

45-Minuten-am-Mittwoch: Verkehrsversuche – rechtliche Einordnung für sichere Planung und Umsetzung

Das Wichtigste im Überblick.

7. Oktober 2026 | online | Referent*innen: Dr. Hubertus Baumeister & Kristina Merkel, BBG und Partner Rechtsanwälte

Worum geht's?

Für Kommunen, die einen Verkehrsversuch durch- bzw. neue verkehrliche Maßnahmen erfolgreich einführen möchten, ist eines elementar wichtig: die richtige Einordnung und Verwendung des Begriffs „Verkehrsversuch“. Wird der Begriff falsch verwendet, besteht die Möglichkeit, dass Verwaltungsgerichte die bereits umgesetzten Maßnahmen wieder aufheben lassen.

Ein Verkehrsversuch im rechtstechnischen Sinne wird auf Grundlage des § 45 Abs. 1 S. 1, S. 2 Nr. 6 StVO bei Vorliegen einer verkehrsbezogenen (einfachen) Gefahrenlage zeitlich begrenzt angeordnet, um eine verkehrsrechtliche Maßnahme zu erproben. Im Anschluss erfolgt eine Auswertung.

Liegt keine konkrete Gefahrenlage vor, besteht die Möglichkeit (auf Dauer geplante) Maßnahmen zunächst aus Gründen des Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutzes sowie der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung (auf Basis des § 6 Abs. 4a StVG i. V. m. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO) auf den eigenen Gemeindestraßen auf Beschluss der Vertretungskörperschaft zu erproben, um im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG) bei Bedarf die Maßnahme modifizieren oder zurücknehmen zu können, falls diese zu großer Unzufriedenheit in der Bevölkerung führen.

Wer macht's?

Über die Anordnung eines Verkehrsversuches entscheidet die zuständige Straßenverkehrsbehörde (SVB). Die kreisangehörige Gemeinde beantragt den Verkehrsversuch auf Grundlage des § 45 Abs. 1 S. 1, S. 2 Nr. 6 StVO bzw. nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO bei ihrer SVB und hat hierbei Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung. In größeren Gemeinden ist oft eine untere SVB in die Gemeindeverwaltung eingegliedert, wobei die Wahrnehmung der Aufgaben der StVO im Rahmen der Auftragsverwaltung geschieht (d.h. nicht Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung).

Die Gemeinde ist im Rahmen einer verkehrlichen Planung verantwortlich für die Planung, Durchführung und Auswertung des Verkehrsversuches ggf. mit Unterstützung externer Dienstleister. Die Umsetzung von baulich oder verkehrstechnisch erforderlichen Maßnahmen erfolgt durch den Straßenbaulastträger.

Wie geht's?

Damit ein **Verkehrsversuch** auf Grundlage des **§ 45 Abs. 1 S. 1, S. 2 Nr. 6 StVO** angeordnet werden kann, muss eine **einfache** (keine **qualifizierte Gefahrenlage (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO)**) vorliegen. Einfache Gefahrenlage bedeutet: der Eintritt eines schädigenden Ereignisses (Verkehrsunfall) ist in überschaubarer Zukunft hinreichend wahrscheinlich (= konkrete Gefahr) z.B. aufgrund schlechter Sichtverhältnisse oder häufigen Fahrbahnquerungen. Der Verkehrs-

versuch dient dazu, **zu erproben**, ob eine **Maßnahme geeignet** ist, um die **festgestellte Gefahr zu verringern** oder zu **beseitigen**. Unter der Voraussetzung, dass die **Leichtigkeit des Verkehrs** berücksichtigt und seine **Sicherheit** im Falle einer **verkehrlichen Neuregelung nicht beeinträchtigt** wird, sind zulässige Gründe für die Anordnung eines „Verkehrsversuches“ auf Gemeindestraßen nach **§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO**:

- Verbesserung des **Umwelt- und Klimaschutzes** (z.B. durch eine Verkehrsverlagerung zugunsten des Umweltverbundes)
- Schutz der **Gesundheit** (z.B. durch Förderung einer aktiven Mobilität)
- Unterstützung der geordneten **städtebaulichen Entwicklung** (Maßnahmen, die den Straßenverkehr mit den städtebaulichen Zielen und Ansprüchen besser in Einklang bringen)

Dabei ist die jeweilige Verbesserung für Klima-, Umwelt-, Gesundheits- oder Städtebauschutz mit vertretbarem Aufwand zu belegen (z.B. Vorher-Nachher-Prognose auf Basis von Verkehrserhebungen, Erfahrungswerten, aber beispielsweise keine aufwendigen Lärm- oder Schadstoffmessungen).

Anordnungsgegenstände sind **Sonderfahrstreifen, bevorrechtigte Lichtzeichenregelungen für Linienbusse** sowie die Bereitstellung **angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr**. Ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Attraktivität der Verkehrsfläche sind möglich.

Da es sich um eigentlich auf Dauer angelegte Maßnahmen handelt, beschließt der Gemeinderat, dass sich die Neuerung erst in der Praxis bewähren muss.

Die Anordnungen sollten auf einem **verkehrsplanerischen, durch den Rat beschlossenen Gesamtkonzept** der Gemeinde beruhen, wobei Konzepte für ein räumliches Teilgebiet (z.B. Quartiersplanungen) oder einzelne Verkehrsarten möglich sind (z.B. Radverkehrskonzept oder Nahverkehrspläne). Bei der Planung sind die Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmer im Rahmen der notwendigen Konfliktberatung zwingend zu berücksichtigen. Durch das verkehrsplanerische Gesamtkonzept kann sich das Anordnungsermessen der Straßenverkehrsbehörde reduzieren (Möglichkeit der gerichtlichen Durchsetzung auf Grundlage der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie (Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG)).

Mehr zum Thema

- Baumeister/Ringena, Neue Möglichkeiten der Gemeinden zur Gestaltung des Ortsverkehrs durch die Novelle des Straßenverkehrsrechts 2024, Die Gemeinde – Zeitschrift für die kommunale Selbstverwaltung in Schleswig-Holstein, 1/2026, 25 https://www.shgt.de/fileadmin/download/die_gemeinde/zeitschrift_2026/Die_Gemeinde_01_2026.pdf
- Weitere Literaturempfehlungen zur rechtlichen Vertiefung finden Sie auf den Folien 19 und 20 der Präsentation.

Sie haben eine Frage und kennen den/die passende Ansprechpartner*in nicht? Sie möchten das Thema Mobilität in Ihrer Kommune in Schleswig-Holstein ganzheitlich in den Blick nehmen? Gern unterstützt Sie das [mobilityteam by NAH.SH](https://www.mobilityteam.nah.sh). Sie erreichen uns unter mobilityteam@nah.sh. Unsere gesamten Kontaktdaten finden Sie auf [mobilityteam.nah.sh](https://www.mobilityteam.nah.sh)