

Experimentierräume und Ansätze nachhaltiger Verkehrspolitik

Im Jahr 2023 ereigneten sich in Deutschland innerorts 112.418 Unfälle mit Personenschaden, bei denen zu Fuß Gehende und Radfahrende verunglückten. Dies macht einen Anteil von etwa 55 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden auf Innerortsstraßen aus. 606 dieser Unfälle endeten tödlich, sie stellen etwa 69 Prozent aller Unfälle mit Getöteten innerorts dar.

Diese alarmierenden Zahlen unterstreichen einen dringenden Handlungsbedarf für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmender.

Ziel der Studie „Experimentierräume und Ansätze nachhaltiger Verkehrspolitik“ war es, geeignete Beispielstädte zusammenzutragen und gegebenenfalls in einem möglichen Folgeprojekt die Verkehrssicherheitswirkung von häufigen Maßnahmen im Rahmen von „Experimentierräumen“ nach § 45 StVO detailliert zu analysieren und daraus neue Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit herzuleiten. Die Studie wurde in Kooperation mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) durchgeführt.

Ergebnisse

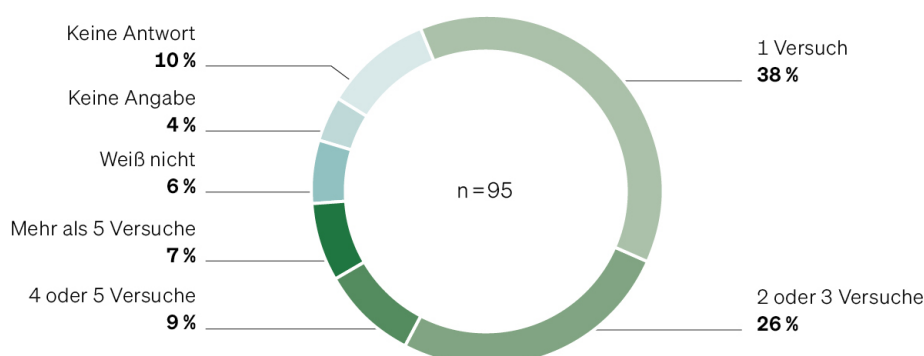
Die Studie zeigt, dass sich die Durchführung von Verkehrsversuchen in deutschen Städten zunehmender Beliebtheit erfreut und in den letzten drei Jahren immer mehr Städte jeglicher Größe von dem Instrument Gebrauch machten. Dies bestätigt die Annahme, dass die Novellierung des § 45 StVO im April 2020 die Umsetzung von Verkehrsversuchen erleichterte und die Kommunen die dadurch gewonnenen erweiterten Handlungs-

spielräume aktiv nutzen. Die Studie kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Die Mehrheit der untersuchten Verkehrsversuche wurde gemäß § 45 StVO dauerhaft umgesetzt.
- Verkehrsversuche tragen dazu bei, Straßenräume nicht nur attraktiver, sondern sicherer zu gestalten., etwa für schwache Verkehrsteilnehmende.
- Verschiedene Maßnahmen können dabei helfen, sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dazu gehören insbesondere Geschwindigkeitsreduktionen, Verkehrsberuhigungen und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.
- 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 genannt bzw. betrachtet.

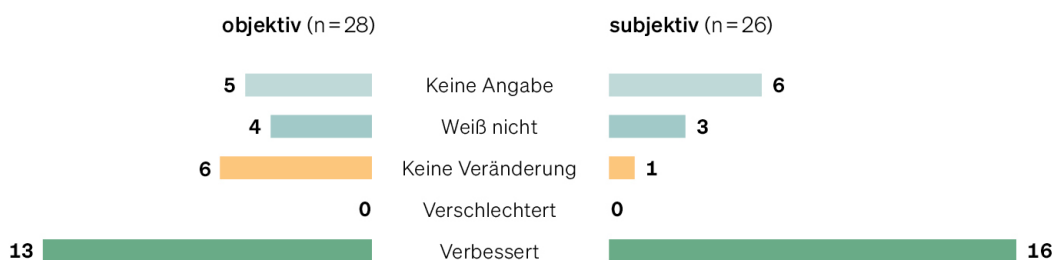
Viele Kommunen haben bereits zwei oder mehr Verkehrsversuche realisiert

Abbildung 1 · Anzahl der Verkehrsversuche in Städten



Mehrheitlich verbessern Verkehrsversuche die objektive und subjektive Verkehrssicherheit

Abbildung 2 · Veränderung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit



- Die Wirkungen auf die Verkehrssicherheit war in vielen Fällen nicht nachweisbar, da Unfalldaten nicht oder nicht ausreichend erhoben und ausgewertet wurden.
- Möchten Kommunen Verkehrsversuche durchführen, ist es hilfreich, sich an bereits erprobten Maßnahmen zu orientieren. Dabei sollten sie jedoch gleichzeitig eine Flexibilität bewahren, um Anpassungen an die eigenen städtischen Gegebenheiten vornehmen zu können.
- Für die meisten Verkehrsversuche lagen Evaluierungen vor, allerdings teilweise ohne Vorher-Nachher-Vergleich und in sehr unterschiedlicher Qualität.
- Auch sind die Versuchszeiträume in der Regel viel zu kurz, um eine umfassende und aussagekräftige Bewertung der Verkehrssicherheit vornehmen zu können.
- Bezüglich der Anordnung bestehen seitens der Kommunen oft Unsicherheiten.

Empfehlungen

Folgende Empfehlungen lassen sich ableiten:

- Um die Auswirkungen von Verkehrsversuchen auf die Verkehrssicherheit bei zukünftigen Verkehrsversuchen angemessen zu bewerten, ist eine präzise Beschreibung der Evaluationskriterien, beispielsweise durch die Vorher-Nachher-Analyse, hilfreich. Das Festlegen klarer Standards könnte Kommunen in diesem Kontext eine sorgfältige Beurteilung der Veränderungen erleichtern.

- Um Unsicherheiten zur Rechtslage bei Verkehrsversuchen gemäß § 45 StVO zu reduzieren, empfiehlt sich, rechtliche Anforderungen zu klären und Anordnungen zu begründen. 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.

Ausblick

In der vorliegenden Studie sollten Beispielstädte für ein mögliches Folgeprojekt empfohlen werden, bei dem die dort geplanten Verkehrsversuche gemäß § 45 StVO mit einer wissenschaftlichen Begleitung hinsichtlich einer Verbesserung der Verkehrssicherheit detailliert analysiert werden können. Da die Verkehrssicherheit bei vielen der untersuchten Verkehrsversuche nicht Hauptziel war, hat sich die UDV gegen ein Folgeprojekt entschieden

Weitere Informationen zur Studie zu „Experimentier-räume und Ansätze nachhaltiger Verkehrspolitik“ finden Sie unter: <https://udv.de/de/strasse/stadtstrasse>