgenutzt wird (Umweltspur) 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr durch Vermeidung von Konfliktsituationen 	Stärkung des Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluation durch externes Planungsbüro • Kriterien: Verkehrsverlagerung, Verkehrsfluss, Umwelt- und Lebensqualität, Ruhender Verkehr, Verkehrssicherheit • Keine Evaluationsergebnisse zum Abschluss des Arbeitspakets 	<p>Hansestadt Lübeck (2022): Verkehrsversuch Fackenburger Allee. URL: https://www.luebeck.de/de/stadtleben/freizeit/mobilitaet/baustelleninformationbaumassnahmen/verkehrsversuch-fackenburger-allee.html</p>
Marburg – Tempo 30 – Marbacher Weg und Emil-von-Behring-Straße	Geschwindigkeitsbegrenzung	06.2021 bis 06.2023	<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 innerorts 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende durch geringere Kfz-Geschwindigkeiten 	• Verbesserung der Aufenthaltsqualität	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Evaluationsergebnisse zum Abschluss des Arbeitspakets 	<p>Portal der Stadt Marburg (2021): Für mehr Sicherheit und Klimaschutz – Tempo 30 im Marbacher Weg: Verkehrsversuch beginnt. URL: https://www.marburg.de/portal/meldungen/tempo-30-im-marbacher-wegverkehrsversuch-beginnt-900007766-23001.html</p> <p>Letzte Aktualisierung: 15.06.2021</p>

Stadt – Projekt/ Verkehrsversuch	Art des Verkehrsversuchs	Laufzeit	Maßnahme/n	Effekte Verkehrssicherheit	Weitere Effekte/Nebenwirkungen	Evaluation und Ergebnisse	Materialien zur Evaluation/Links
München – Sommerstraßen	Fußgängerzone	2020, 2021, 2022; jeweils in den Sommermonaten	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung mehrerer verkehrsberuhigter Bereiche (7) und Spielstraßen (2) in den Sommermonaten 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Einschränkung des fließenden Kfz-Verkehrs und Verlagerung von Parkständen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Reduktion der Lärm- und Abgasemissionen im öffentlichen Raum 	<ul style="list-style-type: none"> • Online-Befragungen • erhöhtes Sicherheitsempfinden der Befragten 	<p>Buchberger, S. (2021): Sommerstraßen in München - Für mehr Grün und Begegnung. München. URL: https://www.bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Anlage/G/NaKoMo-Jahreskonferenz-2021/presentation-c1-buchberger-sommerstrassenmuenchen.pdf?__blob=publicationFile</p>
Münster – Hörstraße/Bült	Verkehrsberuhigung (im Allgemeinen) / Modalfilter/Parkraummanagement	05.2021 bis 09.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Durchfahrtsverbot der Hörsterstraße für motorisierten Verkehr (Durchfahrtsperre mittels herausnehmbarer Sperrpfosten) • Sperrung des Parkplatzes Bült für den Kfz-Verkehr • Umgestaltung des Platzes (temporäres Stadtmobiliar/Parklets und Stadtbegrünung, temporäre Fahrradabstellanlagen, Fläche für ansässige Außengastronomie) 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Vermeidung von Konflikten mit MIV 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Reduktion der Lärm- und Abgasemissionen im öffentlichen Raum 	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluation der Verkehrsunfalllage • vergleichende Knotenpunktzählung • Auswertung von Traffic Flow Data (TFD) • Verkehrszählungen • Erfassung der Lärm- und Feinstaubbelastungen • Online-Befragung • Beobachtung der Akzeptanz und Nutzungsintensität des Stadtmobiliars • ein Unfall ohne Personenschaden im Versuchszeitraum (Einparkmanöver) • Verringerung der durchschnittlichen Lärmbelastung • Steigerung Fußverkehrsanteil (um 43 %) und Radverkehrsanteil um 21 % 	<p>Stadt Münster - Amt für Mobilität und Tiefbau (2021): Endbericht zur Evaluation der Verkehrsversuche Münster 2021. URL: https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadtmuenster/61_verkehrsplanung/pdf/verkehrsversuche2021_endbericht.pdf</p>

Stadt – Projekt/ Verkehrsversuch	Art des Verkehrsversuchs	Laufzeit	Maßnahme/n	Effekte Verkehrssicherheit	Weitere Effekte/Nebeneffekte	Evaluation und Ergebnisse	Materialien zur Evaluation/Links
						<ul style="list-style-type: none"> • verbotswidrige Nutzung des Gehweges durch Radfahrer:innen um ca. 92 % gesunken • Fahrzeitgewinne für Busse (5 bis 7 Min.) • Verbesserung der empfundenen Verkehrssicherheit 	
Münster – Neubrückentor (Bevorrechtigung Promenade)	Radverkehrskonzept	08.2021 bis 10.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Umkehrung der Vorfahrtregelung von Kfz- zu Fuß- und Radverkehr, zugunsten des Rad- und Fußverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit für Rad- und Fußverkehr durch Bevorrechtigung 	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Fuß- und Radverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorher-Nachher-Evaluation • Verkehrszählungen • Befragungen • Unfallzahlen • Keine Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheit • Teilweise geringere empfundene Verkehrssicherheit 	Stadt Münster - Amt für Mobilität und Tiefbau (2021): Endbericht zur Evaluation der Verkehrsversuche Münster 2021. URL: https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadtmuenster/61_verkehrsplanung/pdf/verkehrsversuche2021_endbericht.pdf
Potsdam – Zeppelinstraße	ÖPNV Radfahrstreifen	Seit Juli 2017	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Fahrstreifen für MIV • Einrichtung von Bus- und Fahrradspur (stadteinwärts) und Radfahrstreifen (stadtauswärts) 	<ul style="list-style-type: none"> • Verringerung des Konfliktpotenzials im Seitenraum zwischen Rad- und Fußverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorher-Nachher-Evaluation • Verkehrszählungen • Luftschadstoffmessung • Unfallzahlen • Es konnte keine Reduzierung der Unfallzahlen festgestellt werden. Der Untersuchungszeitraum war sehr kurz gewählt, so dass keine validen 	SVU Dresden, Ingenieurbüro Lohmeyer (2017): Evaluation des Modellversuchs Zeppelinstraße in Potsdam. URL: https://www.potsdam.de/system/files/documents/2017-11-14_potsdam_evaluation_stand171114.pdf Düring, I.; Nitzsche, E.; Jänich, F.; Moldenhauer, A.; Schmidt, W. (2020): Begleitende Untersuchung zur Maßnahmenumsetzung im Rahmen des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Potsdam in der Fassung der 2. Fortschreibung 2015/16. URL:

Stadt – Projekt/ Verkehrsversuch	Art des Verkehrsversuchs	Laufzeit	Maßnahme/n	Effekte Verkehrssicherheit	Weitere Effekte/Nebeneffekte	Evaluation und Ergebnisse	Materialien zur Evaluation/Links
						Aussagen getroffen werden können. <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des ÖPNV (10%ige Zunahme der Fahrgastzahlen) • Verringerung der Luftschadstoffbelastung 	https://mluk.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Abchlussbericht_71549-18-10_Stand_August2020.pdf
Rottweil – Friedrichsplatz/ Stadtkern	Verkehrsberuhigung	07.2023 bis 09.2023	<ul style="list-style-type: none"> • Einbahnstraßenregelungen • Radschutzstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit durch verbesserte Radinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Aufenthaltsqualität • Aufwertung des Stadtbildes • Stärkung des ÖPNV • Verteilung der Verkehrsbelastung durch den MIV 	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrszählungen • Verkehrsbeobachtungen • Keine Evaluationsergebnisse zum Abschluss des Arbeitspakets 	<p>RW2028 (2023): Verkehrsversuch stößt auf großes Bürgerinteresse. URL: https://www.rw2028.de/verkehrsversuch-stoesst-auf-grosses-buergerinteresse/</p> <p>Stadt Rottweil (2023): Rottweil bewegt sich - Der Verkehrsversuch als Chance. URL: https://www.rw2028.de/wp-content/uploads/2023/03/Flyer-Verkehrsversuch.pdf</p>
Stuttgart – Lautenschlagerstraße	Verkehrsberuhigung Modalfilter	12.2022 bis 12.2023	<ul style="list-style-type: none"> • Sperrung für den Kfz-Verkehr durch absenkbare Poller von 11:00 bis 17:00 Uhr • Aufbau zusätzlicher Fahrradabstellanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit als Nebeneffekt durch Reduzierung der Konflikte zwischen Kfz- und Fuß- und Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Aufenthaltsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Evaluation 	<p>Landeshauptstadt Stuttgart (2022): Verkehrsversuch in der Lautenschlagerstraße. URL: https://www.stuttgart.de/service/aktuelle-meldungen/dezember-2022/verkehrsversuch-in-der-lautenschlagerstrasse.php</p>
Zwickau – Marienthaler Straße	Radfahrstreifen	09.2021 bis 09.2024	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrbahn-Reduzierung für MIV von vier auf zwei Spuren (einspurig je Fahrtrichtung) • Markierung von zwei Radverkehrsstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit durch verbesserte Infrastruktur für den Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Verkehrslärms 	<ul style="list-style-type: none"> • Unfallstatistiken <p>An Knotenpunkt: <ul style="list-style-type: none"> • Zahl der Unfälle ist signifikant zurückgegangen (vor Verkehrsversuch: acht Unfälle, </p>	<p>LIST Sachsen (2023): Auswertung Verkehrsversuch Marienthaler Straße. URL: https://www.zwickau.de/media/downloads/nachrichten/download-news-2023/Verkehrsversuch-Marienthaler-Strasse-Auswertung-LIST-GmbH.pdf</p>

Stadt – Projekt/ Verkehrsversuch	Art des Verkehrsversuchs	Laufzeit	Maßnahme/n	Effekte Verkehrssicherheit	Weitere Effekte/Nebeneffekte	Evaluation und Ergebnisse	Materialien zur Evaluation/Links
						<p>während Verkehrsversuch: drei Unfälle)</p> <ul style="list-style-type: none"> • wirksame Reduktion der Einbiegen-/Kreuzen Unfälle (vorher: neun Unfälle, nachher: ein Un-fall) • Anstieg der Abbiegeunfälle von zwei auf neun (ohne Personenschaden) • Gesamter Streckenabschnitt: Unfallrückgang von 30 Unfällen vorher auf 24 Unfälle nachher 	<p>Polizeidirektion Zwickau (2023): Einrichtung eines Radfahrstreifens als Verkehrsversuch im Stadtteil Marienthal - Aspekte der Verkehrssicherheit aus polizeilicher Sicht. URL: https://www.zwickau.de/media/downloads/nachrichten/download-news-2023/Praesentation_Polizei_Stadtrat_Verkehrsversuch_Marienthal.pdf</p> <p>Stadt Zwickau (2022): Verkehrsversuch Marienthal – Rechtsgutachten bestätigt Vorgehensweise der Stadtverwaltung. URL: https://www.zwickau.de/de/aktuelles/pressemitteilungen/2022/februar/034.php</p> <p>Stadt Zwickau (2021): Verkehrsversuch: Abschnitte der Marienthaler Straße erhalten Fahrradstreifen. URL: https://www.zwickau.de/de/aktuelles/pressemitteilungen/2021/september/386.php</p>



Bitte machen Sie zunächst folgende Angaben.

A1. 1. In welchem Bundesland sind Sie tätig?

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| Baden-Württemberg | <input type="checkbox"/> |
| Bayern | <input type="checkbox"/> |
| Berlin | <input type="checkbox"/> |
| Brandenburg | <input type="checkbox"/> |
| Bremen | <input type="checkbox"/> |
| Hamburg | <input type="checkbox"/> |
| Hessen | <input type="checkbox"/> |
| Mecklenburg-Vorpommern | <input type="checkbox"/> |
| Niedersachsen | <input type="checkbox"/> |
| Nordrhein-Westfalen | <input type="checkbox"/> |
| Rheinland-Pfalz | <input type="checkbox"/> |
| Saarland | <input type="checkbox"/> |
| Sachsen | <input type="checkbox"/> |
| Sachsen-Anhalt | <input type="checkbox"/> |
| Schleswig-Holstein | <input type="checkbox"/> |
| Thüringen | <input type="checkbox"/> |
| Keine Angabe | <input type="checkbox"/> |

A2. 2. In welcher Kommune arbeiten Sie?



A3. 3. Bitte machen Sie eine Angabe zu der Einwohnerzahl der Kommune, in der Sie tätig sind.

- 20.000 bis 50.000
- 50.000 bis 100.000
- 100.000 bis 500.000
- Über 500.000
- Keine Angabe

A4. 4. In welchem Bereich sind Sie tätig?

- Bauen
- Mobilität
- Ordnung
- Stadtplanung
- Umwelt/Klima
- Verkehrsplanung
- Keine Angabe
- Andere, und zwar...

Andere, und zwar...

Im Folgenden würden wir gern erfahren, ob Ihre Kommune in der Vergangenheit einen Verkehrsversuch abgeschlossen hat, aktuell durchführt oder plant. Der gemeinte Versuch muss dabei nicht unbedingt nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO angeordnet worden sein. Uns interessieren auch Versuche, die vor der StVO-Novelle von 2021 durchgeführt wurden oder Verkehrsversuche die einen anderen rechtlichen oder politischen Hintergrund haben.

Bitte machen Sie zunächst Angaben zu einem ausgewählten Verkehrsversuch. Am Ende des Fragebogens haben Sie die Möglichkeit, uns von einem weiteren Versuch zu berichten.

B1. 5. Haben Sie in Ihrer Kommune einen Verkehrsversuch durchgeführt oder führen Sie derzeit einen Verkehrsversuch durch?

- Ja
- Nein



B2. 6. Sollen in Ihrer Gemeinde künftig Verkehrsversuche durchgeführt werden?

Ja

Nein

Weiß nicht

Keine Angabe

B3. 7. Falls wir Sie für eventuelle Rückfragen kontaktieren dürfen, hinterlassen Sie bitte Ihre E-Mail-Adresse oder Telefonnummer.

B4. 8. Möchten Sie uns noch etwas mitteilen?

B5. 6. Wie viele Verkehrsversuche wurden in Ihrer Kommune bereits durchgeführt?

1

2 oder 3

4 oder 5

Mehr als 5

Weiß nicht

Keine Angabe

B6. 7. Bitte kreuzen Sie die zutreffende Antwort an.

Der Verkehrsversuch wurde durchgeführt und zum geplanten Zeitpunkt abgeschlossen.

Der Verkehrsversuch wurde begonnen, aber vorzeitig abgebrochen.

Der Verkehrsversuch wird derzeit durchgeführt.

Weiß nicht

Keine Angabe



B12. 11. Welchen räumlichen Bezug hat/te der Verkehrsversuch?
 [Mehrfachnennungen sind möglich]

- Punktuell (bspw. Umgestaltung einer Kreuzung, eines Platzes)
- Linienhaft (bspw. Radfahrstreifen, Sonderspur für ÖPNV)
- Flächig (bspw. Fußgängerzone, stadtweit Tempo 30)
- Weiß nicht
- Keine Angabe

B13. 12. Um welche Art der Maßnahme handelt/e es sich bei dem Verkehrsversuch? [Mehrfachnennungen sind möglich]

- Begegnungszone mit Tempolimit
- Verkehrsberuhigung/Modalfilter
- Fußgängerzone
- Sonstige Fußverkehrsmaßnahme
- Geschwindigkeitsreduktion
- Kiezstraße/Spielstraße
- Shared Space
- Radverkehrskonzept
- Fahrradstraße
- Pop-Up-Radweg
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- ÖPNV(-Konzept)
- Parkraummanagement
- Keine Angabe
- Andere, und zwar...

Andere, und zwar...



B14. 13. Welche weiteren Beteiligten waren/sind an der Planung und Umsetzung des Verkehrsversuchs beteiligt? [Mehrfachnennungen sind möglich]

- Beratungsbüro/Consulting
- Forschungs-/Bildungseinrichtung
- Initiativen/Zivilgesellschaft
- Mobilitätsdienstleister
- Planungs-/Ingenieurbüros
- Keine weiteren Akteure
- Weiß nicht
- Keine Angabe
- Andere, und zwar...

Andere, und zwar...

B15. 14. Bitte machen Sie eine Angabe über die Verstetigung der im Rahmen des Verkehrsversuches erprobten Maßnahmen.

- Die Maßnahme/n wurde/n verstetigt
- Die Maßnahme/n wurde/n teilweise verstetigt
- Die Maßnahme/n wurde/n nicht verstetigt und der Ursprungszustand wiederhergestellt
- Der Versuch läuft aktuell. Eine Verstetigung der Maßnahmen ist wahrscheinlich
- Der Versuch läuft aktuell. Eine Verstetigung der Maßnahmen ist unwahrscheinlich
- Weiß nicht
- Keine Angabe



Im Folgenden interessiert uns, mit welchem Ziel Ihre Kommune den Verkehrsversuch angeordnet hat und ob die damit verbundenen gewünschten Wirkungen erreicht wurden.

C1. 15. Welches Hauptziel sollte bzw. soll mit dem Verkehrsversuch verfolgt werden?

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung des Lärmschutzes
- Verbesserung der Luftreinhaltung
- Stärkung des Fußverkehrs
- Stärkung des Radverkehrs
- Stärkung des ÖPNV
- Weiß nicht
- Keine Angabe
- Andere, und zwar...

Andere, und zwar...

C2. 16. Gab/Gibt es weitere Ziele, die mit der Durchführung des Verkehrsversuches erreicht werden sollten/sollen?

- Ja
- Nein
- Weiß nicht
- Keine Angabe

C3. 16.1 Welche weiteren Ziele, sollten bzw. sollen mit dem Verkehrsversuch erreicht werden? [Mehrfachnennungen sind möglich]

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung des Lärmschutzes
- Verbesserung der Luftreinhaltung
- Stärkung des Fußverkehrs



- Stärkung des Radverkehrs
- Stärkung des ÖPNV
- Weiß nicht
- Keine Angabe
- Andere, und zwar...

Andere, und zwar...

D1. 17. Wurde/wird für den Verkehrsversuch eine Wirkungskontrolle durchgeführt?

Mit Wirkungskontrolle meinen wir jede Untersuchung, die Anhaltspunkte dazu liefert, wie sich der Verkehrsversuch auf den Straßenverkehr ausgewirkt hat. Dazu gehören bspw. Erhebungen von Verkehrsdaten, die Auswertung von Unfallstatistiken oder die Befragungen von Verkehrsteilnehmenden.

- Ja
- Nein
- Weiß nicht
- Keine Angabe

**D2. 17.1 Worauf bezog/bezieht sich die Wirkungskontrolle?
[Mehrfachnennungen sind möglich]**

- Objektive Verkehrssicherheit (wie bspw. Unfallstatistiken, Unfallzahlen)
- Subjektive/empfundene Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität
- Lärmreduzierung
- Luftreinhaltung
- Qualität des Fußverkehrs
- Qualität des Radverkehrs
- Qualität des ÖPNV



- Qualität des MIV
- Geschwindigkeit
- Weiß nicht
- Keine Angabe

D3. 17.2 Wie hat sich der Verkehrsversuch auf folgende Aspekte ausgewirkt?

	Verbessert	Keine Veränderung	Verschlechtert	Weiß nicht	Keine Angabe
Objektive Verkehrssicherheit (bspw. Unfallzahlen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Subjektive/Empfundene Verkehrssicherheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lärmreduzierung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Luftreinhaltung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualität des Fußverkehrs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualität des Radverkehrs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualität des ÖPNV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualität des MIV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geschwindigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Keine Angabe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Abschließend bitten wir Sie, uns mitzuteilen, ob der Verkehrsversuch dokumentiert wurde und ob Informationen zu Projektfortschritten und Auswertungen öffentlich verfügbar sind.

E1. 18. Gibt es Dokumente, wie bspw. Machbarkeitsstudien, Status- oder Endberichte oder andere Veröffentlichungen, zu Ihrem Verkehrsversuch?

- Ja
- Wird/werden derzeit erstellt
- Nein
- Weiß nicht
- Keine Angabe



Die folgenden Fragen beziehen sich ausschließlich auf den zweiten Verkehrsversuch, von dem Sie uns berichten möchten.

G1. 20. Bitte kreuzen Sie die zutreffende Antwort an.

Der Verkehrsversuch wurde durchgeführt und zum geplanten Zeitpunkt abgeschlossen.

Der Verkehrsversuch wurde begonnen, aber vorzeitig abgebrochen.

Der Verkehrsversuch wird derzeit durchgeführt.

Weiß nicht

Keine Angabe

G2. 20.1 Warum wurde der Verkehrsversuch vorzeitig abgebrochen?

G3. 21. Wurde/wird der Verkehrsversuch nach §45 StVO angeordnet und durchgeführt?

Ja

Nein

Weiß nicht

Keine Angabe

G4. 21.1 Auf welcher rechtlichen oder politischen Grundlage (bspw. Beschluss, Programm, Koalitionsvertrag, Gesetz) basiert/e der Verkehrsversuch?



Radfahrstreifen

Schutzstreifen

ÖPNV(-Konzept)

Parkraummanagement

Keine Angabe

Andere, und zwar...

Andere, und zwar...

G9. 26. Welche weiteren Beteiligten waren/sind an der Planung und Umsetzung des Verkehrsversuchs beteiligt? [Mehrfachnennungen sind möglich]

Beratungsbüro/Consulting

Forschungs-/Bildungseinrichtung

Initiativen/Zivilgesellschaft

Mobilitätsdienstleister

Planungs-/Ingenieurbüros

Keine weiteren Akteure

Weiß nicht

Keine Angabe

Andere, und zwar...

Andere, und zwar...



G10. 27. Bitte machen Sie eine Angabe über die Verstetigung der im Rahmen des Verkehrsversuches erprobten Maßnahmen.

- Die Maßnahme/n wurde/n verstetigt
- Die Maßnahme/n wurde/n teilweise verstetigt
- Die Maßnahme/n wurde/n nicht verstetigt und der Ursprungszustand wiederhergestellt
- Der Versuch läuft aktuell. Eine Verstetigung der Maßnahmen ist wahrscheinlich
- Der Versuch läuft aktuell. Eine Verstetigung der Maßnahmen ist unwahrscheinlich
- Weiß nicht
- Keine Angabe

H1. 28. Welches Hauptziel sollte bzw. soll mit dem Verkehrsversuch verfolgt werden?

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung des Lärmschutzes
- Verbesserung der Luftreinhaltung
- Stärkung des Fußverkehrs
- Stärkung des Radverkehrs
- Stärkung des ÖPNV
- Weiß nicht
- Keine Angabe
- Andere, und zwar...

Andere, und zwar...



H2. 29. Gab/Gibt es weitere Ziele, die mit der Durchführung des Verkehrsversuches erreicht werden sollten/sollen?

Ja

Nein

Weiß nicht

Keine Angabe

H3. 29.1 Welche weiteren Ziele, sollten bzw. sollen mit dem Verkehrsversuch erreicht werden? [Mehrfachnennungen sind möglich]

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Erhöhung des Lärmschutzes

Verbesserung der Luftreinhaltung

Stärkung des Fußverkehrs

Stärkung des Radverkehrs

Stärkung des ÖPNV

Weiß nicht

Keine Angabe

Andere, und zwar...

Andere, und zwar...



I1. 30. Wurde/wird für den Verkehrsversuch eine Wirkungskontrolle durchgeführt?

Mit Wirkungskontrolle meinen wir jede Untersuchung, die Anhaltspunkte dazu liefert, wie sich der Verkehrsversuch auf den Straßenverkehr ausgewirkt hat. Dazu gehören bspw. Erhebungen von Verkehrsdaten, die Auswertung von Unfallstatistiken oder die Befragungen von Verkehrsteilnehmenden.

Ja

Nein

Weiß nicht

Keine Angabe

**I2. 30.1 Worauf bezog/bezieht sich die Wirkungskontrolle?
[Mehrfachnennungen sind möglich]**

Objektive Verkehrssicherheit (wie bspw. Unfallstatistiken, Unfallzahlen)

Subjektive/empfundene Verkehrssicherheit

Aufenthaltsqualität

Lärmreduzierung

Luftreinhaltung

Qualität des Fußverkehrs

Qualität des Radverkehrs

Qualität des ÖPNV

Qualität des MIV

Geschwindigkeit

Weiß nicht

Keine Angabe



I3. 30.2 Wie hat sich der Verkehrsversuche auf folgende Aspekte ausgewirkt?

	Verbessert	Keine Veränderun- g	Verschlecht ert	Weiß nicht	Keine Angabe
Objektive Verkehrssicherheit (bspw. Unfallzahlen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Subjektive/Empfundene Verkehrssicherheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lärmreduzierung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Luftreinhaltung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualität des Fußverkehrs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualität des Radverkehrs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualität des ÖPNV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Qualität des MIV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geschwindigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Keine Angabe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

J1. 31. Gibt es Dokumente, wie bspw. Machbarkeitsstudien, Status- oder Endberichte oder andere Veröffentlichungen, zu Ihrem Verkehrsversuch?

Ja

Wird/werden derzeit erstellt

Nein

Weiß nicht

Keine Angabe

J2. 31.1 Sind diese Dokumente öffentlich zugänglich?

Ja

Nein

Keine Angabe



J3. 31.2 Im untenstehenden Feld haben Sie die Möglichkeit, Links zu Dokumenten einzutragen.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

J4. Falls Sie uns die Dokumente zur Verfügung stellen können, würden wir uns freuen, wenn Sie diese hier (im pdf-Format) hochladen würden.

J5. Falls Sie weitere Dokumente zu Verkehrsversuchen in Ihrer Kommune kennen, würden wir uns freuen, wenn Sie diese hier (im pdf-Format) hochladen würden.

J6. 32. Sollen in Ihrer Gemeinde künftig Verkehrsversuche durchgeführt werden?

- Ja
- Nein
- Weiß nicht
- Keine Angabe

J7. 33. Falls wir Sie für eventuelle Rückfragen kontaktieren dürfen, hinterlassen Sie bitte Ihre E-Mail-Adresse oder Telefonnummer.

J8. 34. Möchten Sie uns noch etwas mitteilen?

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme an dieser Umfrage.

Mit Ihren Antworten unterstützen Sie unsere Forschung!

Stadt	Art der Maßnahme	Laufzeit	Hauptziel	Verkehrssicherheit als Nebenziel	Veränderung der Verkehrssicherheit	Verstetigung	Dokumente zum Versuch
Bochum	Pop-Up-Radweg	6 Monate bis einschließlich 12 Monate	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Keine Angabe	Verbessert	Die Maßnahme/n wurde/n nicht verstetigt und der Ursprungszustand wiederhergestellt.	Ja
Crailsheim	Verkehrsberuhigung/Modalfilter, Fußgängerzone	1 Monat bis einschließlich 3 Monate	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Nein	Keine Angabe	Der Versuch hat noch nicht begonnen – ab Ostern bis Sommerferien 2024	Nein
Emmendingen	Fahrradzone	6 Monate bis einschließlich 12 Monate	Stärkung des Radverkehrs	N/A	Verbessert	Die Maßnahme/n wurde/n verstetigt.	Nein
Erfurt	Radverkehrskonzept, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Test überbreiter Kfz-Streifen	3 Monate bis einschließlich 6 Monate	Stärkung des Radverkehrs	Ja	Verbessert	Die Maßnahme/n wurde/n verstetigt.	Ja
Eschweiler	Fußgängerzone, Verkehrssicherheit	3 Monate bis einschließlich 6 Monate	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Keine Angabe	Verbessert	Die Maßnahme/n wurde/n nicht verstetigt und der Ursprungszustand wiederhergestellt.	Nein
Flensburg	Begegnungszone	1 Monat bis einschließlich 3 Monate	Stärkung des Fußverkehrs	Ja	Verbessert	Die Maßnahme/n wurde/n nicht verstetigt und der Ursprungszustand wiederhergestellt.	Ja
Freising	Schutzstreifen	6 Monate bis einschließlich 12 Monate	Stärkung des Radverkehrs	Keine Angabe	Keine Angabe	Weiß nicht	Nein
Gladbeck	Radfahrstreifen	12 Monate bis einschließlich 24 Monate	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Keine Angabe	Keine Angabe	Der Versuch läuft aktuell. Eine Verstetigung der Maßnahme ist wahrscheinlich.	Wird/werden derzeit erstellt.
Henningsdorf	Geschwindigkeitsreduktion	12 Monate bis einschließlich 24 Monate	Erhöhung des Lärmschutzes	Ja	Verbessert	Die Maßnahme/n wurde/n verstetigt.	Wird/werden derzeit erstellt.

Stadt	Art der Maßnahme	Laufzeit	Hauptziel	Verkehrssicherheit als Nebenziel	Veränderung der Verkehrssicherheit	Verstetigung	Dokumente zum Versuch
Jena	Sonstige Fußverkehrsmaßnahme, Geschwindigkeitsreduktion	12 Monate bis einschließlich 24 Monate	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Keine Angabe	Verbessert	Die Maßnahme/n wurde/n teilweise verstetigt.	Ja
Kaiserslautern	Entschärfung einer UHS	6 Monate bis einschließlich 12 Monate	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Keine Angabe	Weiß nicht	Der Versuch läuft aktuell. Eine Verstetigung der Maßnahme ist wahrscheinlich.	Ja, aber nicht öffentlich verfügbar und nicht von der Stadt bereitgestellt.
Marl	Radverkehrskonzept, Pop-Up-Radweg	6 Monate bis einschließlich 12 Monate	Stärkung des Radverkehrs	Ja	Keine Angabe	Der Versuch läuft aktuell. Eine Verstetigung der Maßnahme ist wahrscheinlich.	Nein
Münster	ÖPNV-(Konzept)	1 Monat bis einschließlich 3 Monate	Stärkung des ÖPNV	Keine Angabe	Keine Veränderung	Die Maßnahme/n wurde/n verstetigt.	Ja
N.N. (BW)	-	6 Monate bis einschließlich 12 Monate	Stärkung des Radverkehrs	Ja	Verbessert	Die Maßnahme/n wurde/n verstetigt.	-
N.N. (NRW)	Radverkehrskonzept, Pop-Up-Radweg, Radfahrstreifen	12 Monate bis einschließlich 24 Monate	Stärkung des Radverkehrs	Ja	Keine Veränderung	Der Versuch läuft aktuell. Eine Verstetigung der Maßnahme ist wahrscheinlich.	Nein
Naumburg	Verkehrslenkung	6 Monate bis einschließlich 12 Monate	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Keine Angabe	Keine Veränderung	Die Maßnahme/n wurde/n verstetigt.	Nein
Neuss	Fahrradstraße	6 Monate bis einschließlich 12 Monate	Stärkung des Radverkehrs	Ja	Verbessert	Die Maßnahme/n wurde/n verstetigt.	Nein
Offenbach a. M.	Radweg zwischen 2 Kommunen	12 Monate bis einschließlich 24 Monate	Stärkung des Radverkehrs	Ja	Weiß nicht	Der Versuch läuft aktuell. Eine Verstetigung der Maßnahme ist wahrscheinlich.	Nein

Stadt	Art der Maßnahme	Laufzeit	Hauptziel	Verkehrssicherheit als Nebenziel	Veränderung der Verkehrssicherheit	Verstetigung	Dokumente zum Versuch
Region Hannover	Geschwindigkeitsreduktion	6 Monate bis einschließlich 12 Monate	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Keine Angabe	Keine Angabe	Der Versuch läuft aktuell. Eine Verstetigung der Maßnahme ist wahrscheinlich.	Keine Angabe
Salzkotten	Begegnungszone mit Tempolimit, Verkehrsberuhigung/Modalfilter, Radverkehrskonzept	12 Monate bis einschließlich 24 Monate	Stärkung des Radverkehrs	Ja	Verbessert	Der Versuch läuft aktuell. Eine Verstetigung der Maßnahme ist wahrscheinlich.	Wird/werden derzeit erstellt.
Singen (Hohentwiel)	Schutzstreifen, Piktogramm-kette	3 Monate bis einschließlich 6 Monate	Stärkung des Radverkehrs	Keine Angabe	Weiß nicht	Der Versuch läuft aktuell. Eine Verstetigung der Maßnahme ist wahrscheinlich.	Wird/werden derzeit erstellt.
Solingen	Pop-Up-Radweg, auch Kombispur Rechtsabbiegen + Radfahren geradeaus bei starkem Gefälle	3 Monate bis einschließlich 6 Monate	Stärkung des Radverkehrs	Ja	Keine Veränderung	Keine Angabe	Keine Angabe
Starnberg	Verkehrsberuhigung/Modalfilter, Geschwindigkeitsreduktion, sonstige Fußverkehrsmaßnahme, geänderte Flächenaufteilung	3 Monate bis einschließlich 6 Monate	Sonstiges	Ja	Verbessert	Die Maßnahme/n wurde/n verstetigt.	Nein
Trier	Radverkehrskonzept, Radfahrstreifen, Umweltspur, ÖPNV(-Konzept)	6 Monate bis einschließlich 12 Monate	Stärkung des Radverkehrs	Ja	Keine Veränderung	Die Maßnahme/n wurde/n verstetigt.	Ja
Trier	Radverkehrskonzept, Fahrrad-Piktogramm-kette auf HVS	6 Monate bis einschließlich 12 Monate	Stärkung des Radverkehrs	Ja	Verbessert	Die Maßnahme/n wurde/n teilweise verstetigt.	Nein
Wandlitz	Begegnungszone mit Tempolimit, Verkehrsberuhigung/Modalfilter, Geschwindigkeitsreduktion	12 Monate bis einschließlich 24 Monate	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Keine Angabe	Verbessert	Der Versuch läuft aktuell. Eine Verstetigung der Maßnahme ist wahrscheinlich.	Nein

Stadt	Art der Maßnahme	Laufzeit	Hauptziel	Verkehrssicherheit als Nebenziel	Veränderung der Verkehrssicherheit	Verstetigung	Dokumente zum Versuch
Wedel	Fahrradstraße	6 Monate bis einschließlich 12 Monate	Verbesserung der Aufenthaltsqualität	Ja	Weiß nicht	Der Versuch läuft aktuell. Eine Verstetigung der Maßnahme ist wahrscheinlich.	Wird/werden derzeit erstellt.
Würzburg	Schutzstreifen, Einbahnstraße für Kfz-Verkehr	Länger als 24 Monate	Erhöhung des Lärmschutzes	Ja	Keine Veränderung	Die Maßnahme/n wurde/n verstetigt.	Nein

Potenzielle Städte für ein Folgeprojekt

Städte mit künftigen Verkehrsversuchen (bereits Verkehrsversuch/e nach §45 StVO durchgeführt)

Nr.	Kommune	Verkehrsversuch nach §45 StVO durchgeführt	Dokumente zum Verkehrsversuch?	Öffentlich zugänglich?	Kontakt Daten angegeben
1	Stadt Bielefeld	Ja	Ja	k. A.	x
2	Stadt Chemnitz	Ja	Ja	k. A.	x
3	Stadt Crailsheim	Ja	Wird/werden derzeit erstellt	-	-
4	Landeshauptstadt Düsseldorf	Ja	Nein	-	x
5	Stadt Eisenach	Ja	k. A.	-	-
6	Stadt Emmendingen	Ja	Ja	Nein	-
7	Stadt Eschweiler	Ja	Ja	Nein	x
8	Landeshauptstadt Erfurt	Ja	Ja	Ja	x
9	Stadt Fellbach	Ja	Wird/werden derzeit erstellt	-	x
10	Stadt Flensburg	Ja	Nein	-	-
11	Stadt Gera	Ja	k. A.	-	-
12	Stadt Göttingen	Ja	Ja	Ja	x
13	Stadt Hennigsdorf	Ja	Ja	Nein	x

*Rot gefärbte Städte haben als Haupt- oder Nebenziel des Verkehrsversuchs die Verkehrssicherheit benannt

Städte mit künftigen Verkehrsversuchen (bereits Verkehrsversuch/e nach §45 StVO durchgeführt)

Nr.	Kommune	Verkehrsversuch nach §45 StVO durchgeführt	Dokumente zum Verkehrsversuch?	Öffentlich zugänglich?	Kontakt Daten angegeben
14	Stadt Jena	Ja	Ja	Ja	x
15	Stadt Kaiserslautern	Ja	Ja	Nein	x
16	Stadt Koblenz	Ja	Wird/werden derzeit erstellt	-	x
17	Stadt Lübecke	Ja	Nein	-	x
18	Stadt Münster	Ja	Ja	Ja	x
19	Stadt Naumburg	Ja	Nein	-	x
20	Stadt Offenbach a. M.	Ja	Wird/werden derzeit erstellt	-	-
21	Stadt Salzkotten	Ja	Wird/werden derzeit erstellt	-	x
22	Stadt Trier	Ja	Ja	Ja	x

*Rot gefärbte Städte haben als Haupt- oder Nebenziel des Verkehrsversuchs die Verkehrssicherheit benannt

Städte mit künftigen Verkehrsversuchen (bereits Verkehrsversuch/e durchgeführt – nicht nach StVO §45 bzw. nicht bekannt)

Nr.	Kommune	Verkehrsversuch nach §45 StVO durchgeführt?	Dokument/e zum Verkehrsversuch?	Öffentlich zugänglich?	Kontakt Daten angegeben
1	Stadt Aachen	k. A.	Wird/werden derzeit erstellt	-	-
2	Stadt Bühl	k. A.	k. A.	-	x
3	Stadt Freising	k. A.	k. A.	-	x
4	Stadt Ibbenbüren	Nein	Nein	-	x
5	Stadt Landau in der Pfalz	k. A.	Nein	-	x
6	Landeshauptstadt Mainz	k. A.	Nein	-	x
7	Stadt Pirna	Nein	Nein	-	x
8	Stadt Recklinghausen	Nein	Ja	Ja	x
9	Stadt Weimar	Nein	Wird/werden derzeit erstellt	-	-

*Rot gefärbte Städte haben als Haupt- oder Nebenziel des Verkehrsversuchs die Verkehrssicherheit benannt

Städte mit künftigen Verkehrsversuchen (bisher kein/e Verkehrsversuch/e durchgeführt)

Nr.	Kommune	Kontakt Daten angegeben	Weitere Informationen
1	Gemeinde Blankenfelde-Mahlow	-	
2	Blütenstadt Leichlingen	x	
3	Stadt Bocholt	x	
4	Stadt Bottrop	-	
5	Hansestadt Uelzen	-	
6	Horb am Neckar	-	
7	Stadt Iserlohn	x	Verkehrsversuch: "Innenstadtring", Förderung Nahmobilität/Erreichbarkeit
8	Stadt Kassel	x	
9	Landeshauptstadt Dresden	-	
10	Stadt Ludwigshafen am Rhein	x	
11	Stadt Lünen	x	
12	Stadt Nürtingen	x	
13	Stadt Oberursel (Taunus)	x	
14	Stadt Ochtrup	-	

Städte mit künftigen Verkehrsversuchen (bisher kein/e Verkehrsversuch/e durchgeführt)

Nr.	Kommune	Kontakt Daten angegeben	Weitere Informationen
15	Stadt Ravensburg	x	
16	Stadt Rees	-	Großes Interesse an einem Verkehrsversuch zu Tempo-30 Bereichen auch in HVS
17	Stadt Schwelm	-	
18	Stadt Geretsried	x	
19	Stadt Herborn	-	
20	Stadt Hoyerswerda	x	Die Stadt Hoyerswerda wird Partnerkommune für ein Forschungsprojekt zum automatisierten Fahren mit der TU Dresden.
21	Stadt Königswinter	x	
22	Stadt Luckenwalde	x	
23	Stadt Neukirchen-Vluyn	x	
24	Stadt Norden	x	
25	Stadt Rüsselsheim am Main	x	
26	Stadt Sprockhövel	-	
27	Stadt Wiehl	x	



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