

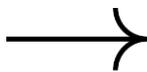
Reallabor-Gesetz und Verkehrsversuche

Ein neuer Rechtsrahmen für Experimentierlösungen in Deutschland

Experimentelle Umnutzungen des (Straßen-) Raumes, wie z. B. Pop-Up Radwege, verkehrsberuhigte Straßen oder temporäre Gemeinschaftsgärten, können Katalysatoren für eine nachhaltige Umnutzung des öffentlichen Raumes sein. Kommunen greifen dazu in Deutschland teilweise auf juristische Experimentierklauseln, z. B. den Verkehrsversuch in der Straßenverkehrsordnung (StVO), zurück. Doch stoßen sie dabei oftmals auf rechtliche Unklarheiten und offene Fragen. Wie steht es um den aktuellen Rechtsrahmen zu Experimentierlösungen in Deutschland und Frankreich? Dieses Factsheet gibt einen Überblick und stellt zwei aktuell in Deutschland diskutierte Gesetzesinitiativen vor.

Empfehlung des Deutsch-Französischen Zukunftswerks:

Das Deutsch-Französische Zukunftswerk empfiehlt den Regierungen beider Länder, Experimentierlösungen rechtlich stärker zu verankern und Anreize für Kommunen zu schaffen, diese zu nutzen. Mehr dazu unter:



<https://df-zukunftswerk.eu/experimentierloesungen-vorantreiben>



Der Gesetzgeber in Deutschland ist gefragt, einen transparenten und für Kommunen einfach handhabbaren Rechtsrahmen zu schaffen, damit Experimentierlösungen gestärkt und erleichtert werden. Zwei wichtige Gesetzesinitiativen, die auch in der Handlungsempfehlung „Experimentierlösungen vorantreiben“ adressiert werden, sind das geplante Reallabor-Gesetz sowie die geplante Novelle der Straßenverkehrsordnung.

In Frankreich ist das Recht der Gebietskörperschaften auf Experimentierlösungen in der Verfassung verankert. Dennoch wird es insbesondere bei der Umgestaltung des öffentlichen Raums nur wenig genutzt, da der restriktive gesetzliche Rahmen die Umsetzung erschwert.



Fokus auf... die Gesetzesinitiative für ein Reallabor-Gesetz

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) bereitet zurzeit – wie im Koalitionsvertrag vereinbart – ein Gesetz vor, welches einen einheitlichen Rechtsrahmen für Reallabore in Deutschland schaffen soll. Unter Reallaboren versteht das BMWK – in Anlehnung an die Definition von „regulatory sandboxes“ der Europäischen Union – „Innovationen für eine befristete Zeit unter möglichst realen Bedingungen und unter

behördlicher Begleitung zu erproben, die im allgemeinen Rechtsrahmen an Grenzen oder auf offene Fragen stoßen.“¹ Reallabore haben nach Ansicht des BMWK das Potenzial die sozial-ökologische Transformation zu beschleunigen, Räume für Partizipation und Akzeptanz für Innovationen zu schaffen. Auf Basis eines vom BMWK veröffentlichten Grünbuchs fand 2023 eine Konsultation statt. Die mehr als 400 Rückmeldungen werden aktuell ausgewertet (Stand: 24.1.2024).

Das neue Gesetz soll vier Ziele verfolgen: Erstens soll es übergreifende Standards für Reallabore setzen. Zweitens soll es rechtliche Grundlagen für neue Reallabore schaffen. Drittens soll ein Experimentierklausel-Check eingeführt werden. Viertens plant das BMWK einen **One-Stop-Shop-Reallabore**. Der digitalbasierte One-Stop-Shop soll die zentrale Anlaufstelle für Reallabore bei der Bundesregierung werden. Durch Beratungs- und Vernetzungsarbeit sollen Rechtsunsicherheiten und Informationsdefizite beseitigt und der Wissenstransfer von Reallaboren in die Gesetzgebungspraxis erleichtert werden.

... die Experimentierklausel in der Straßenverkehrsordnung

Die Experimentierklausel im §45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 der StVO, der sogenannte ‚Verkehrsversuch‘, ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden die **zeitlich begrenzte und von einer Evaluation begleitete Anordnung experimenteller Umnutzungen des Straßenraumes**. Ihre Anwendung wurde mit der letzten Änderung der StVO im Jahre 2020 erleichtert. Die Änderung wollte den kommunalen Handlungsspielraum vergrößern durch „die Erweiterung der derzeitigen Erprobungsklausel in § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz durch Ausnahme vom Gefährdungserfordernis des § 45 Absatz 9 Satz 3“². In der Praxis stoßen Kommunen in Deutschland jedoch auch nach dieser Änderung auf **Rechtsunsicherheiten**. Im Sommer 2023 scheiterte die Erprobung von Rad- und Busspuren als Verkehrsversuch auf dem Gießener Anlagenring an der ausreichenden Rechtsgrundlage. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof urteilte hierzu im Berufungsverfahren: „Voraussetzung für die Durchführung eines Verkehrsversuchs nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO ist, dass eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO festgestellt (...) ist. Das bedeutet zugleich, dass ein konkretes, die Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs betreffendes Ziel formuliert werden muss, das mit dem Verkehrsversuch erreicht werden soll.“³

Der 2023 vorgelegte Entwurf für eine Neuordnung der Straßenverkehrsordnung sah eine Erweiterung der Experimentiermöglichkeiten um die Erprobung von Sonderfahrspuren für verschiedene Mobilitätsformen vor. Mobilitätsverbände wie der [ADFC](#) fordern einen Vermittlungsausschuss, um die Neuordnung der StVO weiter zu verhandeln. *Redaktioneller Hinweis: Mit der Ablehnung der zehnten Änderung des Straßenverkehrsgesetzes durch den Bundesrat am 24.11.2023 ist die Neuordnung vorerst gestoppt. (Stand: 29.01.2024).*

Bei Straßenbauprojekten in Frankreich können die Straßenbetreiber, d. h. insbesondere die Gebietskörperschaften, im Rahmen eines Experiments Straßenausstattungen und Verkehrszeichen testen, die es bisher nicht gibt, um ein Verkehrsgesetz weiterzuentwickeln. Diese Maßnahme, die durch Artikel R119-10 der Straßenverkehrsordnung und Artikel 14-1 der

¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2023): Grünbuch Reallabore, verfügbar unter:

https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/G/gruenbuch-reallabore.pdf?__blob=publicationFile&v=10, S. 2.

² Bundesrat (2019): Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, Drucksache 591/19 vom 7. November, verfügbar unter: <https://dserver.bundestag.de/brd/2019/0591-19.pdf>.

³ Hessischer Verwaltungsgerichtshof (2023), Verkehrsversuch in Gießen, Beschluss vom 29. August, Aktenzeichen 2 B 987/23, verfügbar unter: <https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/perma?d=LARE230005072>.

interministeriellen Anweisung über die Straßenverkehrszeichen (ISR) geregelt ist, zielt eher auf die Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden ab. Sie ist bisher weder allgemein bekannt noch weit verbreitet.



Zum Weiterlesen

- Das Grünbuch Reallabore des BMWK (2023): https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/G/gruenbuch-reallabore.pdf?__blob=publicationFile&v=10
- Das Konzept für einen One-Stop-Shop Reallabore des BMWK (2023): https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/J-L/konzept-oss-reallabore.pdf?__blob=publicationFile&v=10
- Stellungnahme des Netzwerks Reallabore der Nachhaltigkeit zur Initiative für ein Reallabore-Gesetz: https://www.reallabor-netzwerk.de/downloads/RLN_Stellungnahme-Reallabore-Gesetz.pdf
- Rechtsgutachten des Euro-Instituts zu Experimentierklauseln in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit: <https://www.auswaertiges-amt.de/blob/2593508/de9c4cdba39f490bc4e436d03117d46e/230419-studie-experimentierklauseln-data.pdf>



Kontakt

Deutsch-Französisches Zukunftswerk

c/o Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit - Helmholtz-Zentrum Potsdam (RIFS)

Wissenschaftlicher Mitarbeiter: Thomas Spinrath – thomas.spinrath@df-zukunftswerk.eu

Wissenschaftliche Projektleitung: Dr. Julia Plessing – julia.plessing@df-zukunftswerk.eu

Pressereferentin: Stephanie Hesse – stephanie.hesse@df-zukunftswerk.eu

In der Zusammenarbeit mit kommunalen Expertinnen und Akteuren in Deutschland und Frankreich identifiziert das Zukunftswerk regelmäßig Instrumente und fachliche Konzepte, die im anderen Land kaum bekannt sind oder einen spannenden bilateralen Vergleich bieten. Mit den Factsheets stellt das Forschungs- und Dialogteam relevante Rechercheergebnisse zur Verfügung. Sie bieten relevantes Überblickswissen mit Quellenangaben sowie Hinweise für die vertiefende Lektüre.



Umgesetzt von



GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

