

Für Mensch & Umwelt

Umwelt  
Bundesamt 

Gemeinsam. Neues Europäisches Bauhaus Weiterdenken, 20.-21.05.2025, Berlin  
**Workshop: Verkehrsversuche - Zukunftsvision, Ärgernis, Verkehrswende**

# Verkehrsversuche – Und aus welchem Grund?

Jan Peter Glock  
Koordination AdNEB | Mobilitätsforschung  
I 2.6 Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land

# Inhalt

- I. Herausforderungen der Planung
- II. Was sind Verkehrsversuche
- III. AdNEB-Forschung
- IV. Gründe für Verkehrsversuche



# Herausforderungen der Planung

Königsbrücker Straße, Dresden

90er      Ausbaudiskussion



Quelle: UBA, Glock



# Herausforderungen der Planung

Königsbrücker Straße, Dresden

90er      Ausbaudiskussion

2006      Beschluss Variante 4



Quelle: UBA, Glock

# Herausforderungen der Planung

## Königsbrücker Straße, Dresden

90er Ausbaudiskussion

2006 **Beschluss Variante 4**

**Förderfähigkeit nicht gegeben**



Quelle: UBA, Glock

# Herausforderungen der Planung

## Königsbrücker Straße, Dresden

90er	Ausbaudiskussion
2006	Beschluss Variante 4 Förderfähigkeit nicht gegeben
2011	<b>Beschluss Variante 5</b>





# Herausforderungen der Planung

## Königsbrücker Straße, Dresden

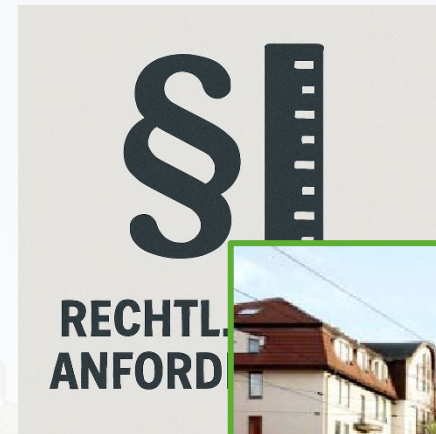
90er	Ausbaudiskussion
2006	Beschluss Variante 4 Förderfähigkeit nicht gegeben
2011	<b>Beschluss Variante 5</b> <b>Nicht genehmigungsfähig</b>



# Herausforderungen der Planung

## Königsbrücker Straße, Dresden

90er	Ausbaudiskussion
2006	Beschluss Variante 4 Förderfähigkeit nicht gegeben
2011	Beschluss Variante 5 Nicht genehmigungsfähig
2014	<b>Beschluss Variante 7</b>



Quelle: LH Dresden



# Herausforderungen der Planung

## Königsbrücker Straße, Dresden

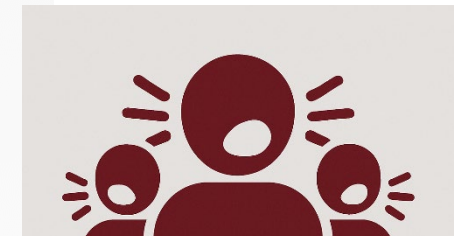
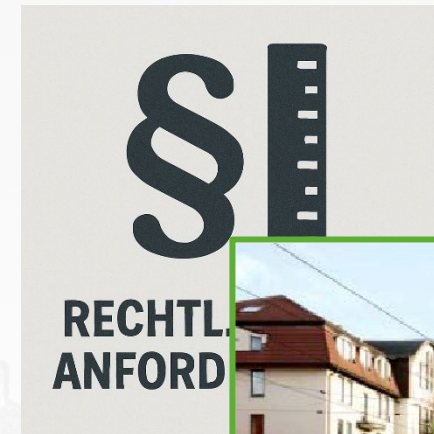
90er	Ausbaudiskussion
2006	Beschluss Variante 4 Förderfähigkeit nicht gegeben
2011	Beschluss Variante 5 Nicht genehmigungsfähig
2014	<b>Beschluss Variante 7</b> <b>Beschluss gekippt</b>



# Herausforderungen der Planung

## Königsbrücker Straße, Dresden

90er	Ausbaudiskussion
2006	Beschluss Variante 4 Förderfähigkeit nicht gegeben
2011	Beschluss Variante 5 Nicht genehmigungsfähig
2014	Beschluss Variante 7 Beschluss gekippt
2016	<b>Beschluss Variante 8.7</b>



# Herausforderungen der Planung

## Königsbrücker Straße, Dresden

90er	Ausbaudiskussion
2006	Beschluss Variante 4 Förderfähigkeit nicht gegeben
2011	Beschluss Variante 5 Nicht genehmigungsfähig
2014	Beschluss Variante 7 Beschluss gekippt
2016	<b>Beschluss Variante 8.7</b>
2017	Planfeststellungsantrag
2019	Planfeststellung offengelegt
2021	Anhörung
2024	Planfeststellungsbeschluss
2026	Geplanter Baubeginn





# Experimentieren für nachhaltige Verkehrsflächennutzung

## Was sind Verkehrsversuche

### § 45 StVO

Was?

„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen [...] beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten [...] Abs. 1 Satz 1]

zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen, [...] Abs.

Inwiefern?

1 Satz 2 Nr. 6]

aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs [...] Abs. 1 Satz 1] [ODER] zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung [...] Abs.

Warum?

1 Satz 2 Nr. 7]

# Forschung

Literatur: Wissenschaft + Evaluationsberichte

Interviewreihe 1: Forschung

u.a. Uni Lüneburg, Leibniz IÖR, Changing Cities, DLR, RIFS

Ziel:        Wie kann Experimentieren im Raum zu Veränderungen führen?  
              Was ist das Besondere am Experimentieren gegenüber klassischer Planung?

Interviewreihe 2: Praxis

Chemnitz, Freising, Greifswald, Koblenz, Stuttgart

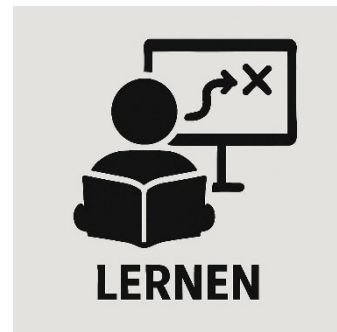
Ziel:        Ziele, Eigenschaften, Wirkungen, Gründe



## Kontextuelle Gründe



## Inhärente Gründe



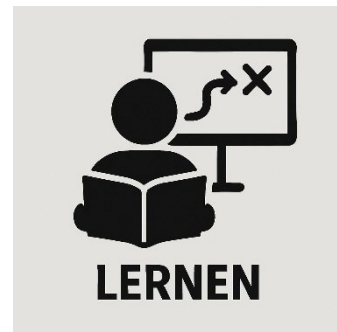


## Kontextuelle Gründe

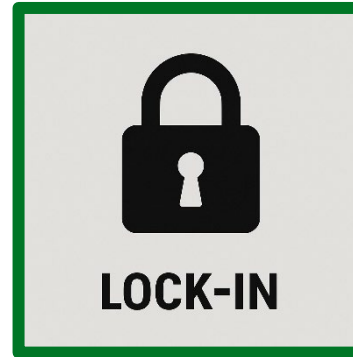


„Hohe Komplexität, hohe Unsicherheit, niemand weiß, was wirklich die Lösung ist, niemand kann die ganzen Rahmenbedingungen abschätzen und [...] das legt nahe, immer wieder neu zu experimentieren, um zu lernen

## Inhärente Gründe

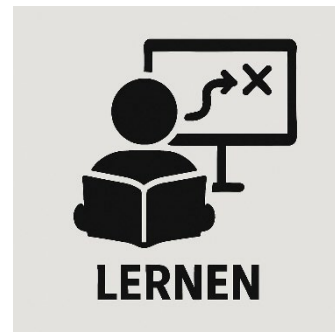


## Kontextuelle Gründe



Lock-ins - das heißt, du bist auf einem gewissen Pfad und der verstärkt sich immer wieder [...] man guckt, was sich in den letzten Jahren entwickelt hat, macht dann eine Trendfortschreibung und sagt, „die letzten Jahre ist der Autoverkehr mehr geworden, wir müssen ausbauen“, und dann guckt man in zehn Jahren wieder, und, siehe da, es sind mehr Autos geworden“

## Inhärente Gründe

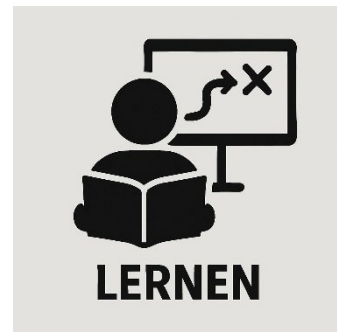


## Kontextuelle Gründe



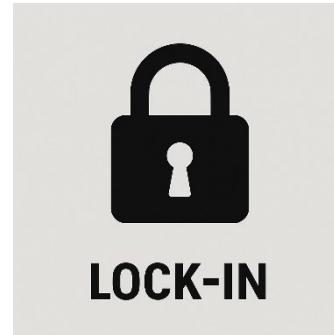
„als Reaktion auf die zunehmend eingeforderte Flächenumnutzung, in welcher Form auch immer [...] diese Erwartungshaltung“

## Inhärente Gründe



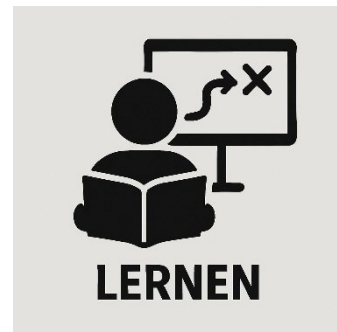


## Kontextuelle Gründe

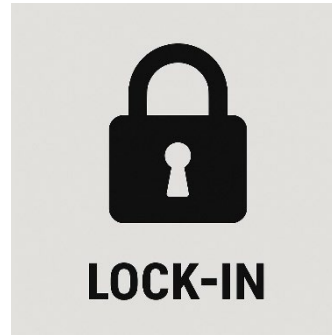


„vor allem in der politischen Diskussion gegeben: da stehen Autos, das heißt, der Parkraum wird benötigt, das heißt, wir können ihn jetzt nicht wegnehmen. [...] Wird er wirklich benötigt? Und das versuchen wir mit dem Versuch herauszufinden.“

## Inhärente Gründe

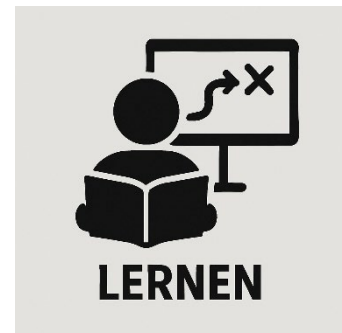


## Kontextuelle Gründe



„unmittelbar ins Doing zu kommen. Was [...] nicht funktioniert, ist, im Vorfeld eine Debatte darüber zu führen [...]. Das Ergebnis kann ich vorwegnehmen.“

## Inhärente Gründe



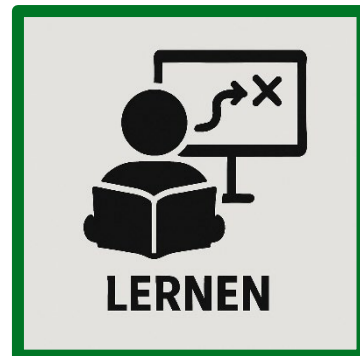
## Kontextuelle Gründe



"einfach mal zu schauen, was kann dieser Raum, wie wirkt er, [...] welche Funktionen kann der annehmen oder erfüllen."

## Inhärente Gründe

Zu gucken, „wie man zum Beispiel gesellschaftliche Bedürfnisse erfüllt oder bestimmte Systemfunktionen erfüllt“



## Kontextuelle Gründe



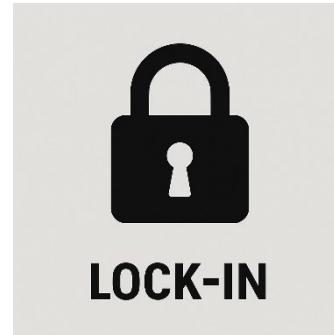
„das dominante System [MIV] wird damit grundsätzlich in Frage gestellt, indem ich die ganze Neustadt autofrei mache, Räume komplett anders nutze. Das sind so viele Dinge, die als Gegenentwurf zu verstehen sind.“

## Inhärente Gründe



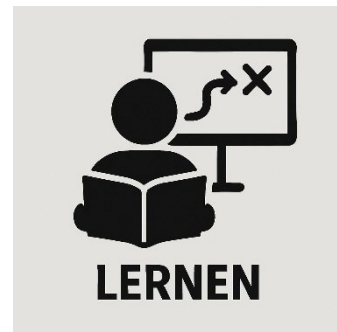


## Kontextuelle Gründe



„Mitbestimmung erfahren, oder dass man einfach die Möglichkeit gibt, am Prozess aktiv teilzunehmen. Und das ist natürlich durch einen Verkehrsversuch schon eigentlich super, weil man kann halt dann noch einiges verändern [...]“

## Inhärente Gründe

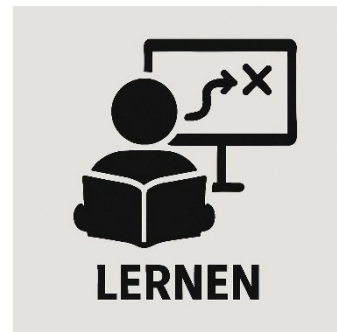


## Kontextuelle Gründe



„deswegen der Versuch zu schauen, Erfahrung zu sammeln, würde das überhaupt funktionieren.“

## Inhärente Gründe



# Get in touch!

## Jan Peter Glock

Coordination AdNEB I / II

I 2.6 Sustainable Mobility in Urban and Rural Areas

✉ [jan-peter.glock@uba.de](mailto:jan-peter.glock@uba.de)



**German Environment Agency**  
**Umweltbundesamt**

Wörlitzer Platz 1  
06844 Dessau-Roßlau  
Germany

**[www.umweltbundesamt.de/en](https://www.umweltbundesamt.de/en)**

 [/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt)

 [/umweltbundesamt](https://twitter.com/umweltbundesamt)

 [/umweltbundesamt](https://www.youtube.com/umweltbundesamt)

<https://www.umweltbundesamt.de/adneb>