

Enquetekommission "Mobilität der Zukunft in Hessen 2030" des Hessischen Landtages

Wiesbaden, 31 .10.2022

Kurzprofil BBH-Gruppe



Die BBH-Gruppe besteht aus der Kanzlei Becker Büttner Held (BBH), der BBH AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, der Unternehmensberatung BBH Consulting (BBHC), dem Quartiergestalter BBH Immobilien und der BBH Solutions.

Unser besonderes Kennzeichen ist der interdisziplinäre Beratungsansatz, der sich durch die Zusammenarbeit von Rechtsanwäl*tinnen, Wirtschaftsprüfer*tinnen, Steuerberater*tinnen sowie Ingenieur*tinnen, Wirtschaftsexpert*tinnen und IT-Fachleuten auszeichnet.

Zusammen entwickeln wir für Sie passgenaue Lösungen für alle Unternehmenslagen.

- ▶ rund 600 Mitarbeiter*tinnen
- ▶ über 4.000 Mandanten

Kurzprofil BBH



Becker Büttner Held gibt es seit 1991. Bei uns arbeiten Rechtsanwält*innen, Wirtschaftsprüfer*innen und Steuerberater*innen – sowie weitere Expert*innen in der BBH-Gruppe. Wir betreuen über 4.000 Mandanten und sind die führende Kanzlei für die Energie- und Infrastrukturwirtschaft.

BBH ist bekannt als „die“ Stadtwerke-Kanzlei. Wir sind aber auch viel mehr. In Deutschland und auch in Europa. Die dezentralen Versorger, die Industrie, Verkehrsunternehmen, Investoren sowie die Politik, z.B. die Europäische Kommission, die Bundesregierung, die Bundesländer und die öffentlichen Körperschaften, schätzen BBH.

- ▶ rund 250 Berufsträger*innen
- ▶ Büros in Berlin, München, Köln, Hamburg, Stuttgart, Erfurt und Brüssel

Dr. Roman Ringwald



Herr Dr. Ringwald leitet bei BBH die vergaberechtliche Beratungspraxis. Einen Schwerpunkt bildet die Projektsteuerung komplexer Ausschreibungen mit dem Ziel, die Energie- und Verkehrswende aktiv zu gestalten.

- ▶ Geboren 1976 in Mainz
- ▶ bis 2007 Studium der Rechtswissenschaften u. juristisches Referendariat in Mainz, Berlin, London u. Washington D.C.
- ▶ 2007 Promotion zum Dr. jur. an der Johannes Gutenberg Universität Mainz: „Daseinsvorsorge als Rechtsbegriff“
- ▶ Seit 2008 Rechtsanwalt
- ▶ Umfangreiche Vortrags- und Publikationstätigkeit

Rechtsanwalt · Partner

10179 Berlin · Magazinstr. 15-16 · Tel +49 (0)30 611 28 40-23 · roman.ringwald@bbh-online.de

Ausgangsüberlegungen

- ▶ **Die Verkehrswende verlangt Anpassungen auf allen staatlichen Ebenen**
 - Elektrifizierung des Verkehrs (Klimaschutz und Luftreinheit)
 - Veränderte Nutzung des öffentlichen Raums im Sinne aller Verkehrsteilnehmer (Lebensqualität und Sicherheit)
- ▶ **Insb. Kommunen setzen zu beiden Punkten den maßgeblichen Rahmen**
 - Sie entscheiden über Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum
 - Sie definieren, welche Verkehrsteilnehmer welche Flächen nutzen
- ▶ **Daneben bedarf es landesweit integrierter Verkehrsplanung**

Kommunale Ansatzpunkte bei neuen Mobilitätsangeboten



Der rechtliche Status quo



Straßenverkehrsrecht

Leitbild und Historie des Straßenverkehrsrechts

- ▶ **Paradigma der automobilen Freiheit als Leitbild des Straßenverkehrsrechts**
 - Prägend ist das Ziel der 1950er Jahre, auf den Straßen möglichst viel motorisierten Verkehr zu ermöglichen
 - Aktuelle Regelungen zum städtischen Verkehr orientieren sich v.a. am privat genutzten Pkw
 - Nachhaltigkeitsziele dienen nicht als Orientierungsmaßstab
 - Keine Änderung durch die letzte Novellierung der StVO
- ▶ **Im bestehenden Rechtsrahmen bestehen nur begrenzte Möglichkeiten zur Veränderung des öffentlichen Raums**

Was plant die Koalition?

- ▶ **Koalitionsvertrag 2021-2025: Mehr Fortschritt wagen**
 - *„Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die **Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung** berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen. Wir wollen eine Öffnung für digitale Anwendungen wie **digitale Parkraumkontrolle**. In Umsetzung der **Vision Zero** werden wir das Verkehrssicherheitsprogramm weiterentwickeln. Ein generelles Tempolimit wird es nicht geben.“*
- ▶ **Zeitplan für Reform des Straßenverkehrsrechts noch offen**

Reformbedarf

- ▶ **Eine Reform des Straßenverkehrsrechts ist unabdingbar**
 - Neuausrichtung der Gesetzesziele (städtebauliche Entwicklung, Klima- und Umweltschutz, Vision Zero)
 - Neufassung wesentlicher Teile der StVO (insb. von § 45 StVO)
- ▶ **Kommunen benötigen mehr Spielraum für individuelle Lösungen vor Ort**
 - Vgl. Städteinitiative zu Tempo 30
 - Positionierung der kommunalen Spitzengremien zur Verkehrswende

Mehr Spielraum für Tempo 30 innerorts

- ▶ **Kommunaler Handlungsspielraum begrenzt**
 - Regelgeschwindigkeit durch die § 3 StVO festgelegt
- ▶ **Möglich: Anordnung von Tempo 30-Zonen und von streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeiten**
 - Nicht pauschal, da Voraussetzungen für jeden Streckenabschnitt vorliegen müssen (Gefahr für Sicherheit o. Leichtigkeit des Verkehrs)
 - Enge Vorgaben durch Straßenverkehrsrecht für Tempo-30-Zonen
 - Insb. nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken, § 45 Abs. 1c StVO
 - Bei Einrichtungen, die von Kindern besucht werden, „in der Regel“ möglich, Ziff. XI zu Zeichen 274 der VwV-StVO

Ein anderer Umgang mit Parkraum

Grundsatz: Parken im öffentlichen Raum als genehmigungsfreier Gemeingebrauch

- Parken ist überall dort zulässig, wo es nicht nach den Vorschriften des Straßenverkehrsrechts (§ 12 StVO) oder einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung nach der StVO verboten ist.
- Zwar zunehmender Spielraum bei der Höhe von Parkgebühren, aber nicht bei der Anordnung einer Parkraumbewirtschaftung

Ⓟ Verbreitetes Verständnis vom Parken als Gratisleistung

Ⓟ Oftmals unzureichende Kontrolle des Parkraums und kaum Optionen zur vereinfachten Kontrolle

Mehr Platz für Radverkehrsanlagen

- ▶ **Anordnung von Schutzstreifen, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen bislang nur nach § 45 Abs. 9 StVO**
 - Nur dort, wo aufgrund besonderer Umstände zwingend erforderlich
 - Zudem nach VwV: Anordnung einer Fahrradstraße nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, mit einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder mit einer lediglich untergeordneten Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr. Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausreichend berücksichtigen.
- ▶ **Anordnung benutzungspflichtiger Radwege ist grds. nicht möglich in einer Tempo 30-Zone, § 45 Abs. 1c S. 3 StVO**
 - Niedrige Höchstgeschwindigkeit soll Trennungsbedarf des Rad- vom Kraftfahrzeugverkehr beseitigen, vgl. BR-Drs. 428/12, S. 116

Landesmobilitätsgesetz

Die Rolle von Landesmobilitätsgesetzen

- **Zunehmende Anzahl von Bundesländern erlässt Landesmobilitätsgesetze**
 - Berliner Mobilitätsgesetz
 - Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz Nordrhein-Westfalen
 - Baden-Württemberg
- **Rolle und Bedeutung der Gesetze**
 - Oft Ergebnis von zivilgesellschaftlichen Initiativen
 - Zuständigkeit zwischen Bund und Ländern begrenzt
Regelungsumfang und -tiefe (insb. Straßenverkehrsrecht)
 - Spielraum bei Planungsvorgaben aber durchaus beachtlich (insb. im Straßenrecht bei sinnvoller Verknüpfung)

Integrierte Verkehrsplanung

- ▶ **Umsetzung integrierter Verkehrsentwicklungsplanung**
 - Gesamthafte Steuerung der Entwicklung aller Verkehrsmittel im Personen- und Güterverkehr
 - Definition langfristig anzustrebender Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtverkehr sowie Beitrag zu Klimaschutz und Verkehrssicherheit
 - Festlegungen für die jeweiligen Planungsträger
- ▶ **Beispiel Radverkehr**
 - Hauptradverkehrsnetz verbindet Ober-, Mittel- und Grundzentren durch Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten
 - Ergänzungsnetz lokaler Radverbindungen
 - Verknüpfung mit Angeboten des ÖPNV und der Sharing-Angeboten

Planungsziele und Bedarfsplan

- **Planerisch ermitteltes Nachfragepotential und Anreiz zur Nutzung des Fahrrads**
 - Möglichst durchgängige Führung und ausreichende Breite von Radverkehrsanlagen (inkl. Lastenfahrrädern)
 - Fahrbahnbelag für sicheres und aufwandarmes Fahren und Bremsen
 - Barrierefreiheit, ganzjährliche und witterungsunabhängige Nutzung
- ▶ **Landesweiter Bedarfsplan**
 - Anteile und Zielwerte des Radverkehrs an Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen im jeweiligen Plangebiet
 - Zielnetz bis 2050 und Netzentwicklung (5/10 Jahre)
 - Kurz- und mittelfristig geplante Investitionsmaßnahmen

Planungsebenen

- ▶ **Radverkehrspläne auf landesweiter, regionaler und kommunaler Ebene (bspw. als Verordnung), insb. zu**
 - Ergebnis- und Handlungszielen, inkl. Strategien zur Umsetzung, Regelwerken und Standards,
 - Entwicklung des Netzes für Radwege von landesweiter, regionaler und kommunaler Bedeutung
 - Kennzifferngestützter Erhaltungszustandsbericht

- ▶ **Finanzierung**
 - Grundsatz der Kostentragung nach Straßenbaulast
 - Aber: pauschalisierter finanziellen Ausgleich für Kommunen und regionale Planungsträgern

Sharing-Angebote

Den öffentlichen Raum effizient nutzen

- ▶ **Funktion von Sharing-Angeboten in der Verkehrswende**
 - Uneingeschränkte Mobilität bei reduziertem Stellplatzverbrauch
 - Effiziente Nutzung des öffentlichen Raums
 - Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern
- ▶ **Zentrales Beispiel für den mit der Verkehrswende eingehenden Verhaltenswandel**
 - Sharing-Angebote entfalten ihre gewünschte Wirkung nur im Rahmen einer integrativen Planung
 - Abgrenzung zu On-Demand-Verkehren (insb. Ridepooling)

Förderung von weiteren Sharing-Angeboten

Stationäres Sharing

Sondernutzung

- ▶ Bereitstellung exklusiver Stellplätze durch Erteilung einer **Sondernutzungserlaubnis**
 - Wettbewerbliches Vergabeverfahren gem. § 5 CsgG; gilt nur für Bundesstraßen
 - Für alle anderen Straßen allg. Straßenrecht oder spezielles Landesgesetz

Stationsunabhängiges Sharing

Gemeingebrauch oder Sondernutzung?

- ▶ Unterscheidung zwischen Sharing-Nutzer und Sharing-Anbieter
- ▶ Sharing-Anbieter nutzt öffentlichen Raum für gewerbliche Zwecke (Sondernutzung nach OVG Lüneburg und OVG Münster, aA OVG Hamburg)

§ 16a HStrG – Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing

- ▶ **Sondernutzung bei Nutzung öffentlicher Straßen als stationsbasiertes Carsharing-Angebot**
 - Örtlich festgelegte Abhol- oder Rückgabestelle vorab reservierbarer Carsharing-Fahrzeuge eines Unternehmens für unbestimmte Anzahl von Kund:innen
- ▶ **Sondernutzungserlaubnis für stationsbasiertes Carsharing nur auf Zeit, längstens jedoch für acht Jahre**
 - Nebenbestimmungen zur Reduzierung umweltschädlicher Auswirkungen des Kfz-Verkehrs oder zur Verringerung des MIV
- ▶ **Transparentes und diskriminierungsfreies Auswahlverfahren**

Regelung im Landesstraßengesetz zu Sharing-Angeboten

- ▶ **Punktuelle Regelung zu Carsharing zu hinterfragen**
 - Ausweitung auf alle Sharing-Fahrzeuge?
 - Ausweitung auf stationsunabhängige Sharing-Angebote?
- ▶ **Rechtssicherheit bei zulässigen Nebenbestimmungen**
 - Welche Vorgaben an das Sharing-Modell sind zulässig?
 - Zumindest straßenbezogene Vorgaben, ggf. aber auch solche Umweltschutz und weiteren Bereichen
- ▶ **Zusätzliche Flexibilität öffentlich-rechtlicher Verträge, ggf. im Rahmen wettbewerblicher Verfahren**

Ladeinfrastruktur

Ladeinfrastruktur nach Anwendungsfällen



Quelle: Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur

Erwartungen an Kommunen steigen

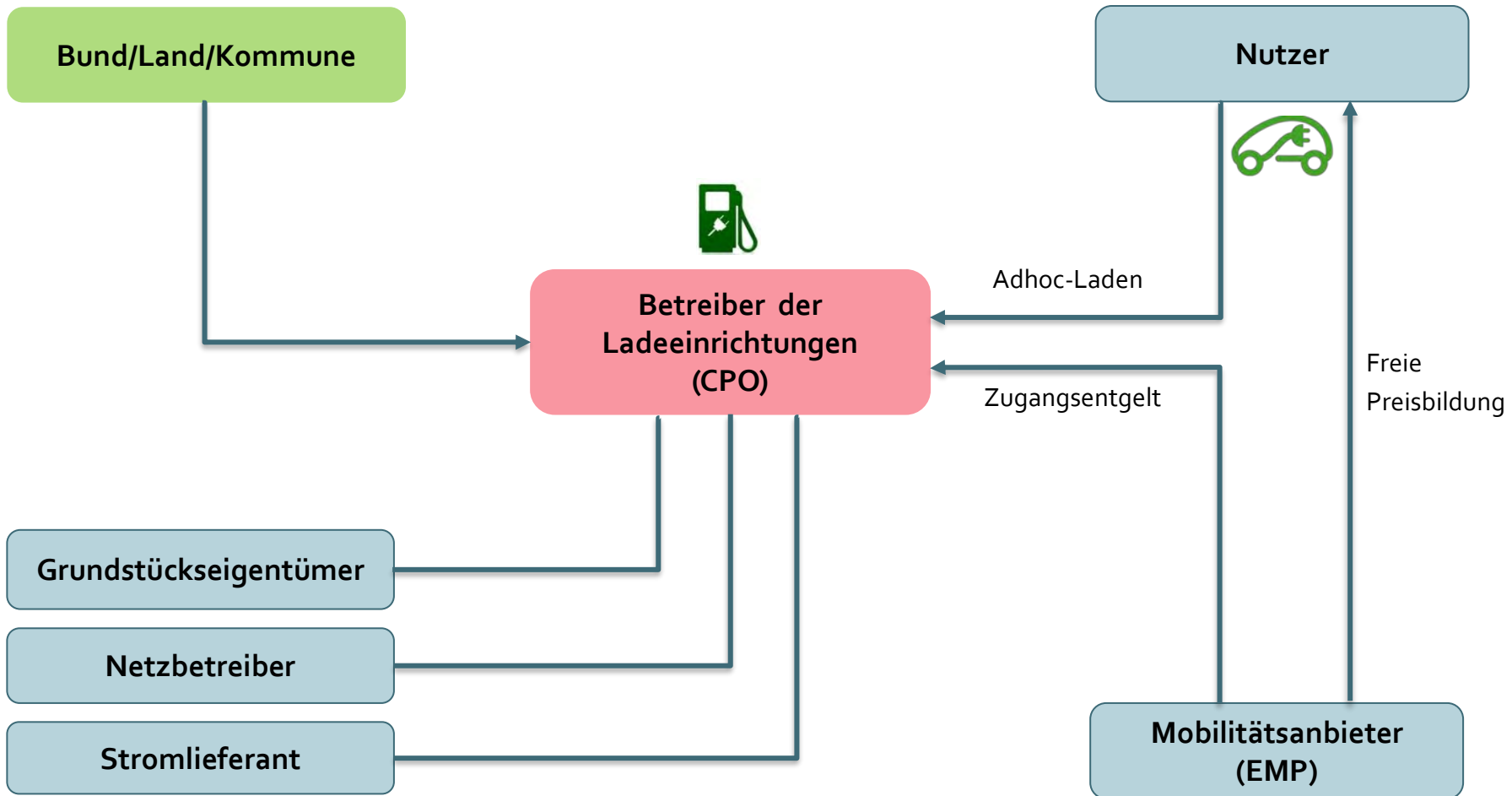
▶ Entwurf für Masterplan Ladeinfrastruktur II

- *„Dem Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur in den Kommunen kommt eine Schlüsselstellung zu. Die Bundesregierung prüft deshalb bis Ende 2022 wie eine **gesetzliche Verpflichtung der Länder, die Grundversorgung an lokaler Ladeinfrastruktur sicherzustellen**, umgesetzt werden kann. Gleichzeitig werden die Kommunen durch ein umfassendes Paket an Maßnahmen für die Planung, Umsetzung und Finanzierung unterstützt.“*

▶ Rolle von Kommunen beim Infrastrukturaufbau wird wichtiger

- Eigenerledigung oder Kooperationen (insb. mit kommunalen Unternehmen)

Marktrollen bei Ladeeinrichtungen



Finanzierung des ÖPNV

Status Quo

- ▶ **Finanzierung des ÖPNV erfolgt derzeit**
 - durch Mittel des Bundes
 - der Haushalte der Länder, Landkreise und Kommunen
 - sowie durch Fahrscheinerlöse und Umlandkreise

- ▶ **Frage nach zusätzlichen Finanzierungsinstrumenten für den ÖPNV vor dem Hintergrund**
 - der politischen Zielsetzung einer Verkehrswende
 - des damit einhergehenden Finanzierungsbedarfs

Umlagefinanzierung („Bürger:innenticket“) (1)

▶ **Abgabenart: Beitrag**

- Vorzugslast, die der vollen oder teilweisen Deckung der Kosten einer öffentlichen Einrichtung dient und von denjenigen erhoben wird, denen die Einrichtung einen besonderen Vorteil gewährt
- Anders als bei Gebühr genügt bereits die Möglichkeit der Inanspruchnahme der staatlichen Leistung oder Einrichtung

▶ **Gesetzgebungskompetenz des Landes**

- Folgt aus der Sachkompetenz für den ÖPNV

▶ **Materielle Verfassungsmäßigkeit**

- Der Beitrag muss mit dem Grundgesetz, insb. den Grundrechten, vereinbar sein

Umlagefinanzierung („Bürger:innenticket“) (2)

- ▶ **Vereinbarkeit mit dem Gleichheitssatz, Art. 3 Abs. 1 GG**
 - Maßgeblich für Anknüpfung des Beitrags (Kreis der Beitragspflichtigen), und für dessen Ausgestaltung (Beitragshöhe)
- ▶ **Anknüpfung: Alle, die durch die Möglichkeit den ÖPNV zu nutzen, einen besonderen Vorteil gewinnen**
 - Maßstab dürfte Ausbaugrad des ÖPNV sein (jedenfalls rasterartig); ÖPNV muss sich als realistische Alternative zum MIV darstellen
 - Kurzzeitige Engpässe gefährden die Zulässigkeit aber nicht
 - Individuell-konkrete Zurechnung des Vorteils: Weite des Personenkreises steht nach Rspr. der rechtlichen Einordnung als Beitrag nicht entgegen

Nutznießerfinanzierung

- ▶ **Beispielhafte Grundformen:**
 - Grundstückseigentümerabgabe
 - Gewerbebetriebsabgabe
- ▶ **In Betracht kommende Abgabenart: Beitrag**
 - Abgabe zum Ausgleich besonderer mittelbarer Vorteile aufgrund der ÖPNV-Anbindung; reflexartiger Eigenvorteil aus Drittnutzung
- ▶ **Derzeit bietet das Landesbeitragsrecht idR keine gesetzliche Grundlage für einen Beitrag**
 - Meist lediglich Herstellung, Anschaffung, Erweiterung und Verbesserung öffentlicher Einrichtungen und Anlagen erfasst, nicht jedoch die laufende Unterhaltung und Instandsetzung

Nutznießerverfinanzierung

Rechtliche Ausgestaltung

- ▶ **Art. 3 Abs. 1 GG: sachliche Differenzierung**
 - Prinzip der Belastungs- und Steuergleichheit
 - Sachlich begründbare und angemessene Differenzierungen in der Belastung. Keine Uniformität.
 - Äquivalenzprinzip als Ausdruck des Verhältnismäßigkeitsprinzips
- ▶ **Art. 12, Art. 14 GG –Schutz von Freiheit und Vermögen**
 - Unzulässigkeit übermäßiger staatlicher Eingriffe
- ▶ **Rechtlich komplex:** Tatbestand und Beitragshöhe
- ▶ **Exkurs:** Einfluss auf die Gewerbesteuer über Hebesätze

City-Maut

- ▶ **In Betracht kommende Abgabenarten**
 - Straßenbenutzungsgebühr (vorzugswürdig)
 - Sonderabgabe mit Lenkungsfunktion
- ▶ **Gesetzgebungszuständigkeit des Landes**
 - Konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für „*die Erhebung und Verteilung von Gebühren oder Entgelten für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen*“, Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG
 - Bundesgesetzgeber hat Recht der konkurrierenden Gesetzgebung nur für Bundesfernstraßen genutzt
 - Ausklammerung der Bundesfernstraßen problematisch?
- ▶ **Schuldner:innen: Nutzer:innen der mautpflichtigen Straßen**

Parkraumbewirtschaftung

▶ Kurzzeitparken

- Anordnung bei Vorliegen besonderer Gründe (Parkdruck, Abgase und Lärm, städtebauliche Entwicklung), § 45 StVO
- Daher keine einmalige und direkt flächendeckende Anordnung (mittelbar über gebietsbezogene Einzelanordnungen aber möglich)
- Mittelverwendung zugunsten des ÖPNV ist möglich

▶ Neue Handlungsspielräume bei Bewohnerparkausweisen

- Einführung des § 6a Abs. 5a StVG: „[...] *In den Gebührenordnungen können auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden. [...]*“

Sonstige Maßnahmen

▶ **City-Tax-Erhöhung**

- Handlungsspielraum bzgl. der Höhe einer Tourismusabgabe (landesgesetzliche Regelung)

▶ **ÖPNV-Taxe**

- Einführung möglich; Orientierung an Kurtaxe/Gästebeiträgen

▶ **Verpflichtende Abgabe für Großveranstalter:innen**

- Rechtssichere Heranziehung fraglich, da bereits Zahlungen der ÖPNV-Nutzer:innen

▶ **Tarifänderungen (Abgleich mit Diskussion um 49 €-Ticket)**

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit.

Dr. Roman Ringwald, BBH Berlin
Tel +49 (0)30 611 28 40-23
roman.ringwald@bbh-online.de
www.bbh-online.de

Usually unusual.

Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ des Hessischen Landtages

Vorschläge zur Planungsbeschleunigung

- Wiesbaden, 31.10.2022 -

Zur Person



Dr. Michael Sitsen
Rechtsanwalt, Fachanwalt
für Verwaltungsrecht,
Fachanwalt für
Vergaberecht, Partner

Michael Sitsen berät im Öffentlichen Wirtschaftsrecht und im Vergaberecht. Er verfügt über besondere Branchenkenntnis im Verkehrsbereich (Bus- und Eisenbahnverkehr). Ein Schwerpunkt seiner Beratungspraxis liegt im Umwelt-, Bau- und Planungsrecht sowie in spezifischen Fragestellungen des Rechts der Erneuerbaren Energien (EEG). Er berät zudem regelmäßig öffentliche Auftraggeber und Unternehmen bei großvolumigen und komplexen Beschaffungsvorhaben.



Agenda

01 Ursachen für langsame Planungen

02 Ansätze zur Beschleunigung

03 Staatsziel Infrastruktur

04 Maßnahmengesetze

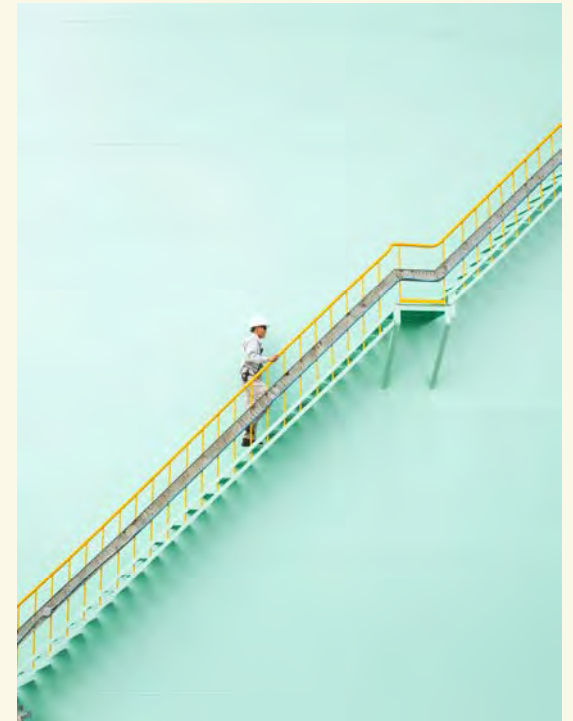
01

Ursachen für langsame Planung

Ursachen für lange Planungsverfahren

Wesentliche Schritte bis zur Fertigstellung der Infrastruktur

- Bedarfsfeststellung
- Raumordnung / Landesplanung als vorgelagerte Planungsstufen
- Planfeststellungsverfahren (von der Antragstellung bis zur Ausfertigung der Genehmigung)
- Dauer gerichtlicher Verfahren
- Mittelbereitstellung
- Realisierung (Ausführungsplanung, Ausschreibungen, Bauphase)



Ursachen für lange Verfahrensdauer im Planfeststellungsverfahren

Eine Umfrage bei ca. 40 Planungsträgern / Planfeststellungsbehörden ergab, dass die **nachfolgenden Verfahrensteile** jeweils von mindestens 30% der Befragten als ausschlaggebend für die Dauer von Planungsverfahren gesehen wurden (zwei Verfahrensteile stachen dabei leicht hervor):



Ursachen für lange Verfahrensdauer im Planungsverfahren

Als Hauptgründe wurden in der Umfrage genannt

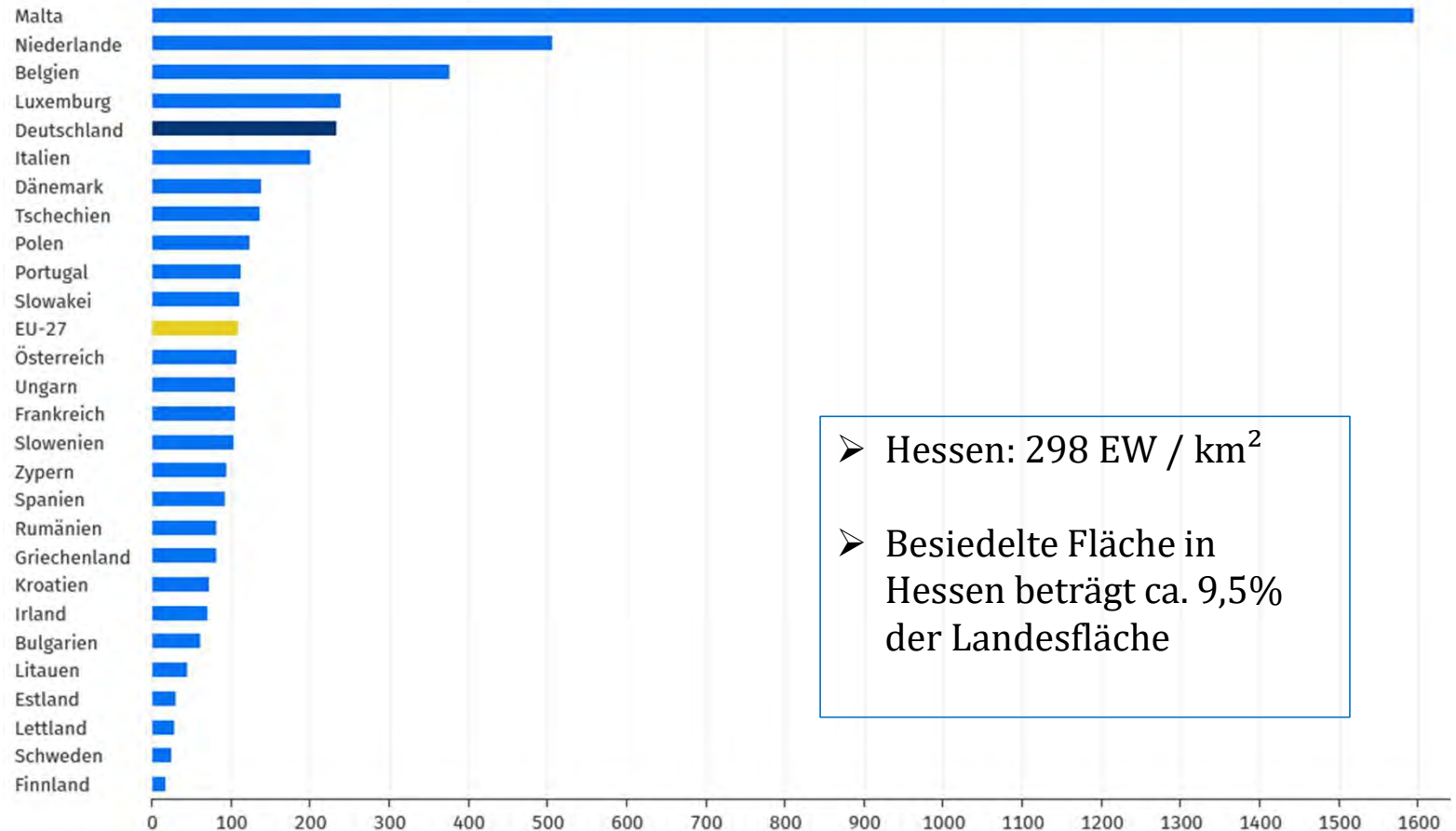
- Personalmangel auf Seiten des Vorhabenträgers
- Personalmangel auf Seiten der Planfeststellungsbehörde
- Bei der TÖB-Beteiligung tauchen neue Aspekte auf, die behandelt werden müssen
- Bei der Öffentlichkeitsbeteiligung tauchen neue Aspekte auf, die behandelt werden müssen
- Neue Aspekte, die eine Umplanung erforderlich machen



Bevölkerungsdichte in den EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2019

EW je km²

- Deutschland: 235
- EU-27: 109
- Frankreich: 106
- Schweden: 25



➤ Hessen: 298 EW / km²

➤ Besiedelte Fläche in Hessen beträgt ca. 9,5% der Landesfläche

Quelle: Eurostat

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2022

Statistischer Überblick über Schutzgebiete und -objekte

STAND 31.12.2021

Beispiel Niedersachsen

- Die Flächen überlagern sich teilweise

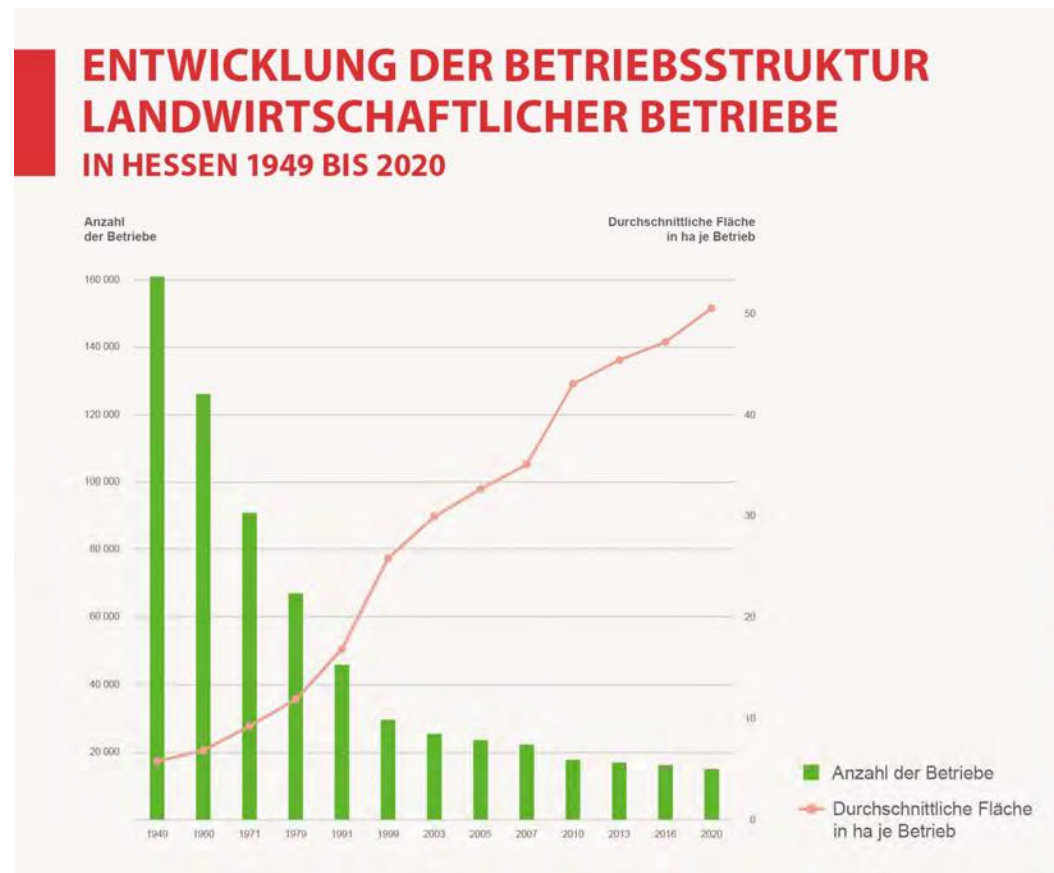
Schutzkategorie ¹⁾	Anzahl	Fläche ²⁾	Anteil an der Landesfläche ³⁾
Nationalparke (NLP)	2	361.417 ha	6,8 %
Naturschutzgebiete (NSG)	840	291.279 ha	5,5 %
Naturdenkmale (ND)	3.487	1.346 ha ⁴⁾	0,03 %
Biosphärenreservate (BSR)	1	56.760 ha	1,1 %
Landschaftsschutzgebiete (LSG) ⁵⁾	1.358	1.031.704 ha ⁶⁾	19,3 %
Geschützte Landschaftsbestandteile (GLB)	624	1.412 ha ⁷⁾	0,03 %
Naturparke (NP) ⁸⁾	14	1.096.662 ha	20,6 %

Quelle: <https://www.nlwkn.niedersachsen.de>

Landwirtschaftlich genutzte Flächen

Beispiel Hessen

- Landwirtschaftlich genutzte Fläche insg. ca. 800.000 bis 900.000 ha (Stand 2022)
- Bodenfläche insg. ca. 2,1 Mio. ha



Quelle: <https://statistik.hessen.de>

Erkenntnisse aus der Umfrage und der Praxis

Es ist trivial - die Welt ist kompliziert

- Fachkräftemangel
- Komplizierte Rechtslage
- Hohe Bevölkerungsdichte
- Großes Gewicht von Gebiets- und Artenschutz
- Nutzungskonflikte bei den verfügbaren Flächen
- Viele Ursachen kann man nicht (so einfach) ändern



02

Ansätze zur Beschleunigung

Beschleunigungsansätze

Konkrete Erkenntnisse aus der Umfrage

- Es gibt im Grunde keinen Verfahrensschritt, der ohne Relevanz für die Verfahrensdauer ist.
- Auch wenn einzelne Verfahrensteile tendenziell herausstachen, hat doch jeder Verfahrensschritt eines Planungsverfahrens ein recht großes Potential zu einer erheblichen Verzögerung.
- Wirksame Maßnahmen zur Beschleunigung sollten daher einen Effekt auf alle Verfahrensteile eines Planungsverfahrens haben.



Erste Praktische Lösungen



- Personelle Ausstattung der Vorhabenträger und Planungsbehörden erhöhen.
- Noch mehr Mühe in eine frühzeitige und gründliche Ermittlung der relevanten von einer Planung betroffenen Belange investieren.

Beschleunigungsansätze

- Das Thema Planungsbeschleunigung ist nahezu so alt wie die rechtliche Reglementierung des Planungsverfahrens selbst.
- Unzählige Wissenschaftler, Praktiker und Politiker haben sich hierzu schon Gedanken gemacht.
- Das Potential von Änderungen der Fachplanungsgesetze dürfte nahezu ausgeschöpft sein.
- Änderungen im **Grundgesetz** bzw. eine stärkere **Einbindung der Parlamente** bilden bislang aber noch die Ausnahme.



Verankerung eines
Staatsziels Infrastruktur
im Grundgesetz

Stärkung von
Maßnahmengesetzen als
Planungsinstrumente

Aufnahme einer
Ermächtigung für
Maßnahmengesetze
im GG

03

Staatsziel Infrastruktur

Aufnahme eines Staatsziels Infrastruktur in das Grundgesetz

Staatsziel „Infrastruktur“

- Am bekanntesten ist das Staatsziel „Umwelt- und Tierschutz“ in Art. 20a GG
- Für Eisenbahninfrastruktur enthält Art. 87e Abs. 4 GG bereits einen Gewährleistungsauftrag.
- Für Post- und Telekommunikation enthält Art. 87f Abs. 1 GG ebenfalls einen Gewährleistungsauftrag.
- Für anderen Infrastrukturen (Straßenverkehrsinfrastruktur, Wasserstraßen, Luftverkehr, Energieinfrastruktur) enthält das Grundgesetz ein Staatsziel bislang nicht.
- Hessen hat bereits Staatsziel, dieses wirkt aber (nur) begrenzt auf Hessen und nicht auf Bundesbehörden.



Artikel 26d

Der Staat, die Gemeinden und Gemeindeverbände fördern die Errichtung und den Erhalt der technischen, digitalen und sozialen Infrastruktur und von angemessenem Wohnraum. Der Staat wirkt auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Stadt und Land hin.

Aufnahme eines Staatsziels Infrastruktur in das Grundgesetz

Rechtsnatur und Wirkung von Staatszielbestimmungen

- Staatszielbestimmungen stellen grundlegende Regeln für das staatliche Leben dar.
- Sie verpflichten alle Elemente staatlicher Gewalt (Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtsprechung).
- Den Staatsorganen wird ein grundlegendes Ziel vorgegeben, das sie anstreben müssen.
- Wie das Ziel verwirklicht wird, liegt im Ermessen der Staatsorgane.
- Staatszielbestimmungen stellen keine einklagbaren Rechte dar. Sie sind allein objektiv-rechtlichen Inhalts.



Aufnahme eines Staatsziels Infrastruktur in das Grundgesetz

Der Klima-Beschluss des BVerfG zeigt anschaulich die Bedeutung von Staatszielen

- Art. 20a GG ist kein unverbindliches Programm, sondern eine Rechtsnorm, die den Gesetzgeber bindet.
- Auch wenn Art. 20a GG dem Gesetzgeber einen erheblichen Gestaltungsspielraum gibt, darf das Klimaschutzgebot nicht leerlaufen.
- Aus dem Staatsziel des Art. 20a GG folgert das BVerfG die Pflicht des Gesetzgebers, die notwendigen Reduktionen von CO²-Emissionen bis hin zur Klimaneutralität vorausschauend in grundrechtsschonender Weise über die Zeit zu verteilen.
- Das BVerfG leitet aus der Staatszielbestimmung des Art. 20a GG zwar kein selbständig einklagbares subjektives Recht ab. Allerdings macht es seine Beachtung zumindest (mittelbar) verfassungsrechtlich überprüfbar.

Aufnahme eines Staatsziels Infrastruktur in das Grundgesetz

Ohne ein Staatsziel „Infrastruktur“	Mit einem Staatsziel Infrastruktur
<ul style="list-style-type: none">• Ein Handlungsauftrag der Staatsgewalten kann nur aus den bereits bestehenden Grundrechten und Staatszielbestimmungen folgen.	<ul style="list-style-type: none">• Alle drei Staatsgewalten befinden sich dann in einer Pflichtenstellung. Es entsteht zusätzlicher Handlungsdruck.
<ul style="list-style-type: none">• Aus dem Auftrag zur Daseinsvorsorge, die im Sozialstaatsprinzip nach Art. 20 Abs. 1 GG verortet werden kann, lässt sich ein Grundversorgungsauftrag herleiten.	<ul style="list-style-type: none">• Das Staatsziel Infrastruktur würde Verfassungsrang erlangen und wäre damit gleichrangig mit anderen Verfassungsrechtsgütern.• Das Staatsziel Infrastruktur erwirbt eine Vorrangstellung gegenüber einfachgesetzlichen Normen und Rechtsgütern.• Infrastrukturvorhaben sind schneller durchsetzbar.• Infrastrukturvorhaben haben eine größere Realisierungschance.• Infrastrukturvorhaben können größere Akzeptanz bekommen.• Schutz- und Freiheitlücken werden geschlossen

04

Maßnahmengesetze

Maßnahmengesetze



Was ist die Idee hinter einem Maßnahmengesetz?

- Das „Baurecht“ für ein Infrastrukturvorhaben soll durch **Parlamentsgesetz** geschaffen werden.
- Durch das Parlamentsgesetz soll die Baurechtschaffung **beschleunigt** werden.
- Das Parlament – so der Gedanke – ist **freier als die Verwaltung**, da es nur an die Verfassung gebunden ist und nicht auch an sämtliche einfachen Gesetze.
- Parlamentsgesetze sind **nur durch das BVerfG nachprüfbar**, so dass der Rechtsweg schlank ist.
- Dass Maßnahmengesetze für Infrastrukturvorhaben **grundsätzlich zulässig** sind, hat das BVerfG bereits 1996 entschieden (sog. „Südumfahrung Stendal“).

Maßnahmengesetze

Wie steht es um die bisherigen Laufversuche?

- ∅ Im Jahr 2020 hat der letzte Bundestag ein **Maßnahmengesetz-vorbereitungsgesetz** erlassen, um für bestimmte Projekte die Baurechtschaffung durch Parlamentsgesetz zu ermöglichen.
- ∅ Der Erfolg des **Maßnahmengesetz-vorbereitungsgesetz** ist begrenzt. Leider gilt hier: gut gemeint ist nicht immer gut gemacht.
- ∅ Im Grundsatz kann eine Legalplanung aber Beschleunigungswirkung haben.

Beschleunigungswirkung

- Fokussierung des Parlaments auf die verfassungswesentlichen Prüfungsgegenstände.
- Unbegrenzte Konzentrationswirkung (räumlich, sachlich, zeitlich); Gesetzgeber kann ein Infrastrukturvorhaben unter sämtlichen Gesichtspunkten zulassen.
- Größere Gestaltungsfreiheit bei Eingriffs- und Ausgleichsmaßnahmen.
- Flexiblere Verfahrensgestaltung.
- Vermeidung von gestuften Planungen.
- Straffung des Rechtswegs (BVerfG oder BVerwG).
- Aussicht auf größere Akzeptanz.
- FFH-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie sind als europäisches Recht auch weiterhin zu beachten.



Ermächtigungsgrundlage für Maßnahmengesetze

Ermächtigungsgrundlage für Maßnahmengesetze im Grundgesetz?

- Aufnahme einer Ermächtigungsgrundlage für Maßnahmengesetze in das GG selbst.
- Größere Rechtssicherheit für Maßnahmengesetze, da die Verfassung selbst gestaltet wird.
- Maßnahmengesetze können auch für Bereiche zugelassen werden, in denen sonst die Länder die Verwaltungskompetenz haben.
- Größere Flexibilität für den Gesetzgeber im Vergleich zum (detaillierten) MgvG.
- Allerdings müsste der Rechtsweg zum BVerwG eröffnet werden (die EU-KOM sieht sonst eine Verletzung der UVP-Richtlinie).



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Michael Sitsen
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Fachanwalt für Vergaberecht

Düsseldorf

Kaistraße 6
40221 Düsseldorf
T +49 211 60035-0
E info@orthkluth.com

Berlin

Heidestraße 9
10557 Berlin
T +49 30 509320-0
E info@orthkluth.com

Enquetekommission
„Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

Vorschlag eines Bundesmobilitätsgesetzes

Dr. Jan Werner



INSTRUMENTE UND PROZESSE DER VERKEHRSPOLITIK IM VERGLEICH

Entwurf für ein Bundesmobilitätsgesetz für Deutschland

Motivation

Klimaschutzziele einhaltbar machen
(Sektor Verkehr) und berücksichtigen

zielorientierte Entwicklung des
Verkehrssystems im föderalen Gefüge
ermöglichen (u.a. Ziele für Mobilität
und Umweltschutz)

Hemmnisse zielorientierter Entwicklung
bei „Ordnung“ und „Finanzierung“ des
Straßenverkehr bereinigen

zügige und zeitgerechte Umsetzung der
Bedarfsplanung absichern

Aktuelle Situation

Krisen, Inflation, Wirtschaftsentwicklung

Kosten individueller Mobilität IV/ÖV
(Treibenergie, 49€-Ticket, ETS II 2029)

Engpässe bei Projektrealisierung

Verteuerung Investitionen + Betrieb

Entwicklung Wanderungssaldo + Bauen

Home-Office, Videokonferenzen

Konsequenzen

Prognose: Ungewissheit extrem hoch!

Nachfrage: Verlagerungsakzeptanz?

Projekte: Verzögerung! Verteuerung!
langfristig geringerer Output?



INHALTSÜBERBLICK

1 Anlass und Hintergründe für das Bundesmobilitätsgesetz

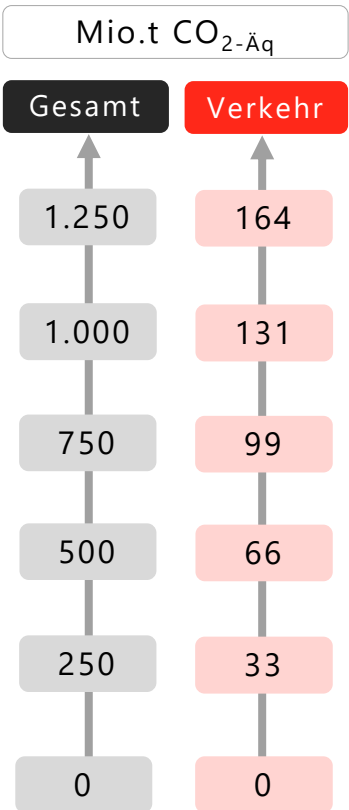
2 Inhalte des Bundesmobilitätsgesetzes mit Fokus Landessicht

3 Annäherungen an Antworten auf die gestellten Fragen

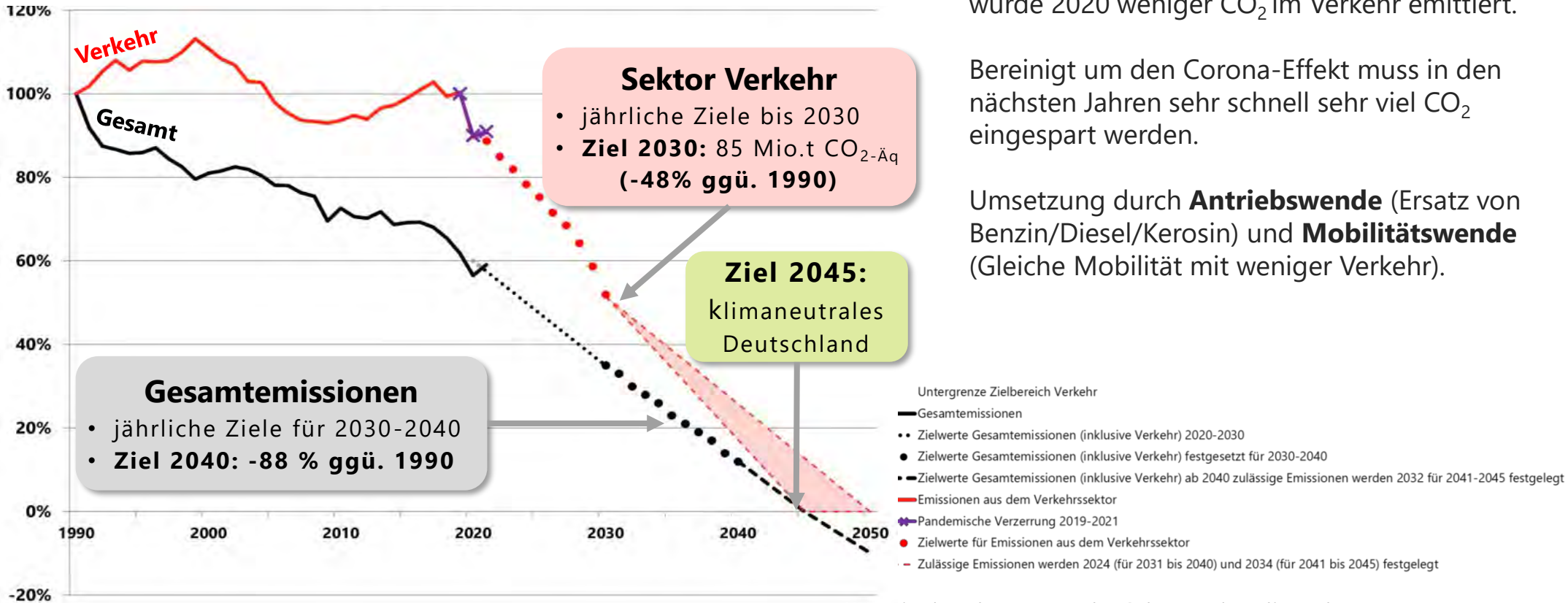


ANLASS UND HINTERGRUND FÜR EIN BUNDESMOBILITÄTSGESETZ

Verringerung fossiler Energie durch Antriebs- und Mobilitätswende



Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland seit 1990 und Zielvorgaben lt. Klimaschutzgesetz (Entwurfsstand 05.2021)



Bis 2019 verharrte der CO₂-Ausstoß im Verkehr auf dem Niveau von 1990. Corona-bedingt wurde 2020 weniger CO₂ im Verkehr emittiert.

Bereinigt um den Corona-Effekt muss in den nächsten Jahren sehr schnell sehr viel CO₂ eingespart werden.

Umsetzung durch **Antriebswende** (Ersatz von Benzin/Diesel/Kerosin) und **Mobilitätswende** (Gleiche Mobilität mit weniger Verkehr).

in der Abgrenzung der Sektoren des Klimaschutzgesetzes sowie Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) geändert worden ist.



Verkehr

164

131

99

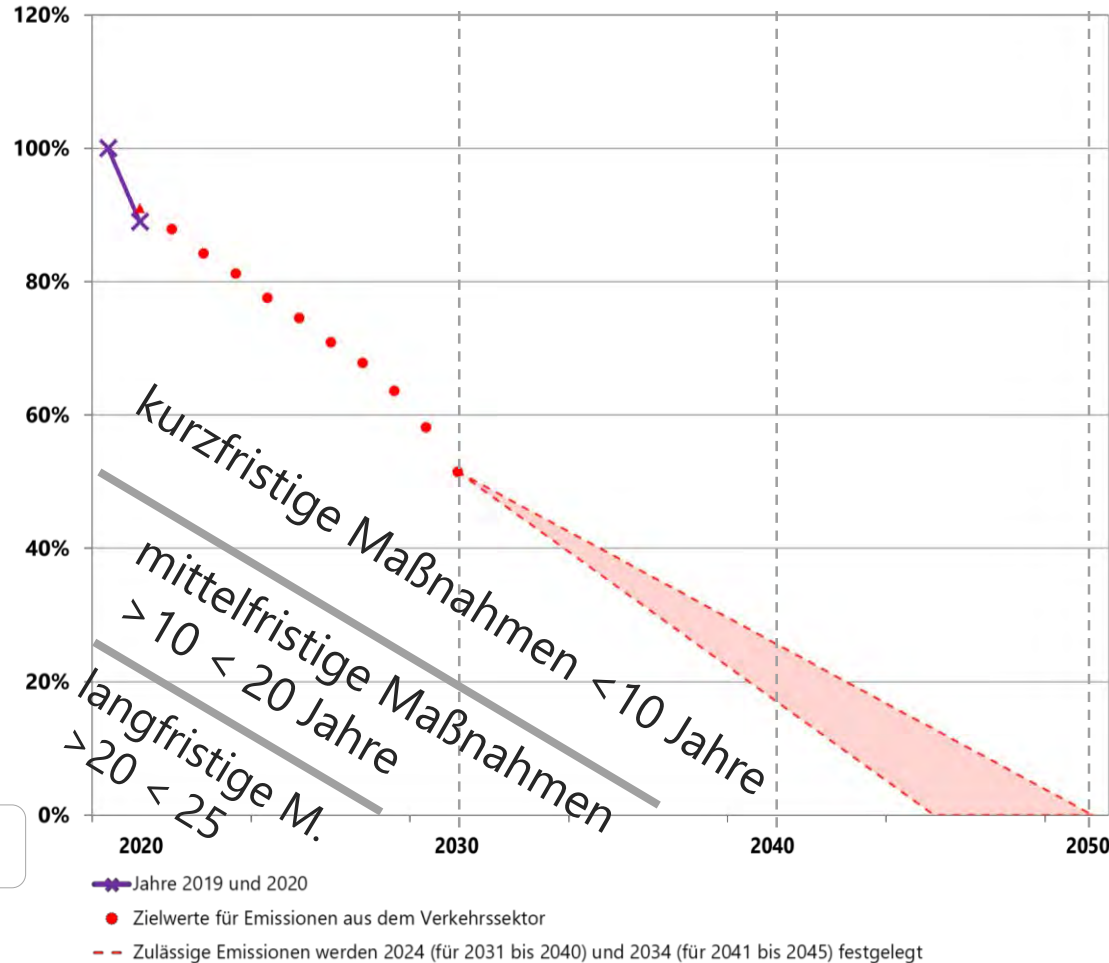
66

33

Mio.t CO₂-Äq

ANLASS UND HINTERGRUND FÜR EIN BUNDESMOBILITÄTSGESETZ

Die meisten wesentlichen Maßnahmen müssen bis 2030 begonnen sein



Planungen und Maßnahmenbeginne

Wer bis 2045 neue Verkehrsinfrastruktur oder andere **langfristige Maßnahmen** realisieren möchte, muss diese bis spätestens Mitte/Ende der 2020er Jahre auf den Weg bringen

Wer neue Straßenbahnverkehre oder komplexe Busnetze bis 2045 etablieren möchte, der muss diese oder andere **mittelfristige Maßnahmen** im wesentlichen bis 2030/35 begonnen haben.

Kurzfristige Maßnahmen sind jederzeit realisierbar. Sie müssen umso radikaler ausfallen, wenn die lang- und mittelfristigen Maßnahmen keine Klimaschutzwirkung entfalten.

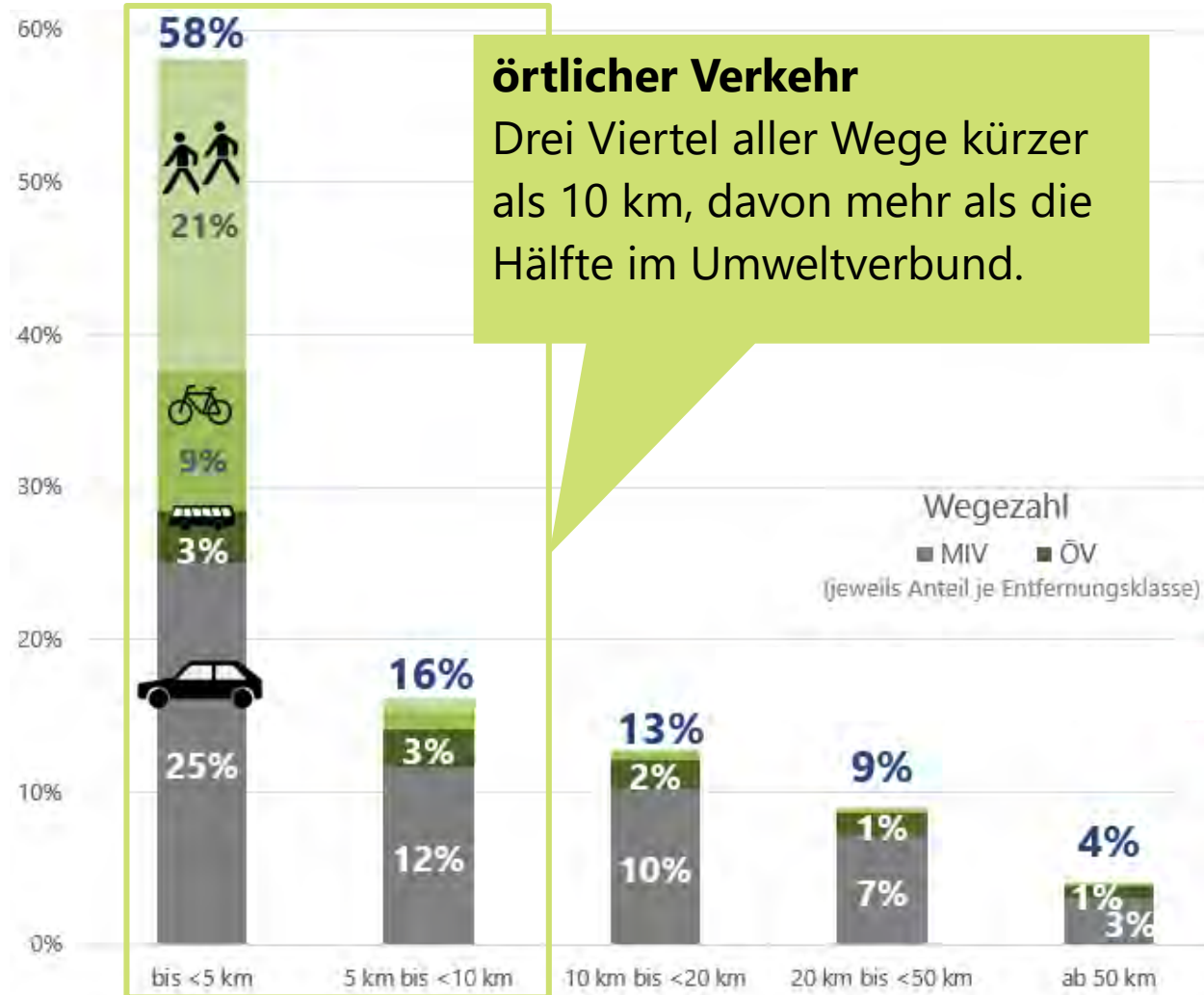
© KCW GmbH

Quelle: die Jahre 1990-2019: Umweltbundesamt (2020): Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen 1990-2019 Arbeitsstand:08.12.2020; das Jahr 2020: Novelle des Klimaschutzgesetzes beschreibt verbindlichen Pfad zur Klimaneutralität 2045 | Pressemitteilung | BMU; BMU (2021):Pressemitteilung vom 16.03.2021 Treibhausgasemissionen sinken 2020 um 8,7 Prozent; die Jahre 2020-2045: Drucksache 19/30230: Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes. Deutscher Bundestag, 19. Wahlperiode (02.06.2021)



1. ANLASS UND HINTERGRUND FÜR EIN BUNDESMOBILITÄTSGESETZ

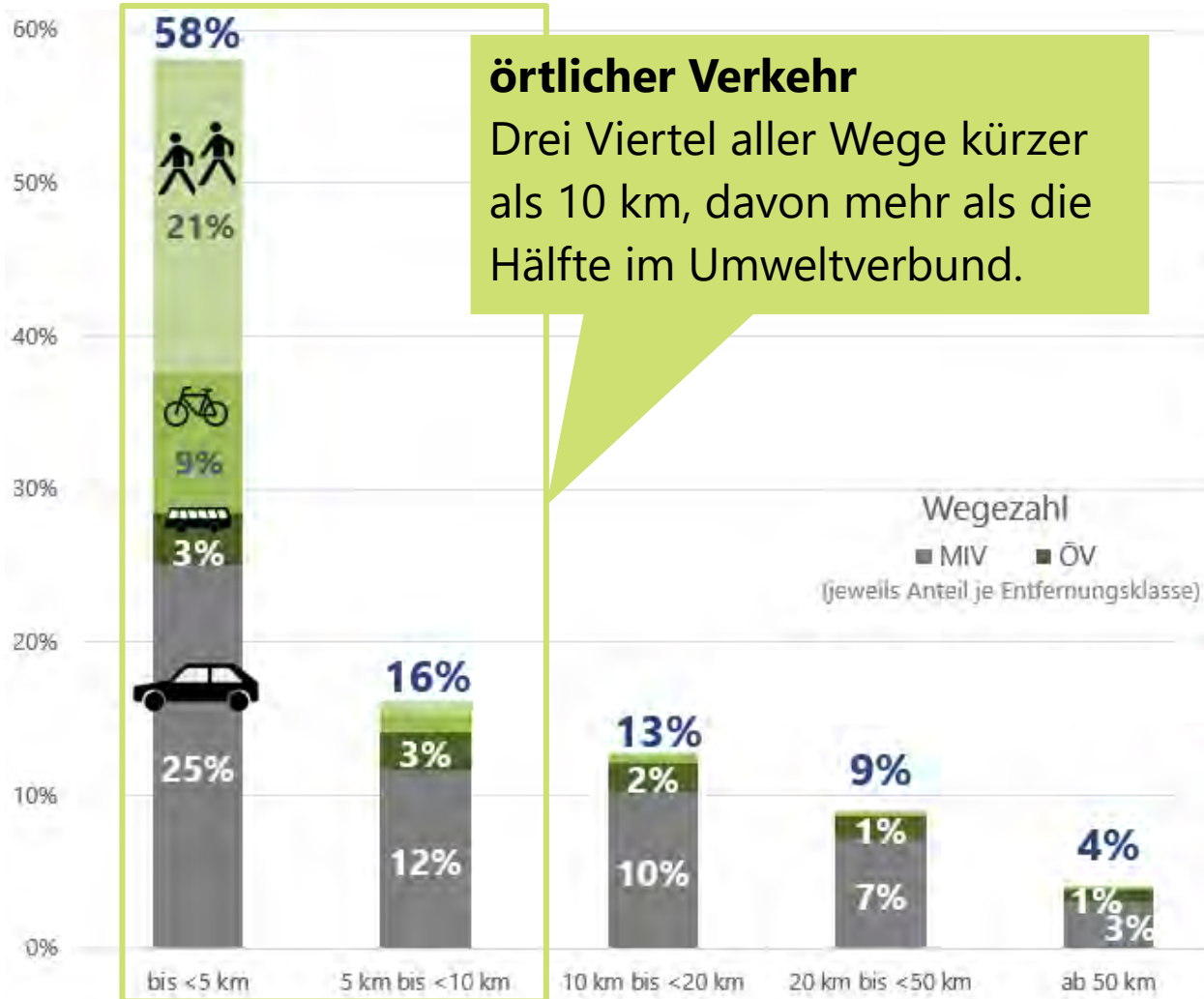
Bund, Länder und Kommunen sind nur gemeinsam handlungsfähig



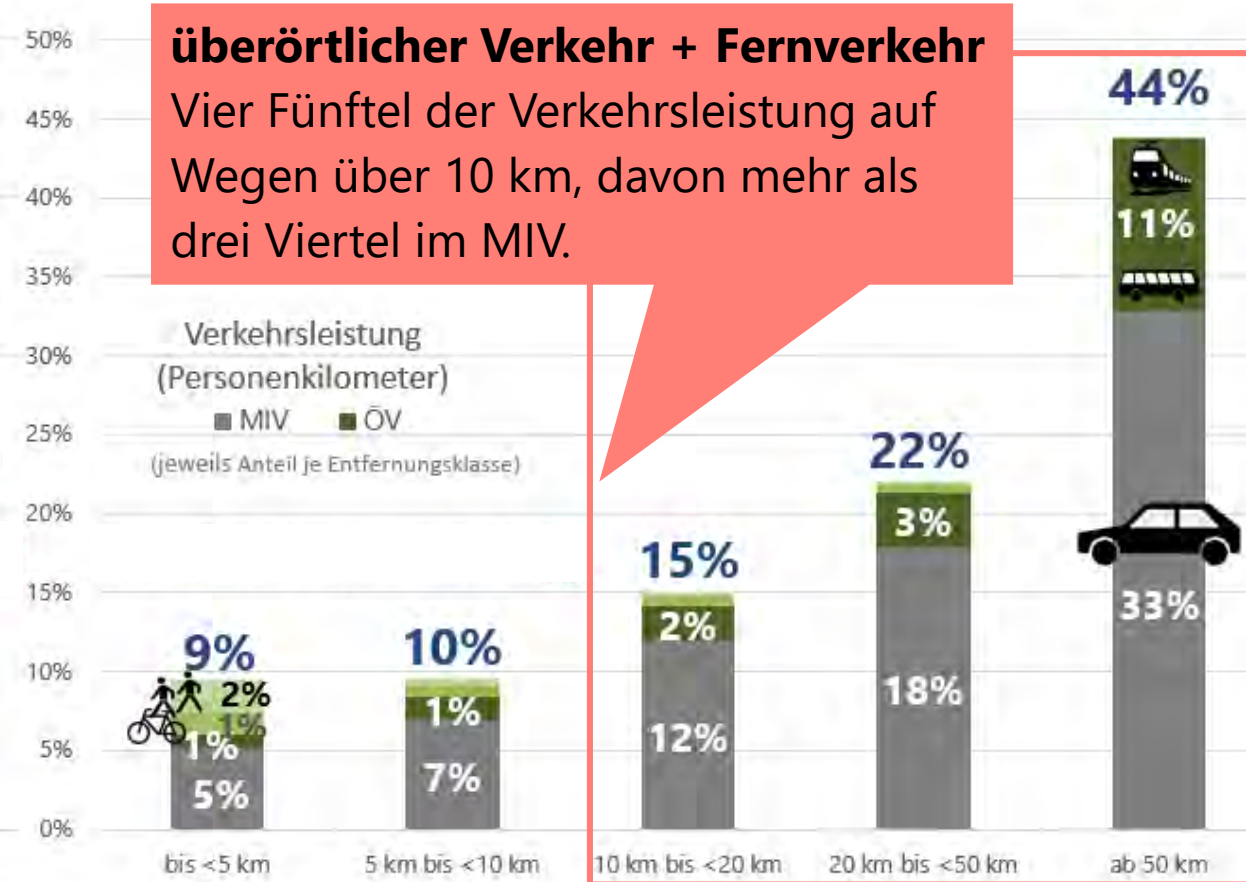


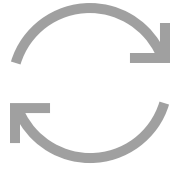
ANLASS FÜR EIN BUNDESMOBILITÄTSGESETZ

Wege sichern Mobilität - Verkehrsleistung verursacht Verkehrsfolgen!



=> **gesamtstaatliches koordiniertes Handeln!**





ANLASS UND HINTERGRUND FÜR EIN BUNDESMOBILITÄTSGESETZ

Sektorale Planung ist unzureichend für Herausforderungen der Zukunft...

Sektorale Planung



Integrierte Entwicklungsplanung



KoaV: Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen.

Die auf das **Verkehrssystem in seiner Gesamtheit** bezogenen Ziele sowie die Verkehrsnetze müssen bei integrierter Betrachtung aller Verkehrsträger und Verkehrsmittel geplant und entwickelt werden. **Teilstrategien** sind einzubetten in die Gesamtstrategie

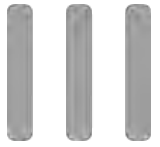


INHALTSÜBERBLICK

1 Anlass und Hintergründe für das Bundesmobilitätsgesetz

2 **Inhalte des Bundesmobilitätsgesetzes mit Fokus Landessicht**

3 Annäherungen an Antworten auf die gestellten Fragen



INHALT DES VORGESCHLAGENEN ENTWURFS

Gliederung des Entwurfs eines Bundesmobilitätsgesetzes

Inhaltsüberblick

Abschnitt 1: Allgemeine Vorschriften; §§ 1-3

Abschnitt 2: Leitziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr; §§ 4-12

Abschnitt 3: Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung

- Inhalte, Aufstellung und Monitoring Bundesmobilitätsplan; §§ 13-23
- Umsetzung und Beachtung Ziele und Strategien durch Länder; § 26 und § 28
- Mobilitätsplanung in Ländern und Kommunen; § 27

Abschnitt 4: Finanzierung von Mobilität und Verkehr, §§ 29-35

Abschnitt 5: Behörden und Aufgaben; § 36-41

Änderungen weiteren Rechts: StVG, StVO; FStrG, BFStrMG; AEG, EREgG, BEVVG

§§

LEITZIELE FÜR DAS VERKEHRSRECHT IN DEUTSCHLAND

Gesetzliche Leitziele für Entwicklung von Mobilität und Verkehr (§ 2-13)

Sicherung der Mobilität für Personen und Güter



Schutz von Mensch und Umwelt



systembezogene Anforderungen und Wechselwirkungen



„Unsere heutige Mobilität und die Art, wie wir unser Verkehrssystem und seine Infrastruktur ausgestalten, darf nicht auf Kosten der Mobilität und Lebensqualität unserer Kinder und Enkel gehen.“

Quelle: Masterplan Güterverkehr und Logistik (Beschluss Bundesregierung vom 16.07.2008)

§§

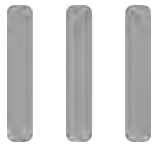
INTEGRIERTE MOBILITÄTS- UND VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG **Bundesmobilitätsplan inklusive Infrastrukturbedarfsplan**

Vorgaben zur Planung und zum Planungsprozess

- (1) Zielorientierung für Gesamtsystem => Integration Verkehrsträger u.a.
- (2) Planungshorizont 15 + 30 Jahre (+ 2045 wg. Klimaschutz)
- (3) Realisierungshorizont (Maßnahmenstart) 5 + 1 Jahr (Reserve)
- (4) Transparenz + frühe und umfassende Beteiligung (inkl. SUP)
- (5) Beschluss Bundesmobilitätsplan (inkl. Bedarfsplan) als Bundesgesetz
- (6) Monitoring und rollierende Fortschreibung alle 5 Jahre

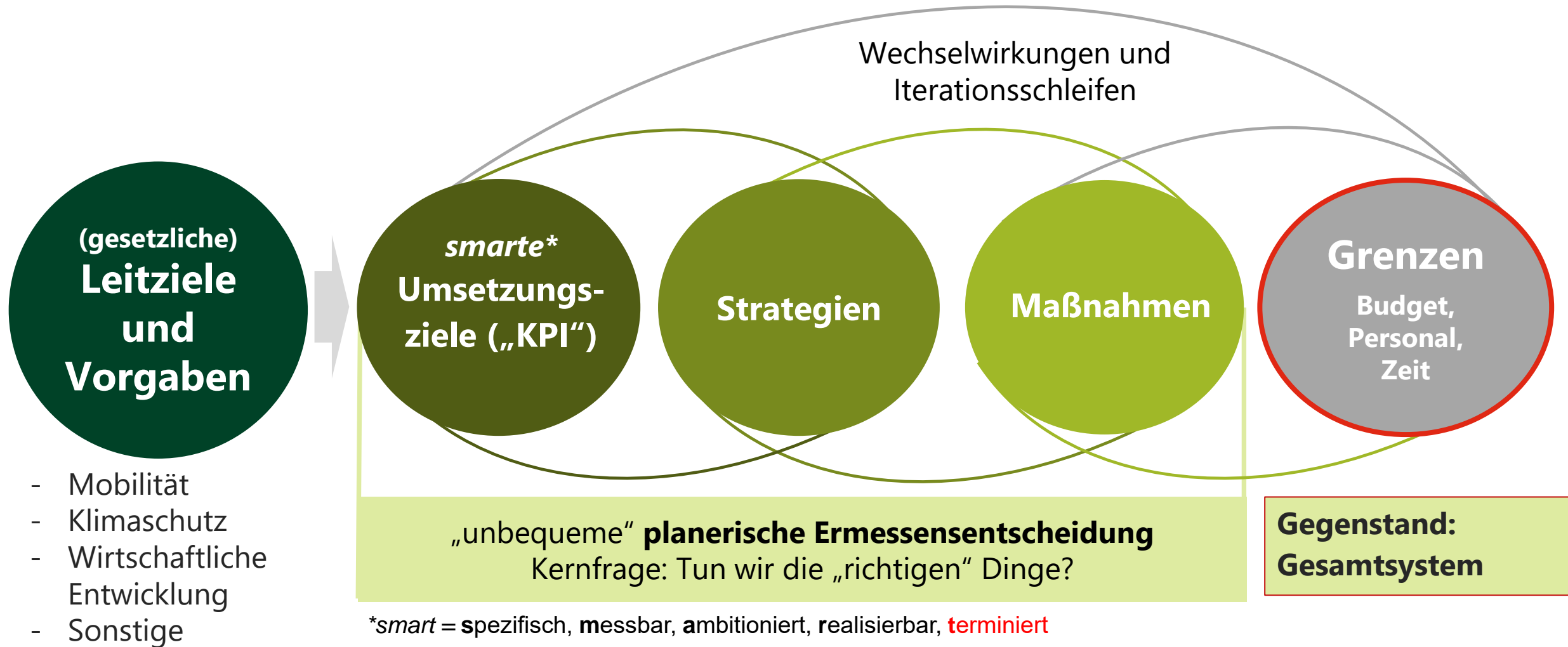
Planinhalte

- (1) konkrete Umsetzungsziele (mit Zielbeiträgen von Bund + Ländern)
- (2) Netzentwicklung, Instrumente und Maßnahmen → Bund
- (3) Rahmen für Fachplanungen (z.B. NRVP, Masterpläne) → Bund/Länder
- (4) Infrastrukturbedarfsplan → Umsetzungsbeginn in Realisierungshorizont!



INTEGRIERTE MOBILITÄTS- UND VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG

Zielorientierung, Strategien und Bewältigung von Herausforderungen





PLANUNG ALS UNBEQUEMER AUSWAHLPROZESS

Vom Wünschbaren zum Erforderlichen! Tun wir die richtigen Dinge?

Dinge, die wir uns wünschen

Ökonomisch nicht tragfähige Dinge

Dinge, die wir uns langfristig nicht leisten können

=> skalierte Lebenszyklus-Betrachtung
Investition + Betrieb + Folgekosten)



Ökologisch nicht tragfähige Dinge

Dinge, die Mensch, Natur und Gesellschaft über gesetzliche Vorgaben (z.B. Klimaschutz) oder das in der Planung festgelegte Maß (Umsetzungsziel) hinaus gefährden



Unmögliche Dinge

Dinge, die wir nicht (rechtzeitig) realisieren können
(fehlende Ressourcen - Geld, Personal)



PLANUNG ALS UNBEQUEMER AUSWAHLPROZESS

Vom Wünschbaren zum Erforderlichen! Wir tun die richtigen Dinge!

Zielorientierte Planung identifiziert die Maßnahmen, die erforderlich sind

für die Mobilität von Personen und Gütern, die in den nächsten

fünf Jahren begonnen und zügig umgesetzt werden können und die ökologisch erforderlich und ökonomisch tragfähig sind **und damit die Freiheitsrechte zukünftiger Generationen sichern!**



Konsequenzen für Planung

- Harte Umsetzungsvorgaben, soweit Grenze der Tragfähigkeit erreicht oder überschritten ist (Klima, Biodiversität, ggf. ökonomische Tragfähigkeit)
- Festsetzung Umsetzungsziele für Mobilität und übrige Schutzgüter
- Auswahl geeigneter Maßnahmen, um innerhalb der „Umsetzungsvorgaben“ die „Umsetzungsziele zu erreichen!
- Limitation durch Budget und Ressourcen, verändert Präferenzen innerhalb der Maßnahmenalternativen oder Anpassung bei Umsetzungszielen

§§

FINANZIERUNG VON MOBILITÄT UND VERKEHR

Regelung zu Finanzierung von Mobilität und Verkehr (§§ 29-35)

Umsetzungsbudget für Maßnahmen des Bundesmobilitätsplans haushalterisch gesichert

Verkehrsinfrastrukturfonds Bund perspektivisch zur Finanzierung Investitionen in Bundesverkehrswege

Nutzungsentgelte für Verkehrsinfrastruktur perspektivisch auch auf Landesstraßen und kommunalen Straßen und auch für PKW (intelligente Ausgestaltung, Ersatz für Mineralölsteuer, Bund: Zuführung für Verkehrsinfrastrukturfonds)

Förderung von Maßnahmen integrierter Planung in Ländern und Kommunen, die gesamtstaatlichen Umsetzungszielen dient (ex GVFG)

Finanzierung ÖPNV in Ländern durch Bund, Anpassung mit Bundesmobilitätsplanung (ex Reg.-Mittel)

Aufgabenbereinigung Bund bei Ausbauplanung Bundesfernstraßen

- Rad- und Fußverkehr an oder im Umfeld von Bundesfernstraßen
- Ausgestaltung Ortsumgehung oder -durchfahrt durch Länder



INHALTSÜBERBLICK

- 1 Anlass und Hintergründe für das Bundesmobilitätsgesetz
- 2 Inhalte des Bundesmobilitätsgesetzes mit Fokus Landessicht
- 3 **Annäherungen an Antworten auf die gestellten Fragen**



ANTWORTEN AUF DIE GESTELLTEN FRAGEN

Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten

Hauptgründe (zu) langsamer Umsetzung (persönliche Einschätzung)

- Personalmangel auf allen Ebenen, für viele Themen und bei vielen Akteuren
- Versuch der Lösung der Planungskonflikte in der Umsetzungsphase

Strukturiertes Zusammenspiel von Bedarfsplanung und Umsetzungsplanung

- Aufgabenbereinigung → "die richtigen Dinge tun"
- Zielorientierte, integrierte Planung → „Konsens“ über Methode und Reichweite
- Planungsvorbereitung im Vorfeld der Maßnahmenauswahl → Umsetzbarkeit!
- Wirkungsanalyse auf Systemebene inklusive SUP → Alles früh auf den Tisch
- Auswahlentscheidung → Priorisierung der umzusetzenden Projekte
- Abgesicherte Finanzierung → kein Abriss der Projektbeginne der Umsetzung
- Basis für Planrechtfertigung im Bedarfsplan → Planfeststellungsverfahren
- Planerische Sicherung → Umsetzbarkeit Maßnahmen späterer Perioden



ANTWORTEN AUF DIE GESTELLTEN FRAGEN

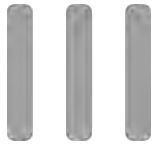
Erweiterte Kosten-Nutzen-Analysen bei zukünftigen Planungen

Projektbezogene KNA

1. Wirkung im Gesamtsystem lässt sich nicht isoliert bewerten
→ **keine Zielorientierung möglich**
2. Verkehrsträgerübergreifende Bewertung nicht möglich
→ **Blind für Verlagerungseffekte**
3. Beitrag einzelner Maßnahmen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung nicht valide prognostizierbar
→ **Ökonomischer Nutzen nicht quantifizierbar**

Einzelne Verbesserungsvorschläge der FGSV E Klima 2022 (I)

1. Darstellung und Bewertung der Klimawirkung bzw. der Wirkung hinsichtlich der Reduzierung von THG-Emissionen und des Energieverbrauchs Maßnahmen und Verkehrsangeboten im Lebenszyklus
2. Veränderte Bewertungsmethoden mit hohem Gewicht der Reduzierung von THG-Emissionen und des Energieverbrauchs



Einzelne Verbesserungsvorschläge der FGSV E Klima 2022 (II)

Veränderte Beurteilung von Reisezeitgewinnen und Reisezeitverlusten im Kfz-Verkehr in Relation zum Umweltverbund, Möglichkeiten sind hier z. B.

- Berücksichtigung von Reisezeitgewinnen im MIV nur bei Verlustzeiten durch Stau im Planfall gegenüber dem Ist-Fall,
- Reisezeitverluste im MIV durch optimierte Geschwindigkeitswahl (Ziel: „stetiger Verkehrsfluss bei reduzierter Verkehrsleistung bzw. Verkehrsstärke und optimierten Geschwindigkeiten“) ansonsten als positive Effekte einbringen,
- Reisezeitgewinne im ÖPNV und Radverkehr mit hohem Gewicht versehen sowie
- Reisezeitgewinne im Fußverkehr (z. B. durch Anlage von Querungsanlagen) als positive Effekte in Bewertung einbringen.



ANTWORTEN AUF DIE GESTELLTEN FRAGEN

Änderungen im Rechtsrahmen im Mantelgesetz-BuMoG

Rechtsgebiet	Stichwort	Bundesrecht	Mantelgesetz
Verkehrsordnung	StVO als Instrument zur Umsetzung von Planung	§ 45 StVO, § 6 StVG	Änderung
Straßenrecht	Ortsthemen + Rad + Fuß	FStrG	Änderung
Mautrecht	Land + Kommunen	BFMautG	Änderung
Verkehrsplanung	integriert + zielorientiert	Bedarfsplangesetze	Ersatz d. BuMoG
Eisenbahnrecht	Deutschlandtakt	AEG, ERegG	Änderung
Klimaschutzrecht	Verzahnung mit Planung	KSG Bund	Regelung in BuMoG
Bodennutzungsrecht	Beachtensobliegenheit	ROG	Regelung in BuMoG
Steuerrecht	Zu komplex für Mantelgesetz		Keine Anpassung
PBefG	Kein relevanter Änderungsbedarf		Keine Anpassung

KONTAKT UND HINWEISE

Dr. Jan Werner
Geschäftsführer KCW GmbH
E-Mail: werner@kcw-online.de

Dokumentation Veranstaltung zum Bundesmobilitätsgesetz vom 10.02.2022
[VCD Online-Diskussion zum Bundesmobilitätsgesetz](#)

Dokumentation Veranstaltung zum Eisenbahnrecht des BuMoG vom 12.04.2022
<https://www.vcd.org/artikel/bumog-deutschlandtakt>