

InfrastrukturRecht

Energie · Verkehr · Abfall · Wasser · Telekommunikation

Geschäftsführende Herausgeber

Prof. Dr. Christian Theobald
BBH
Dr. Andreas Zuber
Verband kommunaler Unternehmen e.V. (VKU)

Herausgeber

Prof. Dr. Gabriele Britz
Justus-Liebig-Universität Gießen
Dr. Norman Fricke
AGFW | Der Effizienzverband für Wärme, Kälte und
KWK e.V.
Timm Fuchs
Deutscher Städte- und Gemeindebund e.V. (DStGB)
Andreas Gentzsch
Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.
(BDEW)
Prof. Christian Held
BBH, Europäischer Verband der unabhängigen Strom-
und Gasverteilerunternehmen (GEODE)
Prof. Dr. Georg Hermes
Goethe-Universität Frankfurt a.M.
Folkert Kiepe
Beigeordneter a.D. Deutscher Städtetag
Prof. Dr. Christian Koenig
Universität Bonn
Prof. Dr. Jürgen Kühling
Universität Regensburg, Vorsitzender der Monopol-
kommission
Holger Lösch
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Prof. Dr. Markus Ludwigs
Julius-Maximilians-Universität Würzburg
Dr. Christiane Nill-Theobald
TheobaldConsulting
Prof. Dr. Jens-Peter Schneider
Albert-Ludwigs-Universität Freiburg
Dr. Christine Wilcken
Deutscher Städtetag
Oliver Wolff
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)

Sonderausgabe

„Speyerer Kommunaltage 2023 zur Verkehrswende“

Inhaltsverzeichnis

Editorial

C. Theobald: Zur Verkehrswende 266

Beiträge

A. Koller/O. Mau: Hamburg auf dem Weg zur autoarmen und
lebendigen Innenstadt 267
V. Bles: Die Etablierung von Mobility Sharing-Angeboten 272
W. Aichinger: Mobilitätswende beschleunigen – wie Städte und
Gemeinden Mobilität sichern und Klimaschutz stärken können 276
L. Hartmann: Parkraummanagement in einer Mittelstadt anhand des
Beispiels „Landau in der Pfalz“ seit 2021 279
O. Mietzsch: Kommission beschließt neue Auslegungsleitlinien zur
VO 1370 284

Wärme

OLG Stuttgart: Rechtsmissbräuchlicher Einsatz eines
grundschuldrechtlich gesicherten Unterlassungsanspruchs 287

Spartenübergreifendes

Kommission: Neue Schwellenwerte für die Anwendung der
Vergaberichtlinien 287

Editorial

In dieser Ausgabe liegt der Schwerpunkt auf Beiträgen, die Verschriftlichungen von Vorträgen sind, die anlässlich der 12. Speyerer Kommunaltage zum Thema Verkehrswende am 12. und 13.10.2023 gehalten wurden.

Unter der wissenschaftlichen Leitung von Prof. Dr. Christian Theobald und Dr. Roman Ringwald fanden am 12. und 13.10.2023 an der Deutschen Universität für Verwaltungswissenschaften in Speyer die 12. Speyerer Kommunaltage zum Thema „Verkehrswende – Konzepte, Lösungen, Fallbeispiele“ mit insgesamt 50 Teilnehmern statt. Ziel der Präsenz-Veranstaltung war es, aktuelle Fragen, Probleme und Herausforderungen bei der Verkehrswende im kommunalen Rahmen zu erörtern. Fünf der dortigen Vorträge bzw. Fallbeispiele wurden dankenswerterweise mittlerweile zur Veröffentlichung in dieser Ausgabe verschriftlicht.

Die Speyerer Kommunaltage sind mittlerweile ein fester Bestandteil des regelmäßigen praxisorientierten Fortbildungsprogramms. Anders als an „normalen“ Universitäten, wo es typischerweise „nur“ Lehre und Forschung gibt, bildet die Fortbildung insb. von Beamtinnen und Beamten und Mitarbeitenden der öffentlichen Verwaltung und Unternehmen eine dritte Säule. Eine Speyerer Besonderheit, die in die Phase der Gründung der Universität nach dem 2. Weltkrieg und dem Ziel der Alliierten, insb. Frankreichs zurückreicht, in Deutschland die Akademiker auch nach dem Verlassen der Universitäten dauerhaft bei den immer neuen Anforderungen an Demokratie, Staat und Verwaltung sowie Rechtsstaatlichkeit zu begleiten und darin fortzubilden.

Den Auftakt bildete der Vortrag von Staatssekretärin Petra Dick-Walther (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, Mainz) zur Digitalisierung als Mittel zur Verkehrsvermeidung. Anschließend folgte Anke Koller (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) mit ihrer Präsentation zum Umbau des öffentlichen Raums – am Beispiel der Hamburger Innenstadt. Ihre Ausführungen finden Sie nachfolgend. Danach stellte Norman Niehoff (Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Berlin) Gestaltungsspielräume bei der Abwägung in der Straßenplanung vor.

Am Nachmittag begann Prof. Dr. Volker Blees (Hochschule RheinMain, Verkehrswesen, Wiesbaden) über die Etablierung von Sharing-Angeboten, nachzulesen auf S. 272 ff. Über die rechtlichen Gestaltungsoptionen für eine Verkehrswende in den Kommunen berichtete Prof. Dr. Michael Fehling (Bucerius Law School, Hamburg). Die Verschriftlichung seiner Ausführungen wird voraussichtlich in zwei Teilen der Januar- und Märzangabe der IR zu lesen sein. Rechtsanwalt Dr. Roman Ringwald (Becker Büttner Held, Berlin) informierte anschließend über die geplante Reform des Straßenverkehrsrechts. Die

nachfolgende Diskussion war der Abschluss des ersten Veranstaltungstages und bildete den Übergang in ein gelungenes und interessantes Abendprogramm einschließlich einer Führung im Judenhof mit Mikwe in Speyer und einer ausführlichen „Schlussrunde“ im Domhof.

Am Folgetag leitete Wolfgang Aichinger (Agora Verkehrswende, Agora Transport Transformation GmbH, Berlin) mit dem Thema „Wie die Umverteilung des öffentlichen Raums gelingt“ ein; nachzulesen ebenfalls in diesem Heft auf S. 276 ff. Im Anschluss berichtete Miriam Dross (Umweltbundesamt, Fachgebiet Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land, Dessau) über die Kommunikation von Suffizienz als Ziel kommunaler Verkehrspolitik. Nach einer kurzen Pause stellte der Beigeordnete Lukas Hartmann (Stadtverwaltung Landau) die Parkraumgestaltung – Nutzung des öffentlichen Raumes am Beispiel der Stadt Landau vor, zu finden auf S. 279 ff. Dr. Oliver Mietzsch (Geschäftsführer Westfalen Tarif GmbH / OWL Verkehr GmbH, Bielefeld) ging der Frage „Was bringt das Deutschlandticket?“¹ nach.



Die wissenschaftliche Leitung, Prof. Dr. Christian Theobald (li.) im Team mit Verkehrsexperte Dr. Roman Ringwald (re.), begrüßen Staatssekretärin Petra Dick-Walther (2. v. li.) aus dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, Mainz und Prof. Dr. Volker Blees (2. v. re.). (Bild: Quelle: DUV/ Stefanie S. Raab)

Nach einer abschließenden Diskussionsrunde endete die Veranstaltung mit einem Schlusswort und der Verabschiedung durch Prof. Dr. Christian Theobald, der die inhaltliche Fortsetzung 2024 ankündigte. Die 13. Speyerer Kommunaltage werden voraussichtlich am 10. und 11.10.2024 stattfinden.²

RA Prof. Dr. Christian Theobald (Herausgeber und Schriftleiter IR sowie Honorarprofessor an der Deutschen Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer) ■

¹ Hierzu bereits Mietzsch IR 2023, S. 6 ff.

² Weiterbildungsprogramm/Online-Anmeldung, abrufbar unter: <https://www.uni-speyer.de/weiterbildung/weiterbildungsprogramm/-online-anmeldung>.

Beiträge

Hamburg auf dem Weg zur autoarmen und lebendigen Innenstadt

Anke Koller, Oliver Mau, Hamburg*

Den aktuellen Rahmen für die Weiterentwicklung der Hamburger Innenstadt setzt das „Handlungskonzept Innenstadt“, das im Februar 2020 veröffentlicht wurde. Wichtige Kernpunkte des Konzeptes sind die Erhöhung der Anziehungskraft und Attraktivität durch mehr Aufenthaltsqualität und die Schaffung von Flanierräumen sowie die schrittweise Reduktion des ruhenden und fließenden Verkehrs, um neue Aufenthaltsflächen zu schaffen und die fußläufigen Wegeverbindungen zwischen den Teilquartieren und dem Umfeld (insbesondere HafenCity) zu verbessern. Zentrale Aspekte sind dabei die gute Erreichbarkeit, die Schaffung eines attraktiven öffentlichen Raums und die Stärkung des ansässigen Gewerbes. Das Handlungskonzept Innenstadt für die Hamburger City vereint städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrliche Zielsetzungen.

Umgesetzt wird dieses Konzept schrittweise mit einem ersten Pilotprojekt bereits im Jahr der Veröffentlichung des Handlungskonzeptes: Der Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs am Jungfernstieg in Verbindung mit der Einrichtung einer Kommunaltrasse, welche nur Bussen, Taxiverkehren, Fahrrädern und zeitweise Lieferverkehren vorbehalten ist. Parallel dazu wird in den angrenzenden Quartieren, wie zB im Kontorhausviertel durch die autofreie Gestaltung des Burchardplatz, der öffentliche Raum weiterentwickelt.

Ein weiteres Leitprojekt ist die Neuorganisation der Busverkehre in der Innenstadt, insbesondere im Bereich der Haupteinkaufsstraße Mönckebergstraße. Hier gab es in der Vergangenheit zunehmenden Unmut über die dichte Bustaktung und den Wunsch nach Entlastung. Im Rahmen der Vollsperrung der

Mönckebergstraße aufgrund des barrierefreien Ausbaus der U3 wurde daher der Busverkehr über eine längere Zeit durch die Steinstraße geführt. Dafür musste dort der Kfz-Verkehr in eine Fahrtrichtung herausgenommen werden, sodass hier neue Bus- und Radverkehrsspuren geschaffen werden konnten. Dieser temporäre Umbau soll in den kommenden Jahren in eine dauerhafte Umgestaltung der Steinstraße überführt werden.

Der Werkzeugkasten für die einzelnen Maßnahmen wurde im Laufe der Prozesse entwickelt. Die einzelnen Werkzeuge lassen sich auch auf andere Projekte übertragen.

I. Handlungskonzept Innenstadt

Die Innenstadt mit ihrer einzigartigen Lage zwischen Elbe und Alster ist das Herzstück Hamburgs. Aus diesen Gründen nimmt die Entwicklung der Innenstadt in der Stadtentwicklung Hamburgs eine herausgehobene Stellung ein.

Der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg hat am 7.2.2020 die Eckpunkte des Handlungskonzeptes Innenstadt, „Eine attraktive Innenstadt für alle“, öffentlich vorgestellt, das gemeinsam behördenübergreifend erarbeitet wurde.

Die Pläne zur Aufwertung der Innenstadt orientieren sich dabei an fünf Zielen:

- Mehr Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger
- Hervorragende Erreichbarkeit und Vernetzung
- Mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Nutzungsvielfalt und mehr Wohnen
- Gemeinschaftliche Entwicklung

Die Innenstadt soll ihre Anziehungskraft für Besucherinnen und Besucher nicht nur erhalten, sondern ihr Potenzial intensiver nutzen. Ihr Angebot soll sich an alle Hamburgerinnen und Hamburger sowie an Touristinnen und Touristen richten. Sie soll Anreize zum Besuch und Aufenthaltsqualität bieten für Menschen, die einkaufen wollen, die nach interessanter Gastronomie suchen, die hier ihren Arbeitsplatz haben oder hier wohnen. Die Attraktivität der Innenstadt soll dafür mit geeigneten Maßnahmen gesteigert werden. Hier wurden Orte benannt, die für die Aufwertung der Innenstadt ein besonders hohes Potenzial bieten und für eine zeitnahe Neugestaltung im Vordergrund stehen: u.a. der Jungfernstieg, das Kontorhausviertel mit dem Burchardplatz, das Rathausquartier und die Steinstraße.

* Anke Koller (Dipl.-Ing. Bauingenieurwesen) ist Abteilungsleiterin Verkehrsentwicklung in der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg, Oliver Mau ist Dipl.-Ing. Stadtplanung und Referent „Projekte Innenstadt“ in der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg.



Abb. 1: Handlungskonzept „Eine attraktive Innenstadt für alle“ (Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW))

Die Umgestaltung der Hamburger Innenstadt hat außerdem im vergangenen Wahlkampf eine große Rolle gespielt. Diese wird von einer großen Mehrheit der Hamburgerinnen und Hamburger unterstützt und ist in den Koalitionsvertrag über die Zusammenarbeit in der 22. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft zwischen der SPD, Landesorganisation Hamburg, und Bündnis 90/Die Grünen, Landesverband Hamburg, „Zuversichtlich, solidarisch, nachhaltig – Hamburgs Zukunft kraftvoll gestalten“, mit dem Ziel einer autoarmen und lebendigen Innenstadt eingeflossen. Hierzu wird u.a. im Koalitionsvertrag ausgeführt, dass „die Koalitionspartner sich einig sind, die Innenstadt städtebaulich weiter aufzuwerten, öffentliche Flächen, Plätze und Straßenräume noch attraktiver zu gestalten. Dabei werden wir mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr schaffen sowie andere Straßenräume attraktiver gestalten. Wir knüpfen damit an Entwicklungen der letzten Jahre an und wollen die Innenstadt weiter verkehrlich beruhigen und autoarm gestalten. Dieses soll bis 2025 durch zusätzliche Fußgängerzonen, Kommunaltrassen und die deutliche Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Raum sowie die Vermeidung von Durchgangsverkehr gelingen. Die städtebauliche Integration zwischen Alt- und Neustadt sowie der HafenCity soll dabei weiter vorangetrieben werden. Ziel soll es sein, die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt deutlich zu verbessern und den Einzelhandel zu stärken.“

Der Koalitionsvertrag sieht dabei drei Leitprojekte vor: autoarmer Jungfernstieg, Umgestaltung der Mönckebergstraße und Steinstraße und das Kontorhausviertel.

1. Der Jungfernstieg

Die aktuelle öffentliche Debatte über die Mobilitätswende verlangt ein Weiterdenken auch für die Mobilität in

der City. Im Handlungskonzept Innenstadt wurden für die Straße Jungfernstieg in diesem Zusammenhang behördenübergreifend u.a. folgende Ziele erarbeitet und benannt:

- Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Jungfernstieg,
- die nördlichen Enden des Neuen Walls und der Großen Bleichen werden abschnittsweise zu autoarmen Bereichen (Radverkehr weiterhin möglich),
- Minimierung der Barrierewirkung der Straße für Fußgängerinnen und Fußgänger,
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität (insb. für Fußverkehre).

Um wichtige Erkenntnisse für die weiteren Planungen zu erhalten, wurde ohne einen großen baulichen Eingriff – mit einfachen Mitteln – in einer ersten Phase eine verkehrsreduzierende Maßnahme (MIV-Herausnahme aus dem Jungfernstieg) durchgeführt. Diese erste Phase wurde im Rahmen eines Teilentwidmungsverfahrens (Teileinziehung) und dem Handlungskonzept Innenstadt zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung umgesetzt.

Die Herausnahme des MIV am Jungfernstieg wurde im Bestandsquerschnitt ausschließlich durch Beschilderungen, Markierungsarbeiten, einer markierten Mittelinsel sowie barrierefreien Überquerungsmöglichkeiten für den Fußverkehr an den vorhandenen Furten der Lichtsignalanlagen erreicht. Nachträglich wurde eine Schlafampel aktiviert, um den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen noch besser gerecht zu werden. Zusätzlich wurden im gesamten Bereich gut 100 hochwertige Pflanzbeete mit Sitzgelegenheiten aufgestellt, deren Bepflanzung der Jahreszeit angepasst ist. Die Maßnahme

wurde unter besonderer Berücksichtigung des zentralen, identitätsstiftenden Ortes mit seiner stadtprägenden Lage und der hohen Aufenthaltsqualität durchgeführt.

Die Herausnahme des MIV in den genannten Straßenabschnitten erfordert aus rechtlicher Perspektive eine Teilentwidmung dieser Verkehrsflächen. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung des sog. Durchfahrverbotes (Verbot für Kraftfahrzeuge) beruht auf § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 2. Alt. StVO. Nach diesem Anordnungsgrund kann eine geordnete städtebauliche Entwicklung erfolgen. Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde (hier Bezirk Mitte) an. Durchfahrtsverbote und geltende Regelungen sind durch entsprechende Verkehrszeichen verdeutlicht.



Abb. 2: Phase 1 Jungfernstieg: geringer Aufwand: Beschilderung, Markierung, Mittelsinsel mit Pflanzbeeten (Quelle: moka-Studio)

Der endgültige Umbau des Jungfernstiegs soll 2024 erfolgen.



Abb. 3: Phase 2 Jungfernstieg: Reduzierung der Fahrbahnbreite, 4. Baumreihe (Quelle: moka-Studio)

2. Umgestaltung Mönckebergstraße und Steinstraße

Die Umsetzung des Senatsziels für eine lebendige und autoarme Innenstadt soll auch im Bereich Mönckeberg-

straße/Steinstraße aktiv sicht- und erlebbar gemacht werden.

Die Gelegenheit wurde genutzt, während einer U-Bahn-Baumaßnahme in der Mönckebergstraße die Buslinien für einen längeren Zeitraum von der Mönckebergstraße in die Steinstraße zu verlegen – sowohl die vollständige als auch teilweise Verlegung der Buslinien wurden untersucht und evaluiert.

So konnte die Aufenthaltsqualität in der Mönckebergstraße deutlich erhöht werden und auch die Steinstraße erhielt nicht nur eine verbesserte Verkehrsführung für den Fuß-, Rad- und Busverkehr, sondern eine eigenständige Aufwertung. Gleichzeitig verringerte sich die trennende Wirkung der Steinstraße zwischen Mönckebergstraße und Kontorhausviertel deutlich. Somit ist diese Maßnahme auch ein wichtiger Schritt im Hinblick auf die temporäre städtebauliche Integration von City und HafenCity.



Abb. 4: Buslinienkonzept (Quelle: Hamburger Hochbahn)

Auch die Einzelhändler forcierten die vollständige und dauerhafte Verlegung der Busse aus der Mönckebergstraße und forderten die verbesserte Abwicklung der U-Bahn-Baumaßnahme, da weitere Umsatzeinbußen für den sowieso stark beeinträchtigten Einzelhandel gesehen wurden.

Geprüft werden sollte, ob in der Steinstraße zusätzlicher Raum für Busspuren und Fahrradverkehr geschaffen und auf diese Weise die städtebauliche Integration von Mönckebergstraße und Kontorhausviertel verbessert werden kann. Zudem sieht der Koalitionsvertrag vor, möglichst einen Teil der Baumaßnahme in der Mönckebergstraße ohne Busse durchzuführen. Mit Hilfe der dadurch gewonnenen Erfahrungen sollte über die zukünftige verkehrliche und bauliche Konzeption der Mönckebergstraße, des Straßenzuges Speersort – Steinstraße sowie der angrenzenden Räume entschieden werden.

Die Maßnahme fügte sich zeitlich nahtlos an die vorgesehene Sperrung des Jungfernstiegs für den MIV (Phase 1: ca. ab Nov. 2020).

Auf Basis der Erfahrungen aus der temporären Umgestaltung und der Verlegung der Busverkehre und einer umfassenden Verkehrsuntersuchung wurde die Planung für die endgültige Umgestaltung der Steinstraße vorangetrieben.

Im Ergebnis wird die Steinstraße nun Mitte 2025 von ursprünglich vier auf zwei Fahrstreifen zurückgebaut; baulich getrennte Radwege werden in beide Richtungen gut ausgebaut, und die Straße erhält einen Alleecharakter durch zusätzliche Bäume. Der MIV wird in einem Teilbereich herausgenommen, die Steinstraße wird hier als Kommunaltrasse gewidmet, die fußläufige Verbindung zwischen Kontorhausviertel und Mönckebergstraße wird dadurch erheblich verbessert. Zusätzlich werden breitere Nebenflächen geschaffen, sodass auch der Einzelhandel, Cafés und Restaurants die Möglichkeit haben, den Straßenraum intensiver zu beleben.



Abb. 5 und 6: Steinstraße Phase 1 (2021) und Phase 2 (2026) (Quellen: moka-studio und West8)

Die Stakeholder wurden in einem umfangreichen Workshopverfahren eingebunden. Anwohnende und Gewerbetreibende konnten sich im Rahmen mehrerer Dialogveranstaltungen in die Planung einbringen.

3. Das Kontorhausviertel

Der Burchardplatz zählt zu einem der wichtigsten Projekte aus dem Handlungskonzept Innenstadt des Senates für die Weiterentwicklung der Hamburger Innenstadt. Im Koalitionsvertrag „Zuversichtlich, solidarisch, nachhaltig – Hamburgs Zukunft kraftvoll gestalten“ des Hamburger Senats wird dieses Projekt als eines von drei Leitprojekten der Legislaturperiode hervorgehoben. Im Kontorhausviertel ist dabei vor allem die Aufwertung des öffentlichen Raumes und die Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität von Bedeutung. Die an den Platz und die Mohlenhofstraße angrenzenden Grundeigentümer wollen im Jahr 2023 einen „Business Im-

provement District“ (BID) beantragen, da ihnen das Projekt sehr wichtig ist. In dem beantragten Bereich können sie dann Maßnahmen zur Verbesserung des Umfeldes und zur Erhöhung der Anziehungskraft für Kunden und Besucher finanzieren und durchführen. Die angrenzenden Straßenzüge sollen in diesem Zuge seitens der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) umgestaltet werden:

Der Planung ging ein freiraumplanerischer Realisierungs- und Ideenwettbewerb voraus, den die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) und das Bezirksamt Hamburg-Mitte gemeinsam mit der BID-Initiative Burchardplatz ausgelobt hatten. Der Siegerentwurf von WES GmbH LandschaftsArchitektur liegt der Planung zugrunde.

Neben einer Verkehrsuntersuchung wurde in diesem Quartier eine Neuordnung der Stellplätze vorgenommen. Ca. 50% der Stellplätze im öffentlichen Raum werden künftig entfallen.



Abb. 7: Parkplatz Burchardplatz 2023 (Quelle: BSW)



Abb. 8: Autofreier Burchardplatz Entwurf WES (Quelle: WES)

II. Werkzeugkasten

1. Verkehrsuntersuchung Innenstadt

Die Verkehrsuntersuchung Innenstadt ist eine gute Basis, um umfassende Bewertungen der verkehrlichen Machbarkeit der einzelnen Projekte vorzunehmen. Ein zentraler Aspekt der Verkehrsuntersuchung war es, eine Empfehlung zu geben, wie Busverkehre in Mönckeberg- und Steinstraße künftig organisiert und aufgeteilt werden können und welche Auswirkungen und Potenziale da-

durch auf das Umfeld entstehen – auch unter Berücksichtigung weiterer umliegender Maßnahmen wie bspw. die Herausnahme des MIV am Jungfernstieg.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden Knotenpunkte in der Innenstadt auf Leistungsfähigkeit, Sicherheit sowie Attraktivität für Fuß- und Radverkehr untersucht.

Strecken wurden auf Verkehrsbelastung, Qualitäten für Fuß- und Radverkehr sowie Querungsmöglichkeiten untersucht.

Verkehrliche Synergieeffekte mit benachbarten Gebieten und Projekten sowie Infrastrukturen wurden in der Verkehrsuntersuchung ebenso berücksichtigt.

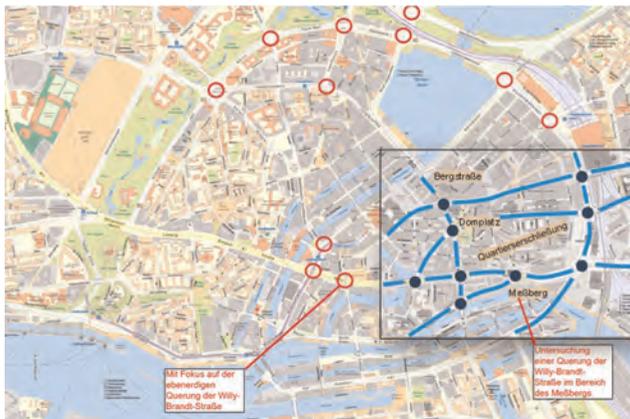


Abb. 9: Verkehrsuntersuchung Innenstadt, Argus Stadt und Verkehr (Quelle: Argus)

2. Evaluation Innenstadt

Die 2021 durchgeführte Evaluation der Maßnahmen in der Innenstadt diente dazu, rechtzeitig einen Überblick und eine Bewertung der Maßnahmen vor und nach den jeweiligen „Eingriffen“ umfassend zu erhalten. Neben der Erhebung von Verkehrsdaten wurden auch Befragungen durchgeführt.

Es war vorgesehen, eine Evaluation der Maßnahme Jungfernstieg in der ersten Phase vorzunehmen, um auch die Wechselwirkungen mit den Maßnahmen in der Mönckeberg- und Steinstraße untereinander zu erkennen und zu bewerten. Die Erkenntnisse der Evaluation fließen in die weitere Planung für die zweite Phase (endgültige Herstellung) ein. Die zweite Phase Jungfernstieg wird Anfang 2024 umgesetzt; die zweite Phase Steinstraße Mitte 2025.

Die Evaluation umfasste drei Bausteine:

- Baustein 1: Jungfernstieg: Öffentlichkeitsbeteiligung und Bürgerbefragung,
- Baustein 2: Mönckebergstraße/Steinstraße: Bürgerbefragungen, wie zB Befragungen von Anwohnern, Kunden/Passanten und Stakeholdern, sowie Fahrgastbefragungen,
- Baustein 3: Verkehrliche Aspekte, die beide Bereiche umfassen.

Relevante Verkehrsdaten wurden jeweils vor und nach Inbetriebnahme der Phase 1 und 2 der jeweiligen Maßnahmen (Jungfernstieg und Steinstraße/Mönckebergstraße) durchgeführt.

Die genannten Daten wurden ausgewertet, und die Bausteine wurden miteinander verschnitten. Im Rahmen der Evaluation wurde das Verkehrskonzept in den wesentlichen Punkten überprüft, um die Erkenntnisse in die weitere Planung für die endgültige Herstellung einfließen zu lassen.

3. Geschwindigkeitskonzept Innenstadt

In der Hamburger Innenstadt soll zukünftig die Geschwindigkeit angepasst werden.

Quartiersbezogen sind Tempo-30- oder Tempo-20-Zonen in Abhängigkeit von der Ausgestaltung denkbar und teilweise jetzt schon eingeführt.

Streckenbezogen soll auch auf ausgewählten Straßen Tempo 30 eingeführt werden, jedoch sind aus rechtlicher Perspektive noch einzelne Hürden zu überwinden – insb. zB Kombination mit Radfahrstreifen und Belangen des Busverkehrs.

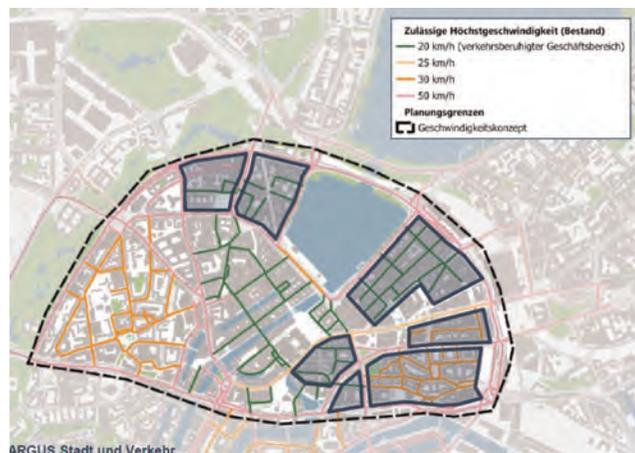


Abb. 10: Zielbild Geschwindigkeitskonzept (Quelle: Argus)

4. Einrichtung von Kommunaltrassen

Für mehr Aufenthaltsqualität und eine stärkere Verkehrsberuhigung werden auf ausgewählten Straßen in Hamburg Kommunaltrassen eingerichtet.

Auf Kommunaltrassen sind nur noch Busse, Taxen, Sharing-Dienste, Radverkehr und Kleinstfahrzeuge zulässig.

Die Herausnahme des privaten MIV erfolgt auf Basis des Hamburgischen Wegegesetz per Teilentwidmung. Die Nutzung der Straße wird auf einzelne Verkehrsarten beschränkt.

Für die verkehrsrechtliche Anordnung der neuen Verkehrsführung werden seitens der Fachbehörde Verkehrskonzepte für die entsprechenden Straßen erstellt, die mit der Bezirkspolitik abzustimmen sind.



Abb. 11: Kommunaltrasse Jungfernstieg (Quelle: Cyclomedia)

5. Zufahrtsbeschränkung durch Poller

In der Hamburger Innenstadt soll zukünftig der Einsatz von versenkbaren Pollern verstärkt werden, um Zufahrtsbeschränkungen nachhaltig durchzusetzen.

Kompetenzen für Planung, Bau und Wartung von Pollern werden an einer zentralen Stelle gebündelt.

Ein zentrales Erfassungssystem für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen wird zeitnah eingeführt. Der Antragsprozess wird zudem digitalisiert.

6. Umfassende Beteiligung

Im Rahmen des gesamten Prozesses wurde von Anfang an darauf geachtet, möglichst umfassend und transparent den Prozess und die anstehenden (temporären) Zwischenzustände, Maßnahmen und Planungen zu kommunizieren. Dabei wurde ein stringenter Arbeitsprozess behördenübergreifend eingerichtet bestehend aus Arbeits-, Koordinierungs- und Lenkungsgruppen.

Politischen Gremien sowie Vertreterinnen und Vertreter wurden zeitnah auf unterschiedlichen Ebenen informiert und eingebunden.

Besonders wichtig war und ist die Einbindung der Stakeholder und Innenstadtakteure über unterschiedliche Formate, teilweise unter Leitung des Ersten Bürgermeisters.

Regelhafte Abstimmungen mit Verkehrsbetrieben, Behindertenverbänden, Handelskammer und Handwerkskammer, aber auch mit Einzelhändlern vor Ort runden das Bild einer offenen Kommunikation ab.

Die Einbindung aller Hamburgerinnen und Hamburger fand in angemessenen und klar definierten Rahmen, wie bspw. über sog. Stadtwerkstätten und Online-Tools, statt. Interaktionen an prominenter Stelle bei einem Projekt mit Strahlkraft (bspw. Jungfernstieg) wurden schon von Anfang an iRd Evaluierung Innenstadt durchgeführt.

III. Ausblick – Wie geht es weiter?

Das nächste große Projekt stellt die Aufwertung der Domachse als attraktive Verbindung zwischen der Hamburger Innenstadt und der HafenCity mit dem im Frühjahr 2024 eröffnenden Shopping-Center „Überseequartier“ dar. In den letzten Wochen und Monaten haben internationale Planungsteams erste Ideen und Konzepte zur Stärkung dieser besonderen Verbindung entwickelt. Aus diesem Pool an Vorschlägen wird in den kommenden Monaten ein Gesamtkonzept erarbeitet, das Grundlage für die perspektivische Umgestaltung der Domachse sein wird.

Die Etablierung von Mobility Sharing-Angeboten

Prof. Dr.-Ing. Volker Blees, Wiesbaden*

Unter dem Oberbegriff Mobility Sharing sind in den letzten Jahren verschiedene Mobilitätsangebote auf den Markt gekommen, die es erlauben, spontan Fahrzeuge zu nutzen, ohne sie zu besitzen, zB Carsharing, Bikesharing oder E-Tretroller-Sharing. Mobility Sharing kann zusammen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad und Zufußgehen in vielen Situationen eine probate Alternative zur Nutzung eines eigenen Pkw bilden. Der vorliegende Beitrag beleuchtet die aktuelle Angebots- und Nachfragesituation sowie die rechtlich-organisatorischen Rahmenbedingungen verschiedener Sharing-Angebote mit Blick auf ihre Etablierung als Teil eines nachhaltigeren Verkehrssystems. Er fußt auf einem Vortrag bei den 12. Speyerer Kommunaltagen am 12.10.2023.

I. Was ist Mobility Sharing?

In den Verkehrswissenschaften hat sich bisher noch keine einheitliche Definition von Mobility Sharing etabliert¹. Als Arbeitsdefinition wird dem vorliegenden Beitrag ein Verständnis von Mobility Sharing als „Nutzung von Mobilitäts-Ressourcen durch beliebige verschiedene Personen nacheinander oder gleichzeitig“ zugrunde gelegt. Unter Mobilitäts-Ressourcen sind dabei in erster Linie Fahrzeuge wie Pkw oder Fahrräder zu verstehen, aber auch Infrastrukturen wie Parkplätze können darunterfallen.

Zur klareren Einordnung in das gesamte Verkehrssystem erscheinen über die Arbeitsdefinition hinaus Abgrenzungen von Mobility Sharing gegenüber anderen Verkehrs-

* Prof. Dr.-Ing. Volker Blees ist Professor für Verkehrswesen in der Fachgruppe Mobilitätsmanagement am Fachbereich Architektur und Bauingenieurwesen der Hochschule RheinMain.

¹ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) (2021): Multi- und Intermodalität: Hinweise zur Umsetzung und Wirkung von Maßnahmen im Personenverkehr. Teilpapier 1: Definitionen. Abrufbar unter: https://www.fgsv.de/fileadmin/Gremien/AK_1.2.8/Teilpapier_1_Definitionen.pdf.

III. Was sind Voraussetzungen zur Etablierung?

Eine Etablierung von Mobility Sharing, verstanden als Erreichen einer sowohl angebots- als auch nachfrageseitig relevanten Bedeutung im Gesamt-Verkehrssystem, setzt voraus, dass bestimmte Kern-Anforderungen der Anbieter wie auch der (potenziellen) Kundinnen und Kunden erfüllt werden.

Auf Seiten der bislang nahezu durchweg privatwirtschaftlichen Anbieter von Mobility Sharing steht naturgemäß die wirtschaftliche Tragfähigkeit im Mittelpunkt der Erwartungen. Neben der reinen Aufwands- und Erlössituation spielt dabei im dynamischen Markt der Mobilitätsangebote die Verlässlichkeit der äußeren Rahmenbedingungen eine besondere Rolle: Die Anbieter benötigen klare Regeln, unter denen sie ihr Angebot ausgestalten können.

Kundenseitig erweisen sich bei aller Unterschiedlichkeit individueller Interessen und Präferenzen immer wieder vier Faktoren als bedeutsam für die Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote³. Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Mobility Sharing-Angeboten ist zunächst die Einfachheit der Nutzung, das heißt, sowohl der initiale Systemzugang als auch jede einzelne Nutzung müssen aufwandsarm und intuitiv bewältigt werden können. Zum Zweiten spielt die räumlich-zeitliche Verfügbarkeit eine Rolle, es muss also bspw. in einem Bediengebiet mehrere Ausleihstationen an den verkehrlich relevanten Stellen geben, die Leihangebote idR ganzjährig und rund um die Uhr offerieren. Ferner werden Ansprüche an die Verlässlichkeit gestellt, was sowohl die Nutzbarkeit von Leihfahrzeugen iSv deren Schadensfreiheit als auch überhaupt das konkrete Vorhandensein ausleihbarer Fahrzeuge am Ausleihort umfasst. Schließlich wird von vielen Nutzenden bzw. Nutzungsinteressierten die Durchgängigkeit verschiedener Angebote als Anforderung benannt: Information, Buchung und Abrechnung sollen über mehrere unterschiedliche Angebote – einschließlich des öffentlichen Verkehrs – hinweg auf einer Plattform und mit einer App erfolgen können.

IV. Wo steht Mobility Sharing heute?

Nachfolgend wird anhand der drei verbreitetsten Formen von Mobility Sharing beleuchtet, wie sich die aktuelle Angebots- und Nachfragesituation sowie die rechtlich-organisatorischen Rahmenbedingungen mit Blick auf die Etablierung als Teil eines nachhaltigeren Verkehrssystems darstellen.

1. Beispiel Carsharing

Bei Carsharing ist zwischen zwei Betriebsformen zu unterscheiden: Bei stationsbasierten Carsharing-Angeboten werden die Fahrzeuge an definierten Stationen bereitgestellt und müssen auch wieder an einer Station abgegeben werden. Beim Free-floating Carsharing stehen die Fahrzeuge dagegen im Bediengebiet an beliebigen Orten zur Verfügung und können auch nach Nutzung beliebig zurückgelassen werden. Die nachfolgenden Ausführungen konzentrieren sich auf das stationsbasierte Carsharing, das nach allen bisher vorliegenden Erkennt-

nissen einen höheren Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leistet.⁴

Zu Beginn des Jahres 2023 bestanden bundesweit in über 1.000 Städten und Gemeinden stationsbasierte Carsharing-Angebote mit mehr als 15.000 Fahrzeugen bei mehr als 900.000 Fahrtberechtigten (einschließlich Doppelanmeldungen bei mehreren Anbietern). Damit scheint Carsharing grundsätzlich eine flächenhafte Verbreitung gefunden zu haben, wiewohl vor allem in kleineren Orten nur einzelne Fahrzeuge zur Verfügung stehen und eine räumliche Konzentration in Großstädten nicht zu übersehen ist. Gemessen am gesamten Pkw-Bestand in Deutschland von 48,4 Mio. Fahrzeugen ist der Carsharing-Anteil allerdings marginal, und auch in Großstädten wird eine Angebotsdichte von zwei Carsharing-Fahrzeugen je 1.000 Einwohner (zum Vergleich: die gesamte Pkw-Dichte liegt je nach Kommune zwischen 300 und 700 Pkw je 1.000 Einwohner) kaum überschritten.

Innerhalb dieses quantitativ überschaubaren Segments zeigt stationsbasiertes Carsharing aber durchaus Wirkung: In verschiedenen Studien wurde stabil eine Pkw-Ersetzungsquote von 1 zu 7 bis 1 zu 20 ermittelt, was bedeutet, dass ein Carsharing-Fahrzeug zwischen 7 und 20 private Pkw zu ersetzen in der Lage ist.

Bis 2020 war die Einrichtung von Carsharing-Stationen nur auf privaten Flächen möglich, was angesichts geringer Verfügbarkeit bezahlbarer Flächen in attraktiver Lage für die Anbieter einen eng limitierenden Faktor beim Angebotsausbau bildete. Seit 2020 ermöglichten das Carsharinggesetz (CsG) und die Novelle der StVO die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen zumindest entlang von Bundesstraßen. Das CsG regelt zudem das Verfahren, nach dem die Kommunen Stellplätze im öffentlichen Raum an Anbieter vergeben. Bis 2022 wurden darauf aufbauend die Straßengesetze in 13 Bundesländern geändert, um die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen entlang von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen zu ermöglichen.

Die Kommunen wagen sich allerdings nur zögerlich an die Förderung von Carsharing. Wesentliche Faktoren sind Unsicherheiten wegen des komplexen Vergabeverfahrens und bezüglich der Ausgestaltung eines attraktiven Angebots, aber auch das Fehlen einer expliziten Zuständigkeit bzw. eines Auftrags. Zugleich führt das vom Gedanken des Wettbewerbs geprägte Vergabeverfahren zu einer breiten Anbietervielfalt, ohne dass aber die aus Kundensicht wichtige Durchgängigkeit der Cars-

³ Blee, Volker; Bruns, André; Kowald, Matthias (2022): Analyse von Nutzeranforderungen an durchgängige Reiseketten. Arbeitsbericht Fachgruppe Mobilitätsmanagement, 016, Hochschule RheinMain, Wiesbaden. Grüner S.L., Kowald M., Blee V., Saygili S.C. (2023) Nutzenkategorien des VRNnextbike-Systems aus Perspektive Nicht-Mietradnutzender Personen, Arbeitsbericht Fachgruppe Mobilitätsmanagement, 023, Hochschule RheinMain, Wiesbaden

⁴ Bundesverband Carsharing (bcs) (2016): Wirkung verschiedener CarSharing-Varianten auf Verkehr und Mobilitätsverhalten. CarSharing fact sheet Nr. 3. Abrufbar unter: https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_factsheet_3.pdf.

haring-Angebote untereinander beziehungsweise zu anderen Mobilitätsangeboten gewährleistet wäre.

2. Beispiel Bikesharing

Bikesharing-Angebote haben sich in Deutschland seit 2009 verbreitet und finden sich heute vor allem in mehr als 40 Großstädten. Der Markt wurde über etliche Jahre im Wesentlichen von zwei Anbietern dominiert, die nach eigenen Angaben insgesamt 35.000 Fahrräder offerieren. Mehrere Ausschreibungen und das vermehrte Aufkommen von E-Bike- und Lastenradsharing als Innovationen sorgen in jüngerer Zeit jedoch für eine wahrnehmbare Marktdynamik.

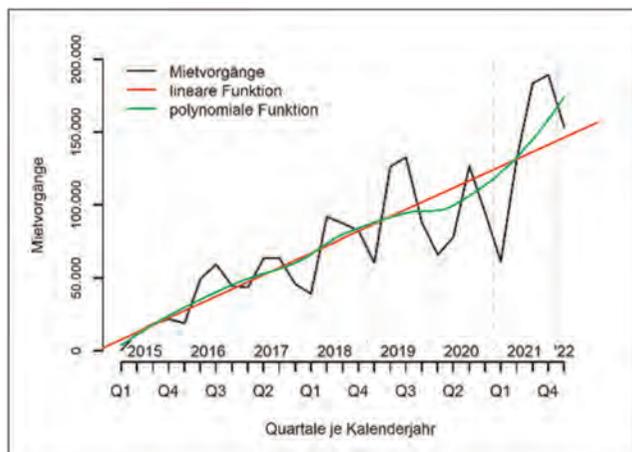


Abb. 2: Nachfrageentwicklung VRNnextbike

Evaluationen einzelner Systeme wie etwa VRNnextbike in der Rhein-Neckar-Region⁵ zeigen, dass Bikesharing schon heute in bestimmten Segmenten wie etwa bei Studierenden eine nennenswerte Rolle für die Mobilität spielt und ihre Bedeutung – auch über die COVID-19-Pandemie hinweg – stetig wächst. Ihr Nutzen liegt vor allem in der Ergänzung anderer Mobilitätsangebote, und sie betten sich bei vielen Nutzenden in ein inter- und multimodales Mobilitätsverhalten ein, ersetzen aber nur in seltenen Fällen unmittelbar Fahrten mit dem Auto.

Von Beginn der Bikesharing-Einführung an waren in Deutschland Kommunen die zentralen Akteure und die heute bestehenden Angebote weisen häufig öffentliche Finanzierungsanteile auf. Angebotsausgestaltung und -entwicklung erfolgen meist im Dialog zwischen Anbieter und Kommune oder öffentlichem Verkehrsverbund, wobei eine Einbettung in übergeordnete kommunale Mobilitätskonzepte die Ausnahme darstellt. Überwiegend

tritt nur ein Anbieter pro Kommune auf, und es besteht häufig eine tarifliche Verknüpfung zum ÖPNV.

3. Beispiel E-Tretroller-Sharing

Der stark anbietergetriebene Markt des E-Tretroller-Sharing gestaltet sich unübersichtlich und dynamisch. Aktuelle Auswertungen der Apps der sechs dominierenden Anbieter zeigen Angebote in gut 70 Städten, ausnahmslos in urbanen Räumen und hier wiederum in den Kernstädten. Zum Nachfragevolumen liegen keine validen Daten vor. Aus Nutzendenbefragungen ist allerdings bekannt, dass Sharing-E-Tretroller überwiegend Fuß- und ÖV-Wege, durchaus aber auch Pkw-Wege ersetzen⁶. Öffentliche Aufmerksamkeit kommt den Sharing-E-Tretrollern vor allem durch Konflikte mit anderen verkehrsteilnehmenden Gruppen, insbesondere auf Gehwegen, zu, die zu einer starken Polarisierung in der Wahrnehmung führen.

Die rechtlich-organisatorischen Rahmenbedingungen sind geprägt von der erstmaligen Zulassung von E-Tretrollern in Deutschland ab Mitte 2019, die in Ermangelung klarer Regulationsinstrumente zu einer Schwemme von E-Tretroller-Sharingangeboten durch verschiedene Anbieter geführt hat. Bis heute hat sich trotz einiger Marktberichtigungsprozesse eine große Anbietervielfalt gehalten, wobei nur in wenigen Ausnahmefällen eine Durchgängigkeit der E-Tretroller-Sharingangebote untereinander oder zu anderen Mobilitätsangeboten gegeben ist. Eine Einbindung der Angebote in umfassende strategische Konzepte auf kommunaler Ebene und eine Nutzung für verkehrsplanerische Ziele findet faktisch nicht statt, insbesondere da bei Kommunen große Unsicherheit hinsichtlich möglicher Steuerungsinstrumente herrscht.

4. Fazit

Im Querschnitt der verschiedenen Mobility Sharing-Angebote lassen sich mit Blick auf eine iSd Mobilitätswende wünschenswerte Etablierung verschiedene Sachverhalte konstatieren. Eine ausgesprochen heterogene Akteurs- und Angebotslandschaft erschwert den Aufbau einheitlicher, kundenaffiner Angebotsstrukturen. Eine Durchgängigkeit zwischen verschiedenen Angeboten, wie sie für inter- und multimodale Angebote wünschenswert wäre, ist nur in Ausnahmefällen gegeben. Die Steuerungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand sind bislang begrenzt oder haben sich in der Praxis noch wenig verfestigt. Die Angebote orientieren sich nur in geringem Umfang an verkehrsplanerischen Zielen, was unter anderem auf das Fehlen fachplanerischer Instrumente und klar definierter Zuständigkeiten seitens der öffentlichen Hand zurückzuführen ist.

Mit Blick in die Vergangenheit fallen klare Parallelen zur Situation im öffentlichen Verkehr vor der Regionalisierung Mitte der 1990er Jahre auf: Auch hier war der regulatorische Rahmen begrenzt, Engagement der öffentlichen Hand beruhte auf Freiwilligkeit, und der Markt präsentierte sich den mobilen Menschen als fragmentiert und undurchgängig.

5 Blees, Volker/Kowald, Matthias/Bondarenke, Irina/Raudonat, Lukas (2023), Regionale Mietradsysteme – Nutzungsmuster – Nutzungsmuster und Verhaltensroutinen am Beispiel der Region Rhein-Neckar, Internationales Verkehrswesen, 1/2023, S. 50-56.

6 Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2022): E-Tretroller in Städten – Nutzung, Konflikte und kommunale Handlungsmöglichkeiten. Berlin. Abrufbar unter: <https://repository.difu.de/bitstreams/05e4cb02-91f6-4aa4-be13-560d4f0157a/f/download>.

V. Ausblick: Was muss passieren?

Ausgehend vom beschriebenen Status quo und den Anforderungen, die Anbieter und potenzielle Kundinnen und Kunden an das Mobilitätsangebot richten, sowie basierend auf den Erfahrungen mit der Regionalisierung des ÖPNV lassen sich folgende notwendige Entwicklungen ableiten, damit die Potenziale von Mobility Sharing im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung erschlossen werden können.

Es erscheint ein Paradigmenwechsel vom „öffentlichen Verkehr“ zu einem neuen Verständnis von „öffentlicher Mobilität“ erforderlich, das über die klassischen Angebotsformen mit Bussen und Bahnen auch ergänzende Sharing-Dienste einschließt. Hierzu ist es erforderlich, ein klares Gerüst von Aufgaben und Zuständigkeiten zu definieren bzw. das im PBefG und in den Landes-ÖPNV-Gesetzen bereits gegebene Gerüst im Sinne einer umfassenden Mobilitätsgesetzgebung zu erweitern. Schließlich müssen die Planungsdisziplinen geeignete Planungsinstrumente entwickeln, die eine zielgeleitete Einbettung von Mobility Sharing-Angeboten und damit auch ihre Etablierung ermöglichen.

Mobilitätswende beschleunigen – wie Städte und Gemeinden Mobilität sichern und Klimaschutz stärken können

Wolfgang Aichinger, Berlin*

Weniger Autoverkehr – das ist das Ziel vieler Städte und Gemeinden, um die Lebensqualität zu verbessern und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Zwei wichtige Instrumente auf dem Weg dorthin sind Radverkehrsplanung und Parkraummanagement. Sichere und attraktive Radwege gehören zu den Alternativen, um die Mobilität auch mit weniger Autos zu erhalten oder sogar zu verbessern. Gutes Parkraummanagement wiederum hilft dabei, den Verkehr zu steuern und unnötigen Parksuchverkehr zu vermeiden. An beidem arbeiten viele Städte und Gemeinden, kommen dabei aber unterschiedlich schnell voran. Agora Verkehrswende hat gemeinsam mit dem Deutschen Institut für Urbanistik untersucht, wie Kommunen die Mobilitätswende schneller voranbringen können. Dabei zeigten sich unterschiedliche Wege zur Beschleunigung von Verkehrsprojekten, darunter kommunalpolitische Grundsatzbeschlüsse, spezialisiertes Projektmanagement und effizienter Personaleinsatz. Bremsend wirkt auf Bundesebene weiterhin das Straßenverkehrsrecht, weshalb eine Reform auch über die anstehende Novelle der StVO hinaus geboten ist.

I. Einleitung

Deutschland droht, seine Klimaschutzziele zu verfehlen. Die Bundesregierung wird den Anforderungen des Klimaschutzgesetzes nicht gerecht. So urteilte im August

2023 der Expertenrat für Klimafragen. Das größte Sorgenkind ist dabei der Verkehrssektor. Während es in allen anderen Bereichen Fortschritte gab, haben sich die klimaschädlichen Verkehrsemissionen seit Jahren kaum verändert. Da die Bundesregierung die notwendigen Hebel für den Wandel nicht in Bewegung setzt, ist die Rolle der Kommunen umso wichtiger.¹

Vielorts gibt es auf kommunaler Ebene klare Beschlüsse, den Klimaschutz auch im Verkehr voranzubringen. Die Finanzierung der Maßnahmen und das übergeordnete Straßenverkehrsrecht² liegen zwar nicht allein in der Hand der Kommunen, trotzdem haben sie viel Spielraum, um attraktive Alternativen zum Autoverkehr zu schaffen. Ihr Ziel muss sein, Menschen eine echte Wahl zu geben, ihre Wege mit dem Auto, dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV zurückzulegen. So werden Städte und Gemeinden für alle erreichbar.

Doch der Platz auf den Straßen ist begrenzt – und nach jahrzehntelanger Planung für die autogerechte Stadt überwiegend dem Autoverkehr vorbehalten. Für Alternativen müssen Verkehrsflächen daher oftmals neu aufgeteilt werden. Nur so entsteht Raum für neue Radwege, Busspuren, aber auch Begrünung, Entsiegelung und Aufenthalt. Das macht Straßen und Plätze lebenswerter – und dient dem Klimaschutz.

II. Fachkräfte gezielt für die Radverkehrsplanung einsetzen

Eine Ursache, warum Verkehrsprojekte oft nur schleppend vorankommen, ist die Personalknappheit in öffentlichen Verwaltungen. Priorisierung, Automatisierung und der effiziente Einsatz von Fachkräften werden deshalb weiter an Bedeutung gewinnen. Das gilt auch für die Radverkehrsförderung. Denn selbst wenn Stellen für Radverkehrsplanung besetzt werden können, können die Planerinnen und Planer oftmals aufgrund zahlreicher anderer Aufgaben nicht ausreichend dem Radwegebau widmen.

Interviews, die iRd Untersuchung mit Verwaltungspersonal geführt wurden, zeigen: Mancherorts werden zwischen 50% und 75% ihrer Arbeitszeit durch Anfragen aus Politik und Bürgerschaft sowie Beteiligungsformate, Abstimmungsprozesse oder Ausschreibungen gebunden. Damit bleiben Ressourcen für den Ausbau des Radverkehrsnetzes ungenutzt, obwohl dieser in den betreffenden Städten politisch beschlossen wurde und Priorität haben soll.

Einige Kommunen zeigen bereits, wie es besser geht: Hilfreich ist es etwa, Spezialaufgaben wie Bürgerbe-

* Wolfgang Aichinger ist Projektleiter Städtische Mobilität, Agora Verkehrswende, Berlin.

1 Agora Verkehrswende, Vom Plan auf die Straße, 2023, abrufbar unter: www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/vom-plan-auf-die-strasse/.

2 Agora Verkehrswende, Straßenverkehrsrecht, 2023, abrufbar unter: www.agora-verkehrswende.de/blog/reform-des-strassenverkehrsrechts-die-unvollendete/.

teilung und Öffentlichkeitsarbeit nicht an die Radverkehrsplanerinnen und Radverkehrsplaner zu vergeben, sondern an dafür geschulte Kräfte innerhalb der Verwaltung. Ein digitales Datenmanagement und eine regelmäßige Kommunikation über den Fortschritt des Radwegebaus können helfen, Anfragen aus Politik und Bürgerschaft zu vermeiden oder schneller zu bearbeiten.

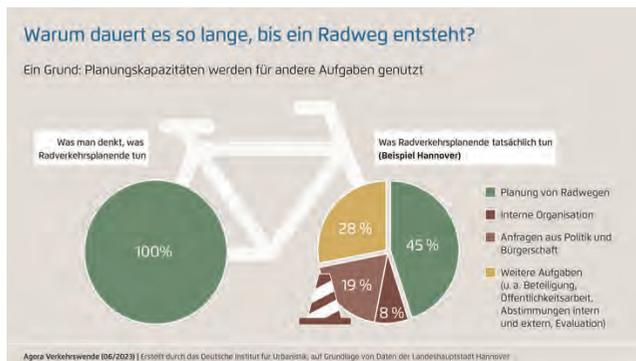


Abb. 1: Arbeitszeitverteilung von Radverkehrsplanerinnen und Radverkehrsplanern in der Landeshauptstadt Hannover (Quelle: Agora Verkehrswende, 2023)

III. Spezialisiertes Projektmanagement

In der Praxis zeigt sich jedoch auch, dass nicht nur der Personalmangel Planungen bremst. Erhebliche Effizienzgewinne bergen auch die Prozesse und Strukturen der Fachbehörden. Denn Kommunalverwaltungen sind meist geprägt von hierarchischer Organisation und linearen Arbeitsprozessen. Spätestens wenn verschiedene Ämter an einem Strang ziehen sollen, ist agiles Projektmanagement ein effizienterer Weg. In Projektteams, die sich aus den wesentlichen Verwaltungsstellen zusammensetzen, können Prozessschritte parallel statt hintereinander ablaufen. Ebenso können Entscheidungskompetenzen in einer Verwaltungsstelle gebündelt werden – bspw. für Verkehrsplanung und verkehrsrechtliche Anordnung in einem Mobilitätsamt.

Hierfür ist die Stadt Bielefeld ein gutes Beispiel. Je nach Auftrag und Zielsetzung werden Mitarbeitende aus verschiedenen Bereichen in einem Projektteam gebündelt und der Prozess durch eine Projektleitung gesteuert. Hilfreich ist, dass alle im Radverkehr üblicherweise planungsrelevanten Disziplinen bereits im Amt für Verkehr verortet sind, wodurch eine einheitliche Ziel- und Prioritätensetzung erleichtert wird. Innerhalb der Projektstruktur wird gemeinsam und zeitgleich an einem Vorhaben gearbeitet, anstatt starre Planungsschritte nacheinander abzuarbeiten. Eventuelle Änderungen können sofort in die Planung einfließen. Außerdem ist die Projektleitung gegenüber allen Mitgliedern des Projektteams weisungsbefugt, auch wenn diese aus unterschiedlichen Teilen des Amtes für Verkehr kommen.



Abb. 2: Zusammensetzung eines interdisziplinären Projektteams zur Radverkehrsplanung im Bielefelder Amt für Verkehr (Quelle: Agora Verkehrswende, 2023)

IV. Fahrradstraßen erlauben hohen Komfort und schnelle Umsetzbarkeit

Die Stadt Bielefeld setzt das Projektteam auch zur Umsetzung von Fahrradstraßen ein. Diese können idR mit einfachen Mitteln (Beschilderung, Poller, Markierungen) und ohne Tiefbaumaßnahmen zügig eingerichtet werden. Sie bieten Radfahrenden mehr Sicherheit und Komfort und sind deshalb ein wichtiges Infrastrukturelement für attraktive Radverkehrsnetze. Auf Fahrradstraßen (anstatt allein auf baulich angelegte Radwege) zu setzen, ist also eine weitere Möglichkeit zur Beschleunigung des Netzausbaus. Im Idealfall können in einer Woche ca. 100 m Fahrradstraße markiert und beschildert werden. Doch in der kommunalen Praxis gibt es beträchtliche Unterschiede zwischen den Städten bei der Geschwindigkeit.³

Grundlage für eine neue Fahrradstraße sollte ein politisch beschlossenes Konzept mit Radverkehrsnetz sein. Auf dieser Basis ist es Kommunen seit der letzten Änderung der Straßenverkehrsordnung möglich, Fahrradstraßen auch ohne zeitintensive Verkehrszahlerhebung einzurichten. Sobald eine Straße für den Fahrradverkehr eine „hohe Netzbedeutung“ hat, kann sie als Fahrradstraße angeordnet werden.

In der Planungs- und Abstimmungsphase werden die nötigen Maßnahmen für die Fahrradstraße festgelegt und innerhalb der Verwaltung sowie mit Feuerwehr, Polizei, Verkehrsbetrieben und Anliegern und Anliegerinnen abgestimmt. Der Wegfall von Parkständen oder die Unterbrechung von Kfz-Durchgangsverkehr sind oft notwendig für sichere und hochwertige Fahrradstraßen, sorgen aber auch für Interessenskonflikte. In dieser Phase braucht es also robuste politische Beschlüsse und klare verwaltungsinterne Gestaltungsvorgaben für Fahrradstraßen, um den Verantwortlichen Rückendeckung zu geben und endlose Diskussionen zu vermeiden.

Indem die politischen Gremien frühzeitig eingebunden werden und ein stadtweites politisch beschlossenes Konzept oder im Einzelfall auch straßenspezifische Umsetzungsbeschlüsse für Klarheit sorgen, kann es im eigentlichen Umsetzungsprozess schneller vorangehen. Einige Städte gehen bereits so vor und verzichten auf eine wei-

³ Agora Verkehrswende, So lassen sich Fahrradstraßen schnell realisieren, 2023, abrufbar unter: www.agora-verkehrswende.de/blog/so-lassen-sich-fahrradstrassen-schnell-realisieren/.

tere Befassung der Kommunalparlamente während der Umsetzung, was viel Zeit spart.

V. Die Mobilitätswende gelingt mit einem Maßnahmenmix

Wenn Radverkehrsinfrastruktur und öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV) immer nur so weit verbessert werden, dass dem Autoverkehr keine Privilegien genommen werden, zeigen die Investitionen nicht immer Wirkung. Die am Auto orientierte Stadtplanung der letzten Jahrzehnte macht das Autofahren weiterhin so bequem, dass viele Menschen keinen Grund sehen, auf die neuen Angebote umzusteigen. Es braucht den Mut, dem Pkw-Verkehr Platz und Vorteile zu nehmen. Erst solche „Push-Maßnahmen“ (to push: drücken) können im Zusammenspiel mit „Pull-Maßnahmen“ (to pull: ziehen) – etwa neue Radwege und guter ÖPNV – den Umstieg auf neue Mobilitätsangebote wirkungsvoll voranbringen.⁴

VI. Parkraumbewirtschaftung mit Grundsatzbeschluss und aus einer Hand

Die Steuerung des ruhenden Verkehrs ist für Kommunen eine zentrale Push-Maßnahme, die beim Lösen von Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum oft unumgänglich ist.⁵ Viele Studien belegen, dass sich mit Parkraumbewirtschaftung die Chancen erhöhen, einen Parkplatz zu finden, der Parksuchverkehr abnimmt und sich damit der Verkehrsfluss insgesamt verbessert. Auch die Verkehrssicherheit profitiert davon. Doch einigen Kommunen gelingt die Einführung neuer Bewirtschaftungszonen zügiger als anderen.

Beim Vergleich der Verfahrensschritte in verschiedenen Kommunen zeigt sich, dass gerade bei umstrittenen Projekten (wie es Parkraumbewirtschaftung häufig ist) ein eindeutiges politisches Votum und damit politische Rückendeckung notwendig sind. Außerdem haben organisatorische Rahmenbedingungen wie die Zuständigkeit und Organisation des Parkraummanagements sowie die Finanzierung und zweckgebundene Verwendung der Einnahmen großen Einfluss auf eine zügige Einführung von Parkraumbewirtschaftung

Wie viele verkehrsplanerische Maßnahmen basiert auch die Einführung von Parkraumbewirtschaftung in erster Linie auf dem Straßenverkehrsrecht. Für eine neue Parkraumbewirtschaftungszone ist deswegen nicht entscheidend, ob die Kommunalpolitik oder die Mehrheit der Anwohnenden dafür sind, sondern ob die Einführung straßenverkehrsrechtlich korrekt begründet wird. Trotzdem sind in vielen Städten mehrere Beschlusschleifen vor Einführung einer neuen Parkzone üblich. Ein Grund dafür ist, dass die Ankündigung von Parkraumbewirtschaftung bei Betroffenen kontroverse Reaktionen hervorrufen kann – häufig unter Unwissenheit über die allgemeinen Vorteile für Anwohnerinnen und Anwohner.

Wie auch bei Fahrradstraßen helfen hier politische Grundsatzbeschlüsse zur Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung.

Sie ermöglichen der Verwaltung die Erfüllung der demokratischen Entscheidung, innerhalb der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben neue Parkzonen zu planen und umzusetzen. Das kann den Prozess im Vergleich zu etappenweisen kommunalpolitischen Beschlüssen deutlich beschleunigen. So hat der Berliner Bezirk Mitte im Zeitraum von April 2021 bis Dezember 2022 insgesamt 15 neue Parkraumbewirtschaftungszonen gestartet.

Auch bei der Organisation der verschiedenen Aufgaben zur Einführung und zum Betrieb der Parkraumbewirtschaftung gibt es Beschleunigungspotenzial. Hilfreich ist es, wenn möglichst viel Entscheidungskompetenz in einem Amt gebündelt wird oder diese in verschiedenen Ämtern, aber unter der gleichen politischen Verantwortung organisiert ist.

Die Hansestadt Hamburg ist bei der Parkraumbewirtschaftung besonders effektiv aufgestellt. Das operative Geschäft der zuständigen Hamburger Fachbehörde (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, BVM) wird von dem Landesbetrieb Verkehr (LBV) übernommen, der als kommunaler Eigenbetrieb unternehmerisch gesteuert wird. Dieser führt die konzeptionelle Planung oder die Bürgerinformation durch, beschafft Parkscheinautomaten, stellt Bewohnerparkausweise aus und ist für die Überwachung zuständig. Allein die straßenverkehrsrechtliche Anordnung liegt bei der Fachbehörde für Inneres.

Auch innerhalb einer Behörde können gut geführte und organisierte Abläufe einen erheblichen Unterschied machen. So lädt im Berliner Bezirk Tempelhof-Schöneberg die zuständige Stadträtin seit 2021 alle zwei Wochen die beteiligten Amtsleiterinnen und Amtsleiter zu einem Jour fixe ein. Hier werden Arbeitsaufträge abgestimmt und verbindliche Verabredungen getroffen. Damit wird unterstrichen, dass Parkraumbewirtschaftung politisch gewollt ist und alle Kolleginnen und Kollegen transparent über die Abläufe der anderen Verwaltungseinheiten informiert werden sollen.

VII. Fazit

Die Mobilitätswende vor Ort liegt zum großen Teil in der Hand der Kommunen. Um die erhebliche CO₂-Lücke im Verkehrssektor zu schließen, ist ihr Engagement unerlässlich. Dennoch haben sich die meisten Kommunen längst auf den Weg gemacht – nicht nur, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, sondern auch um für mehr soziale Teilhabe, attraktive öffentliche Räume und Lebensqualität zu sorgen.

4 Agora Verkehrswende, Mut zur lebenswerten Stadt – Anregungen für Kommunen, sich mit Nachdruck für bessere Mobilität einzusetzen, 2022, abrufbar unter: www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mut-zur-lebenswerten-stadt/.

5 Agora Verkehrswende, Parkraummanagement lohnt sich! – Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis, 2019, abrufbar unter: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/parkraummanagement-lohnt-sich/>.

Parkraummanagement in einer Mittelstadt anhand des Beispiels „Landau in der Pfalz“ seit 2021

Lukas Hartmann, Landau in der Pfalz*

Der motorisierte Individualverkehr nimmt insb. im ländlichen Raum eine große Rolle ein. Wer aber Auto fährt, ist angewiesen auf ein Parkraummanagement, das ihm an Quell- und Zielort jeweils Möglichkeiten zum Abstellen des eigenen Fahrzeugs ermöglicht. Die Mittelstadt Landau in der Pfalz hat 2021 deshalb begonnen, ein solches Management in allen kernstädtischen Quartieren einzuführen. Dabei wurde das Anwohnerparken gegen ein einheitliches System ersetzt, bei dem große Teile öffentlichen Parkraums zusätzlich bewirtschaftet sowie bestehende Gebühren angehoben wurden. Diese Mittel sowie die mit Sicherheitsaspekten verknüpften Teile des Parkraummanagements werden eingesetzt, um Verkehrswende und Klimaschutz voranzutreiben. Zugleich steht heute mehr Parkraum für die zur Verfügung, die in einer ländlichen Region auf ihn angewiesen sind. In Fachkreisen wird vom „Landauer Modell“ gesprochen.

I. Landau in der Pfalz

Landau in der Pfalz ist eine Mittelstadt mit 49.100 gemeldeten Bürgerinnen und Bürgern. Als selbsternannte sowie anerkannte „Südpfalzmetropole“ ist die Stadt am Übergang zwischen Rheinebene und Pfälzerwald Mittelzentrum einer ländlich geprägten Region. Die Universitätsstadt mit über 8.000 Studierenden umgeben Gemeinden mit selten auch nur 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, vor allem aber Dörfer mit einigen Hundert bis wenigen Tausend. Viele Menschen in dieser Region sind auf ein Auto angewiesen.

Dieser Umstand rührt auch daher, dass verschiedene Bahnlinien in der Region aufgegeben wurden, teilweise eingleisig zurück- und niemals wieder ausgebaut wurden und kommunale Politik am Übergang zwischen zwei Verkehrsverbänden lange Zeit ein klares Bekenntnis zu einem der beiden vermissen ließ. Somit fehlt bis heute ein Stadtbahn- oder S-Bahnanschluss. Der ÖPNV bleibt außerhalb der Stadt selbst rudimentär ausgebaut und auf den Transport von Schülerinnen und Schülern ausgelegt. Zwar beginnen erste Projekte zum Ausbau der Radinfrastruktur auch als Verbindungen von Stadt und Land Früchte zu tragen, doch existieren heute kaum Alternativen zum Auto oder sind für viele Berufspendlerinnen und Berufspendler unpraktikabel.

In dieser Stadt wurde das Anwohnerparken und somit die Privilegierung des Autos im innenstadtnahen Umfeld beendet.

* Lukas Hartmann ist zum 1. Januar 2024 gewählter Bürgermeister und seit 2019 Verkehrsdezernent der Stadt Landau in der Pfalz. Zuvor war er Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität in Landau.

II. Verkehrswende einer Mittelstadt

Grundlage für alle Entwicklungen seit 2019 bildete das damals kurz vor den Stadtrats- und Europawahlen verabschiedete integrierte Mobilitätskonzept. Dem Anspruch, alle Verkehrsarten zu berücksichtigen, wurde es zwar gerecht, doch waren die eigentlich inhaltlich enthaltenen Schwerpunktsetzungen zugunsten der Verkehrswende und somit für Fuß- und Radverkehr eher auf den zweiten als auf den ersten Blick zu erkennen. Vielmehr stand im Mittelpunkt ein vergleichsweise konservativer verkehrspolitischer Ansatz.

Nicht sollte versucht werden, alle Verkehrsarten auf dieselben Strecken zu führen und zu versöhnen. Vielmehr wurden unterschiedliche Vorrangrouten für unterschiedliche Verkehrsarten entwickelt, um alle Stadtteile und Stadtquartiere erreichbar zu halten, zugleich jedoch die Fortbewegungsarten möglichst auch räumlich zu differenzieren. Hierfür sprechen nicht nur die eindeutig schwerwiegenden Konfliktsituationen zwischen Fuß- und Radverkehr einerseits und dem motorisierten Verkehr andererseits. Auch fehlte es zumindest in der Südpfalz an einer Tradition des Radverkehrs, die eine friedliche Koexistenz auf denselben begrenzten Flächen möglich gemacht hätte. Die Verkehrswende ist in den Köpfen ein Generationenprojekt.

Die Autovorrangrouten bildeten ein stabiles Grundgerüst, um die Last des motorisierten Verkehrs tragen zu können. Breit ausgebaute Straßen, teilweise mehrere Fahrspuren in dieselbe Richtung, Ampeln, Linksabbiegespuren und über diese Strecken gut erreichbare, zentrale Parkplätze waren entscheidende Charakteristika, die modernisiert, jedoch in ihrer bestehenden Form erhalten bleiben sollten.

Klar war aber auch, dass die Verkehrswende die Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs bedeuten würde. Abseits der Autovorrangrouten sollten deshalb auch bald, durch eine neue politische Verwaltungsspitze unterstützt und durch einen neuen, in seinen Mehrheiten progressiveren Stadtrat gestützt, Maßnahmen ergriffen werden: Durchfahrtsperren für den motorisierten Verkehr, Einbahnstraßen, die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in alle Richtungen, modale Filter, bspw. mit der Auswirkung einer Reduktion der Abbiegebeziehungen, der Ausbau der Radwegenetze innerhalb der Stadt und ins Umland, der Bau von Brücken, das Markieren gefährlicher Stellen im Straßenraum sowie Aufstellflächen an Ampeln und nicht zuletzt der Ausbau der Abstellanlagen. Alles finanziert aus einem Budget mit der Formel „3 EUR pro Mensch und Monat für die Radinfrastruktur.“

Für den meist im öffentlichen und politischen Diskurs vernachlässigten Teil der Mobilität, den Fußverkehr, wurden ebenfalls zahlreiche Maßnahmen ergriffen. Dazu gehörten die sichere Gestaltung von Kreuzungen, die Verlängerung von Ampelphasen für den Fußverkehr, die Installation von Sitzgelegenheiten im öffentlichen Bereich oder auch neue Überquerungsinselfen. So sollte der

Anteil von Fuß- und Radverkehr von 59% im Binnenverkehr Richtung 70% entwickelt werden.

Keine einzige dieser Maßnahmen war nur annähernd so umstritten wie die dafür im Gegenzug oft notwendige Umwidmung von parkendem motorisierten Verkehr.

III. Grenzen des Anwohnerparkens

Zugleich wiederholte sich in Landau mit erstaunlicher Regelmäßigkeit ein enttäuschender Kreislauf des Themas. Während in der Innenstadt und der Oststadt Richtung Hauptbahnhof der öffentliche Parkraum durch eine Parkraumbewirtschaftung bepreist, als auch Anwohnerparken vorhanden war, gab es beide Instrumente außerhalb dieser Bereiche kaum. Die Last dieser Situation äußerte sich in einem enorm großen Parkdruck knapp außerhalb der bewirtschafteten Teile der Stadt. Regelmäßig war hier die Südstadt ein Thema, ein Stadtquartier direkt angrenzend zur Innenstadt und zwischen dieser sowie dem im Süden gelegenen ehemaligen Kasernenareal gelegen, das nach einer Landesgartenschau zu einem autoarmen Quartier entwickelt wurde. Eine große Schule, ein Krankenhaus, Außenstandorte der Universität sowie ein nahegelegenes Gericht sind nur Teile der Infrastruktur, die Verkehr und somit auch Autos in das Wohngebiet lockte. Die Probleme der Anwohnerinnen und Anwohner wurden dann immer wieder von unterschiedlichen politischen Kräften in den Stadtrat gebracht, zumeist formuliert mit dem Auftrag, die Ausweitung des Anwohnerparkens auf die Südstadt zu prüfen.

Was dann folgte, folgte mehrmals innerhalb von knapp zehn Jahren. Vier Dezernenten dreier unterschiedlicher Parteien prüften mit Tiefbauabteilung und Straßenverkehrsbehörde die Ausweitung des Anwohnerparkens. Vier Dezernenten mit vier unterschiedlichen Abteilungsleitungen kamen jedes Mal zum selben Ergebnis: Zwar ist der Parkdruck in den an die Innenstadt anliegenden Quartieren sehr hoch, doch nur wenige Hundert Meter entfernt ist öffentlicher Parkraum verfügbar und ungenutzt. Somit war eine der wesentlichen Voraussetzungen nicht erfüllt, obwohl die relativ dichte Bebauung durch Mehrfamilienhäuser für das Anwohnerparken sprach.

Als vierter Verkehrs- bzw. Ordnungsdezernent in dieser Reihe mit zwei Abteilungsleitern konfrontiert, die nach bestem Wissen und Gewissen nicht nur keine Lösung für das Problem innerhalb des sperrigen und voraussetzungsreichen Instruments des Anwohnerparkens finden konnten, sondern auch schon mehrere frustrierende Kreisläufe erlebt hatten, diskutierten wir Alternativen. Eine meiner Fragen lautete, warum wir nicht – wie in der Innenstadt – den öffentlichen Raum bewirtschaften und für Anwohnerinnen und Anwohner sowie Pendlerinnen und Pendler Dauerparkausweise verkaufen könnten, die den Preis pro Tag im Rahmen halten würden. Letztlich nahm das, was manche das „Landauer Modell“ nennen, an meinem Besprechungstisch bei einer Regelrücksprache mit zwei Abteilungsleitern des damaligen Dezernats III der Landauer Stadtverwaltung seinen Lauf.

IV. Konzeption und Prinzipien

Wir planten von Anfang an die Bildung von Quartieren mit nachvollziehbaren Quartiersgrenzen. Waren im Anwohnerparken sowohl für Anwohnerinnen und Anwohner wie auch die Hilfspolizistinnen und Hilfspolizisten im Ordnungsamt viele der kleinteiligen Quartiersgrenzen kaum zu identifizieren, weil sie teilweise mitten in einer Straße aufhörten, sollten zukünftige Quartiere größere Einheiten mit nachvollziehbaren Grenzen sein. Wir wählten dafür Hauptverkehrsachsen des motorisierten Verkehrs sowie Bahnlinien aus – allesamt Hindernisse, die auch im Verkehrserleben der Menschen Barrieren darstellten. Heute sind die Quartiere Einheiten zwischen mehreren Hundert und 1.400 öffentlichen Stellplätzen, die in sich fußläufig noch für die meisten Menschen zu bewältigen sind.

Der Großteil dieser Stellplätze in den jeweiligen Quartieren kann durch ein quartiers- und fahrzeuggebundenes Dauerparkticket genutzt werden. Zwar ist der Erwerb mehrerer Tickets pro Fahrzeug möglich, dabei ist aber jedes Mal die volle Gebühr zu entrichten. So soll unterstützt werden, sich innerhalb Landaus auf Distanzen von ein bis drei Kilometern mit Rad, ÖPNV und zu Fuß fortzubewegen. Fahrzeuggebundenheit war außerdem wichtig, um Tauschhandel und das Teilen von Tickets in Familie und Nachbarschaft zu unterbinden.

In den neu aufgenommenen Quartieren sollten alle öffentlichen Parkplätze für alle Nutzerinnen und Nutzer offen sein. Eine Unterscheidung zwischen Anwohnerinnen und Anwohnern einerseits sowie Gästen, Kundinnen und Kunden, Besucherinnen und Besuchern, aber auch Pendlerinnen und Pendlern andererseits wäre außerhalb des Anwohnerparkens sowieso nicht zulässig gewesen. Zudem sollten die Quartiere mit unterschiedlich hohen Gebühren versehen werden, um zumindest die Innenstadt mit ihrer Nutzungsvielfalt aus Handel, Gastronomie, Kultur, öffentlichen Dienstleistungen, Aufenthaltsqualität und Arbeit differenzieren zu können. Was damals noch keine Rolle spielte, mittlerweile aber durchaus, ist die Einheit aus verkehrsberuhigten Stadtquartieren ohne Durchgangsverkehr mit den Parkquartieren des Parkraummanagements.

V. Ende des Anwohnerparkens

Wie angerissen, existierte auch schon bisher ein Dauerparkausweis in Landau. Dieses Ticket kostete über 400 EUR pro Jahr und berechtigte das Fahrzeug zum Parken auf allen großen Parkplätzen sowie allen dezentralen, die auch mit einem Tagesticket genutzt werden durften. Die Verkaufszahlen für dieses Ticket bewegten sich bei einigen Dutzend pro Jahr, war es doch selbst für Vollzeitarbeitende angesichts eines Tagesticketpreises von damals 2,50 EUR selbst in der Innenstadt kaum ein Preisvorteil.

Zugleich war das Anwohnerparken mit Bundesgesetz nur gegen eine Bearbeitungsgebühr zu erwerben, die die 1994 festgelegten fünf Mark pro Monat nicht übersteigen durfte. Bei der Euromstellung wurde dieser Betrag nur

zum nächsten Zehn-Cent-Betrag aufgerundet und lag so bei knapp über 30 EUR, also nicht einmal zweieinhalb EUR pro Monat. Wir sahen schon früh bei unseren Überlegungen, dass ein so geringer Preis keine Anreize schaffen, sondern Verwaltungs- und Organisationskosten höher liegen würden. Kämmerei und Wirtschaftsförderung der Landauer Stadtverwaltung errechneten aus Faktoren wie Flächenbedarf, Herstellung eines Stellplatzes und Abschreibungen jährliche Kosten für Stellplätze im öffentlichen Raum. Ein Hinweis dafür bot bereits die Stellplatzablösesatzung für Bauprojekte, bei denen nicht alle baurechtlich geforderten Abstellanlagen für Autos auf dem jeweiligen Grundstück nachzuweisen waren. In der Innenstadt lagen diese Kosten bei über 700 EUR pro Jahr. Zwar schien ein derartiger Preis nicht vermittelbar, doch zeigte er durchaus auf, wie ein Großteil der Bürgerinnen und Bürger mit privaten Stellplatzkosten oder ohne Auto für einen kleinen Teil der Bevölkerung erhebliche Mittel aufbringen mussten, die dafür zumeist keine Kosten zu entrichten hatten.

Die Landauer Südstadt sollte das erste ins neue Parkraummanagement aufgenommene Stadtquartier werden. Da wir Kommunen in Rheinland-Pfalz aber erst zwei Jahre später die Möglichkeit erhielten, die Anwohnerparkgebühren anzuheben, konnten wir diese Option im Winter 2020/2021 nicht in unsere Überlegungen integrieren. Es stellte sich also das Problem, dass wir einerseits keine Besserung durch extrem niedrige Parkgebühren erwarten durften, andererseits aber die wertvolleren Innenstadtparkplätze nicht für unter drei EUR im Monat im Anwohnerparken anbieten konnten, während Menschen in der weiter entfernt liegenden Südstadt das Mehrfache entrichten müssten. So kamen wir zu dem Schluss, dass die konsequenteste Lösung das Ende des Anwohnerparkens und eine einheitliche Struktur in der gesamten Stadt wäre. Folglich weiteten wir unseren konzeptionellen Ansatz auf die kernstädtischen Quartiere Innenstadt, Ost, Süd, West, Nord, Nordost und Alter Meßplatz aus.

Gleichzeitig mussten wir als Verwaltung einige Dinge bedenken, die aber weder in der öffentlichen Debatte eine Rolle spielten, noch unsererseits eine Rolle spielen konnten. Wir wussten, dass in Landau mehrere Regeln des Anwohnerparkens gebrochen worden waren. Beispielsweise gab es mehrere Quartiere, in denen deutlich mehr als 50% exklusive Anwohnerparkplätze ausgewiesen worden waren. Eine einzige Klage hätte das Anwohnerparken in Landau nicht nur im Hinblick auf die „Fußgängerzonenparkplätze“ ins Wanken gebracht.

Auch andere Probleme waren augenscheinlich. So waren viele der exklusiv Anwohnerinnen und Anwohnern vorbehaltenen Stellplätze tagsüber ungenutzt, da die Nutzerinnen und Nutzer ihre Fahrzeuge brauchten, um selbst zur Arbeit zu pendeln. Andere Pendlerinnen und Pendler, die nach Landau einpendelten, konnten diese aber nicht nutzen. So wurden mit Ende des Anwohnerparkens Hunderte Stellplätze tagsüber in Landaus Innenstadt verfügbar – das Äquivalent zu ungefähr zwei Parkhäusern der in Landau üblichen Größe. Ein anderes Problem war die

Überzeichnung der Anwohnerparkquartiere. In einigen waren 50% mehr Tickets ausgegeben als Stellplätze überhaupt vorhanden, was regelmäßig zu Ärger und Konflikten führte.

Wir versuchten deshalb, unseren Ansatz so schlank und unkompliziert wie möglich zu halten. Das vielleicht wichtigste Instrument hierfür war die Möglichkeit der Monatskarte des Dauerparkausweises nur über das Handyparken beziehen zu können, was die Nutzung dieser Bezahlmethode von unter 5% auf über 15% erhöhte. Aber auch andere Aspekte, wie bspw. die Gültigkeit von Dauerparkausweisen immer für einen Kalendermonat, vereinfachte die Kontrolle für Mitarbeitende des Ordnungsamtes im Vollzug. Alle Sonderfälle und (fast) alle Ausnahmen sollten zeitgleich beendet werden.

VI. Beschlussfassung ohne Beteiligung

Mit diesem ausgearbeiteten Konzept starteten wir als Stadtverwaltung die Debatte mit dem Stadtrat. Zugegeben begannen diese Gespräche mit der Ratsmehrheit, einer Koalition aus GRÜNEN, CDU und FDP, wurden dann aber auch in Ausschüssen geführt und letztlich beschlossen. Dabei stimmten aber auch Teile der Opposition für den vorgelegten Ansatz, auch nachdem die Preise für die Dauerparkausweise leicht nach unten korrigiert worden waren. Im Falle der Innenstadt lagen sie dann bei 25 EUR im Monat, in den blauen Quartieren außerhalb der Innenstadt bei 12,50 EUR.

Von besonderem Interesse kann hier sein, dass, entgegen meiner grundsätzlichen Haltung, Bürgerinnen und Bürger bereits vor einer Beschlussfassung im Gemeinderat mindestens über die schwierigen Abwägungsprozesse zu informieren, wir in diesem Fall gänzlich auf öffentliche Veranstaltungen im Vorfeld verzichteten. Das Thema war – sehr höflich ausgedrückt – umstritten. Als Verkehrsdezernent stellte ich mich deshalb und trotzdem im Nachgang den Anwohnerinnen und Anwohnern aller betroffenen Quartiere. Dabei begegnete uns verständlicher, harter, oft heftiger Widerspruch. Dieser Widerspruch war zwar teilweise von Quartier zu Quartier in sich widersprüchlich, wenn bspw. Menschen aus der Innenstadt befürchteten, alle würden jetzt bei ihnen parken, was Teile der Südstadt ebenso für sich befürchteten. Teilweise wurde befürchtet, dass sich an der Situation nichts zum Positiven ändern würde, Menschen dann aber Gebühren für etwas zahlen müssten, was bisher kostenfrei zur Verfügung stand. Teilweise war es aber auch berechtigter Ärger über meine Vorgehensweise. Ich bin bis heute überzeugt, dass dieser Prozess in einem Beteiligungsverfahren gescheitert wäre. Spätestens, weil Teile des Stadtrates vor dem Druck eingeknickt wären, den entsprechende Veranstaltungen erzeugt hätten. Auch wenn in einer Demokratie nicht nur das Ergebnis, sondern auch der Prozess zählt: Es hat sich letztlich gelohnt.

VII. Entwicklungsschritte und Ergebnisse

Mit Beschlussfassung im Stadtrat wurde die Ausgabe neuer Anwohnerparkausweise gestoppt. Alle Inhaberin-

nen und Inhaber eines gültigen Anwohnerparkausweises bekamen diesen zwölf Monate lang unentgeltlich verlängert. Den Ersterwerb eines Dauerparkausweises unterstützten wir anschließend bei Abgabe des alten Anwohnerparkausweises mit einer Reduktion der ersten Gebühr um 50%. Das sollte die sozialen Härten abfedern, die für manche ganz real mit dieser Veränderung verbunden waren. Ab September startete außerdem die Ausgabe der Dauerparkausweise. Bis dahin waren Bauhof und Bauamt mit dem Aufstellen der leider notwendigen Parkscheinautomaten im Parkquartier Süd beschäftigt. Aufgenommen waren andere Teilquartiere im Norden und Westen, die aber damals eher als Reaktion auf Verdrängungseffekte gedacht waren. Politisch war das Thema zwar durch, der Ärger hielt aber an. Bis Oktober 2021.

Binnen weniger Wochen drehte sich die gesamte Situation. Die Gebührenpflicht für das Parken in der Südstadt sorgte dafür, dass private Flächen wie Höfe, Tiefgaragen, Hinterhöfe und Garagen genutzt wurden. Eine Anekdote aus Richtung Wertstoffhof berichtet von deutlich verstärkten Sperrmüllsammlungen im betroffenen Bezirk. Teilweise wissen wir als Stadtverwaltung von elektronischen Hoftoren, die installiert wurden, und zu klein gewordenen Garagen, die abgerissen und gegen ebenerdige Stellplätze ersetzt wurden. Die Bepreisung des öffentlichen Raums löste private Investitionen und kreatives Handeln aus. Mehr als einmal hörte ich selbst, wie jemand sagte, er werde der Stadt keine 150 EUR im Jahr fürs Parken „in den Rachen werfen“. Eine Reaktion, die mich und meine Mitarbeitenden freute, weil sie bewirkte, was wir uns erhofft hatten. Bis heute ist der positive Effekt feststellbar. Der Parkdruck ist erheblich gesunken. Zeitgleich blieb die Versiegelung von Gärten aus, eine im Vorfeld und seitdem immer wieder geäußerte Befürchtung.

Was nicht ausblieb waren Verdrängungseffekte. Das Parkquartier Süd war großzügig ausgelegt worden, sodass nicht kleinräumige Verdrängungseffekte innerhalb eines Quartiers die Folge waren. Aber die nördlich der Innenstadt gelegenen Quartiere verzeichneten einen deutlichen Anstieg des Parkdrucks infolge der Bewirtschaftung im Süden.

Diese Entwicklung aufnehmend, aber auch getrieben durch die schwierige Haushaltslage rheinland-pfälzischer Städte, schrieben wir das Parkraummanagement Anfang 2023 fort. Wir nahmen den Südwesten in unsere mittelfristige Planung mit auf, planten die Gebührenpflicht fast in der gesamten Kernstadt in den nächsten Jahren und folgten der Anregung einer Stadtratsfraktion, auch noch ein im Norden liegendes Quartier mit aufzunehmen. Außerdem wurden die Gebühren erhöht. Fielen die Tarife für das Dauerparken mit dann 30 EUR für die Innenstadt und 18 EUR für die blauen Quartiere moderat aus, so stieg das Tagesticket in der Innenstadt auf 4 EUR. Ein für die Verhältnisse unserer Region hoher Preis, der aber ebenfalls keine messbaren negativen Auswirkungen auf Besucherzahlen hatte. Weitere Schritte werden folgen, sodass letztlich in Landau der

öffentliche Parkraum – soweit rechtlich zulässig – bepreist werden wird.

VIII. Parkraummanagement statt bloß Gebühren

Diese Bepreisung ist aber nicht der einzige Punkt, wenn auch ein entscheidender. Mehrere andere gesetzliche und politische Aufträge müssen in diesem Zusammenhang zusammengedacht werden.

Ein das Parken in unseren Städten enorm verändernder Faktor wird das Ende des Gehwegparkens sein. Wenn ein Fahrzeug nur noch dann mit zwei Reifen auf einem Teil des Gehweges abgestellt werden darf, sofern mit Beschilderung oder Markierung eine Erlaubnis vorliegt, wofür wiederum eine freie Restgehwegbreite von zirka zwei Metern vorhanden sein muss, entfallen allein in Landau Hunderte als Parkplätze genutzte Stellen. Dabei ist die noch verbliebene Frage das Wann, nicht aber das Ob dieser Maßnahme. Auch wenn sie richtig und sinnvoll ist für den Fußverkehr, der so sicher seinen Bereich des Straßenraums nutzen kann, müssen wir als Verwaltungen auch die Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem bedenken. Deshalb gehört das Ende des Gehwegparkens neben der Erhebung von Parkgebühren wesentlich zu unserem Parkraummanagement, da wir einen Ausgleich der Auswirkungen beider Teilmaßnahmen erwarten. Die Gebühren entspannen den Parkdruck, das Ende des Gehwegparkens verschärft ihn.

Zugleich bearbeiten wir nun Quartier für Quartier, das neu ins Parkraummanagement aufgenommen wird, außerdem noch die Aspekte Feuerwehr, Müllabfuhr und Kreuzungsbereiche. Feuerwehr und Müllabfuhr benötigen zum Befahren von Straßen ähnliche Breiten um die drei Meter, auch um die Sicherheit der Mitarbeitenden sowie der Fußgängerinnen und Fußgänger sicherstellen zu können. Zumindest in Landau ist eine Anfahrt und das Anleitern der Feuerwehr teilweise in engen Straßenabschnitten nicht möglich, wenn bereits zwei Meter Breite des verfügbaren Straßenraums durch ein parkendes Fahrzeug eingenommen werden. An Kreuzungen wollen wir außerdem über die gesetzlich vorgeschriebenen fünf Meter hinweggehen und iRd Markierungsarbeiten acht bis zehn Meter von parkenden Fahrzeugen freihalten. Das erleichtert Abbiegevorgänge, sichert aber Kreuzungen für Rad- und Fußverkehr durch die größere Übersichtlichkeit.

Im Rahmen des Parkraummanagements weisen wir zudem auch gezielt Bereiche aus, in denen bspw. nur Kurzzeitparken oder Kurzzeitparken und Tagesticket, jedoch keine Dauerparkausweise gültig sind. Dazu gehören Fälle, wie um ein Krankenhaus herum, was den Träger des Krankenhauses in die Lage versetzte, Teile des begrenzten eigenen Parkraums für Mitarbeitende zur Verfügung zu stellen, während Besucherinnen und Besucher im Umfeld Kurzzeitparkplätze nutzen konnten. Hier sorgen der vergleichsweise hohe Preis sowie teilweise die Begrenzung der Höchstparkdauer dafür, dass ein einziger Stellplatz nicht nur von einem Fahrzeug pro Tag genutzt werden kann, sondern von zehn. Diesen Umstand ma-

chen wir uns auch in der Nähe von Einzelhandelsstandorten oder der Fußgängerzone zunutze. Mittelgroße Parkplätze mit 30 bis 100 Stellplätzen wurden außerdem zu von uns so bezeichneten „Handelsparkplätzen“, auf denen auch Tagestickets genutzt werden können. Die geplante Nutzung begrenzter öffentlicher Flächen sorgt hier für eine deutlich gesteigerte Effizienz, ohne zusätzliche Ressourcen wie Raum oder Investitionsmittel aufbringen zu müssen.

IX. Erträge und Finanzierung Stadtbussystem

In Summe haben die Gebührenerhöhungen sowie die Ausweitung des Parkraummanagements Mehreinnahmen von 1,8 Mio. EUR ergeben. Dabei nicht inkludiert sind Bußgelder, die aufgrund von Regelverstößen trotz eindeutiger Kommunikation und Ausschilderung an der Tagesordnung sind. Die Ausweitung des Parkraummanagements führt sowohl im Außendienst des Ordnungsamtes als auch im Innendienst zu einem Mehrbedarf an Stellen, um die zusätzliche Arbeit bewältigen zu können. Dabei werden zumindest die Kosten dieser Kontrollen wieder eingebracht. Mitbedacht werden muss aber auch ein Mehr an Verkehrssicherheit durch einen ausreichenden Kontrolldruck, indem freie Gehwege und Radwege sowie Feuerwehrzufahrten iRd Kontrolltätigkeit ebenfalls überprüft und bei Verstößen sanktioniert werden.

Mit den zusätzlichen Einnahmen der ersten Schritte des neuen Parkraummanagements finanziert die Stadt Landau heute ein ausgeweitetes Stadtbussystem. In Landaus Kernstadt sowie den drei räumlich naheliegenden Quartieren gab es 2021 nur drei Stadtbuslinien, die zwischen 8 und 20 Uhr im 30- bis 60-Minuten-Takt Verbindungen anboten. Der Ende 2022 eingeführte Landau Takt 2022 hat die Anzahl der Stadtbuslinien in diesem Bereich erhöht, die Bedienzeit auf 6 bis 21 Uhr ausgeweitet und die Taktung auf 15 bis 30 Minuten verbessert. Außerdem legten wir Linienwege der Regional- und Stadtbuslinien möglichst zusammen, um die Taktungen noch darüber hinaus zu verbessern. Ergänzend wurde ein OnDemand-System eingeführt, das zwischen 21 Uhr am Abend und teilweise 3 Uhr am Morgen einen bedarfsorientierten öffentlichen Nahverkehr sicherstellt. Tagsüber versorgen die Fahrzeuge Quartiere am Rande des Stadtgebietes, die über keine angemessene Linienbusversorgung verfügen. Noch decken die Einnahmen nicht gänzlich die Kosten, was sich aber mit den nächsten Schritten ändern sollte.

Letzteres muss vor allem im Kontext der politischen und gesellschaftlichen Debatte eingeordnet werden. Parkraummanagement als „Push“-Maßnahme zugunsten der Verkehrswende wurde vor Ort immer wieder deshalb kritisiert, weil noch keine gute Alternative zur Verfügung stünde. Beispielsweise sei – was den Tatsachen entspricht – das Stadtbussystem bei Einführung des Parkraummanagements im Landauer Süden unzureichend. Heute gibt es dort alle 15 Minuten einen Stadtbus, der alle drei Bahnhöfe, beide Krankenhäuser, alles weiterführenden Schulen sowie die unterschiedlichen Standorte der Universität umsteigefrei bedient. Kam das Stadtbussystem also für den Süden nachgelagert, wird die

nächste Erweiterung im Norden zusammenfallen mit einem schon existierenden, guten ÖPNV für eine mittelgroße Stadt im ländlichen Raum.

X. Gleichzeitigkeit der Systeme

Die Abschaffung des Anwohnerparkens in Landau war ein Zusammenspiel aus einem regelwidrigen Zustand eines über viele Jahre gewachsenen Systems, der Ermangelung einer Gebührenanpassungsmöglichkeit in Rheinland-Pfalz zu diesem Zeitpunkt sowie die schwierig bis unmöglich in kleineren Städten zu rechtfertigende Ausweitung des Anwohnerparkens. Mag diese Entscheidung auch richtig gewesen sein, so gibt es natürlich auch dagegensprechende Argumente oder sich verändernde Rahmenbedingungen. Heute wäre kein Unterschied mehr zwischen Süd- und Innenstadt bei der Gestaltung der Preismodalitäten dieser zwei Instrumente notwendig, da nun das Anwohnerparken in Rheinland-Pfalz auf entsprechende Beträge angehoben werden kann.

Mittlerweile bin ich zu der Auffassung gelangt, dass beide Instrumente parallel zueinander existieren können. Die Gleichzeitigkeit beider Systeme erspart auch schwierige Transformationsprozesse, ermöglicht aber Erweiterungen. Wo heute Anwohnerparken existiert, könnte es bleiben, während wir als Kommunen mit einem Parkraummanagement und Dauerparkausweisen über ein Instrument verfügen, das sich in anderen Quartieren einsetzen lässt. Nicht erspart bleiben kann dann dem jeweiligen Gemeinderat und der jeweiligen Stadtverwaltung die Frage nach einer angemessenen Gebührenhöhe des Anwohnerparkens.

XI. Rechtliche Grundlagen und Grenzen

Paragraph 6a des Straßenverkehrsgesetzes gewährt den Trägern der Straßenbaulast „für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen ... Gebühren [zu] erheben“. In der damit einhergehenden Begründung des Passus findet sich folgende Ausführung: „Die Neufassung des § 6 Abs. 6 StVG erfolgt mit dem Ziel, die Parkgebührenerhebung künftig vollständig der freien Disposition der Kommunen zu überlassen. Eine staatliche Reglementierung dieses Bereiches erscheint nicht erforderlich, da die Kommunen ohnehin in eigener Verantwortung den straßenrechtlichen Widmungszweck, den garantierten Gemeingebrauch und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten haben. Im Hinblick auf die derzeitigen allgemeinen Bestrebungen zur Deregulierung sind weitreichende Vorgaben auch nicht mehr zeitgemäß. ...“. Das Kommunalabgabengesetz in Rheinland-Pfalz führt außerdem aus, dass mit entsprechender Satzungsgrundlage auch Abgaben erhoben werden können. Soweit ist unser Landauer Ansatz nicht umstritten.

Umstritten dagegen ist, ob er auf alle Arten von Gebieten ausgeweitet werden darf. Der Verweis auf die Verwaltungsvorschrift zum StVG führt zumeist auf die Grundlage, dass mit den gewährten Freiheiten ein gewisser Wechsel an Fahrzeugen angestrebt wird. Der sog. Umschlag an Autos auf einzelnen Stellplätzen soll sichergestellt werden.

Dieser Argumentation folgend wäre die Aufnahme eines Quartiers, in dem fast ausschließlich Anwohnerinnen und Anwohner im öffentlichen Raum parken, unzulässig. Für Landau würde das bedeuten, dass die außerhalb der Kernstadt gelegenen, eingemeindeten „Staddörfer“ bspw. auf dieser Grundlage nicht in ein Parkraummanagement zu integrieren sind. Abgesehen von wenigen gastronomischen Nutzungen sowie landwirtschaftlichen Betrieben gibt es dort in der Regel kein Gewerbe, keine Verwaltungen, keine Bahnhöfe, Krankenhäuser und nur noch vereinzelt Arztpraxen.

Anders sieht es für die meisten Klein- und Mittelstädte in den eher verdichteten, urbaneren Räumen aus. Hier stoßen all diese möglichen Nutzungen sowie Anwohnerinnen und Anwohner wie auch Pendlerinnen und Pendler, die als Angestellte in den unterschiedlichsten Bereichen gebraucht werden und oft auf Autos zum Pendeln angewiesen sind, aufeinander. Parkdruck und Parkraumangel sind übliche Folgeerscheinungen dieser Nutzungen in urbaneren Quartieren innerhalb ländlicher Räume. Beispielsweise findet sich in der Landauer Südstadt eine solche Mischung ebenfalls: Krankenhaus, große private Schule mit zwei Zweigen, mehrere Universitätsaußenstellen, Gastronomie, ein Bahnhof sowie ein Misch- bzw. Gewerbegebiet. Hinzu kommt die zu bedenkende Verdrängung aus der Innenstadt, die Ursprung aller Landauer Überlegungen war, die aber auch bei weiteren Quartieren zu bedenken sind. Kleinräumige Lösungen für zwei Straßenzüge würden das Problem nur kleinräumig verlagern. So oder so: Die Nutzungsmischung und der damit einhergehende notwendige Wechsel an parkenden Fahrzeugen kann, unserer Einschätzung nach, den Anforderungen des Gesetzes Genüge tun. Ob das in Großstädten bspw. auch der Fall ist, in denen der Parkdruck noch höher wäre und damit der regelmäßige Anspruch eventuell gefährdet sein könnte, als Inhaberin oder Inhaber eines Dauerparkausweises auch einen öffentlichen Stellplatz beanspruchen zu können, müssen Verwaltungen in Großstädten entscheiden. Zweierlei möchte ich hierzu aber noch anmerken: Erstens wäre meiner Einschätzung nach der Preis zu niedrig, wenn dieser Effekt eintreten würde, der selbstverständlich in großen Städten höher sein müsste als in einer nur mittelgroßen Stadt wie Landau. Zweitens haben wir das befürchtete Problem des Überzeichnens eines Quartiers bereits innerhalb des Anwohnerparkens in vielen Quartieren unserer Städte. Der qualitative Unterschied beider Probleme in unterschiedlichen Systemen erschließt sich mir noch nicht.

Nichtsdestotrotz ist anzumerken, dass das „Landauer Modell“ keiner juristischen Überprüfung unterzogen wurde. Grund dafür sind die positiven Auswirkungen des Systems, die öffentlichem wie auch politischem Widerstand schnell die Grundlage entzogen.

XII. Ausblick

Wir werden den eingeschlagenen Kurs in Landau halten. Schritt für Schritt werden wir in den kommenden Jahren in der gesamten Kernstadt ein Parkraummanagement einführen. Dieses Management führt nicht nur mehrere

Aufgaben an uns als Verwaltung zu einer in sich schlüssigen Lösung, es finanziert auch einerseits „Pull“-Faktoren der Verkehrswende und ist andererseits selbst „Push“-Faktor der aus Gründen des Klimaschutzes voranzutreibenden Transformation unserer Städte. Nach anfänglichen Protesten eines Teils der Nutzerinnen und Nutzer stellten sich die positiven Auswirkungen auch bei vergleichsweise geringen Gebühren schnell ein, sodass sowohl die Ausweitung des Systems aus Teilen der Bevölkerung sogar gewünscht ist, um unregelmäßige Zustände und Verdrängungseffekte einzudämmen.

Als Verkehrsdezernent würde ich Kolleginnen und Kollegen zu Mut und Machen raten. Es ist weder wissenschaftlich noch in Verwaltungsstrukturen umstritten, dass unsere Städte aktuell zu viel Autoverkehr bewältigen müssen – fahrend wie ruhend. Viele dieser Fahrten sind auf unabsehbare Zeit notwendig, da den Fahrerinnen und Fahrern gerade aus ländlichen Räumen keine Alternative zur Verfügung steht. Aber das Haben und Nutzen eines Fahrzeugs in urbanen Räumen sollte dann auch nicht privilegiert und stärker subventioniert sein. Der einzige Grund wäre, dass die einen uns Kommunalpolitiker wählen können, weil sie Bürgerinnen und Bürger unserer Städte sind, und die anderen nicht. In der Sache jedoch ist klar, dass wenn es überhaupt eine Bevorzugung geben sollte, dann für die Landbevölkerung. Sinkende Privat-Pkw-Zahlen trotz steigender Bevölkerungszahlen in Landau könnten ein Indiz dafür sein, dass wir mit unseren Maßnahmen richtig liegen.

Sollte der Ansatz eines allgemeinen Parkraummanagements mit Dauerparkausweis einer juristischen Überprüfung unterzogen werden und korrigiert werden müssen, stellt sich mir als Politiker die Frage, ob dann nicht die gesetzliche Grundlage geändert werden sollte, um uns als Kommunen diese Freiheit zu geben. Infrastruktur muss erhalten werden – und öffentlicher Raum hat einen Wert. Warum uns das nicht vor Ort einschätzen, organisieren und entscheiden lassen? Oder, wie die heute zuständige Abteilungsleiterin der Straßenverkehrsbehörde sagt: Entweder ist es umsonst, oder es kann geparkt werden.

Kommission beschließt neue Auslegungsleitlinien zur VO 1370

Dr. Oliver Mietzsch, Bielefeld*

Am 26.6.2023 wurden im EU-Amtsblatt bereits zum zweiten Mal Auslegungsleitlinien zur VO (EG) Nr. 1370/2007 (im Folgenden VO 1370) veröffentlicht. Als Auslegungshilfe binden die Leitlinien direkt nur die Europäische Kommission, können aber mittelbar auch Auswirkungen auf die Rspr. haben. Während die aus dem Jahr 2014 stammende erste Kom-

* Dr. Oliver Mietzsch ist Geschäftsführer der Westfalentarif GmbH sowie der OWL Verkehr GmbH mit Sitz in Bielefeld.

missionsmitteilung über die Auslegungsleitlinie zur VO 1370 noch nicht die Änderungen durch das zwischenzeitlich veröffentlichte sog. Vierte Eisenbahnpaket berücksichtigen konnte, spiegelt die nun vorgelegte Bekanntmachung der Europäischen Kommission diese Veränderungen insoweit wider, als neben der VO 1370 auch die hierzu 2016 veröffentlichte Änderungsverordnung (EU) 2016/2338 (im Folgenden ÄnderungsVO 2016) als Grundlage für diese Auslegungsleitlinien dient.

I. Grundlagen

Die Auslegungsleitlinien¹ enthalten zunächst eine tabellarische Übersicht der für die Auftragsvergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straßen maßgeblichen Regelungen, unterschieden nach Verkehrsträgern. Während die VO 1370 sowie die ÄnderungsVO 2016 hinsichtlich der Beihilfavorschriften für alle Verkehrsträger des ÖPNV gelten (Bus, Straßenbahn, Eisenbahn, U-Bahn – und auf Wunsch der Mitgliedstaaten auch erweiterbar auf Binnen- und Seeschifffahrt sowie Seilbahnen und sogar multimodale Verkehre), finden deren vergaberechtlichen Vorschriften nur auf Eisenbahn und U-Bahn Anwendung. Bus- und Straßenbahnverkehre werden demgegenüber nach den Regelungen der RL 2014/24/EU sowie 2014/25/EU vergeben – es sei denn, die Verkehrsverträge sind als Dienstleistungskonzessionen gem. der RL 2014/23/EU ausgestaltet. Dann wiederum findet das verkehrsspezifische Vergaberegime der VO 1370 bzw. ÄnderungsVO 2016 Anwendung.

II. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

In den Auslegungsleitlinien wird der Begriff der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung explizit auf die erste bzw. letzte Meile einer Reise erweitert, um den zuständigen Behörden die Möglichkeit einzuräumen, das Angebot an straßengebundenen Linienverkehrsdiensten durch öffentliche Verkehrsdienste auf Abruf zu ergänzen. Damit ließe sich die seit der PBefG-Novelle 2021 in § 44 PBefG neu aufgenommene Verkehrsart des Linienbedarfsver-

kehr zum Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Art. 3 Abs. 1 VO 1370 machen. Die Kommission sieht auch Seilschwebe- sowie Standseilbahnen als besondere öffentliche Verkehrsträger gem. Art. 1 Abs. 2 VO 13070 an, sofern deren Fahrzeuge ständigen Straßen- oder Gleiskontakt haben.²

Ausführlich befassen sich die Auslegungsleitlinien mit dem durch die ÄnderungsVO 2016 neu aufgenommenen Art. 2a, der den zuständigen Behörden auferlegt, die Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gem. Art. 2 lit. e VO 1370 festzulegen. Unter explizitem Hinweis auf das Urt. des EuG v. 1.3.2017 – T-454/13 (SNCM-Urteil)³ werden die zuständigen Behörden aufgefordert, zu prüfen, ob ein tatsächlicher Bedarf an den geplanten öffentlichen Verkehrsdiensten besteht. Hierzu soll das Vorhandensein einer entsprechenden Nachfrage ebenso zugrunde gelegt werden wie die Frage, ob sich diese Verkehrsleistungen nicht von anderen Marktteilnehmern – ggfs. auch nur teilweise – erbringen lassen und im Abwägungsfall die am wenigstens den Binnenmarkt einschränkende Option gewählt wird. Diese Formulierung erinnert an den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, wie er in § 8 Abs. 4 PBefG statuiert ist. Art. 2a Abs. 1 der ÄnderungsVO 2016 erlaubt die Zusammenfassung von kostendeckenden und nicht-kostendeckenden Verkehrsdiensten, allerdings nur in hinreichend begründeten Fällen.

III. Viertes Eisenbahnpaket

Großen Raum in den Änderungsleitlinien nehmen die Festlegungen aus dem Vierten Eisenbahnpaket ein. Hierbei geht es der Kommission insbesondere darum, dass die Gewährung ausschließlicher Rechte nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370 (als eine Form der Gegenleistung für die Gemeinwohlverpflichtung) nicht mit dem freien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gem. Art. 11 und 11a der RL 2012/34/EU⁴ konfliktieren.

Besonderes Augenmerk liegt auch auf der Vermeidung von Tatbeständen, mit denen die Laufzeit eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gem. Art. 4 und Art. 8 VO 1370 umgangen werden kann, insbesondere sofern es sich um einen direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Art. 8 Abs. 2 Ziffer iii ÄnderungsVO 2016 handelt. Dort ist festgelegt, dass die Bestimmungen zur Direktvergabe an Eisenbahnverkehrsunternehmen in Art. 5 Abs. 6⁵ und die damit korrespondierenden Veröffentlichungspflichten gem. Art. 7 Abs. 3 VO 1370 ab dem 25.12.2023 keine Anwendung mehr finden. Die Kommission befürchtet offensichtlich, dass insb. bei der im Eisenbahnverkehr aufgrund technischer Besonderheiten (Fahrzeug- und Werkstattverfügbarkeit etc) üblichen zT mehrjährigen Mobilisierungs- oder Rüstzeit vor Betriebsaufnahme durch entsprechendes Timing die Bestimmungen über das Auslaufen der bedingungslosen Direktvergaben umgangen werden könnten.

IV. Zugang zu Rollmaterial

In diesem Kontext erhält die Prüfung des diskriminierungsfreien Zugangs zum Rollmaterial durch die zustän-

1 Bekanntmachung der Kommission über die Auslegungsleitlinien zu der VO (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, C 222/1, 26.6.2023.

2 Diese Formulierung entspricht nicht der Definition von Seilbahnen gem. der VO (EU) 2016/424 des EU-Parlaments und des Rates v. 9.3.2016 über Seilbahnen und zur Aufhebung der RL 2000/9/EG und dürfte eher auf einen Übersetzungsfehler in der deutschen Sprachfassung zurückzuführen sein. Diese regelt die Bereitstellung auf dem Markt und den freien Verkehr von Teilsystemen und Sicherheitsbauteilen für Seilbahnen und enthält ferner Vorschriften für den Entwurf, den Bau und die Inbetriebnahme neuer Seilbahnen.

3 BeckEuRS 2012, 688411. Mit Urt. v. 4.9.2014 bestätigte der EuGH das Urt. des Gerichts (BeckRS 2014, 81718).

4 RL 2012/34/EU des EU-Parlaments und des Rates v. 21.11.2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung).

5 In Deutschland wurde die Direktvergabe an Eisenbahnverkehrsunternehmen durch das sog. Abellio-Urt. des BGH unter sagt. BGH Urt. v. 8.2.2011 – X ZB 4/10.

dige Behörde gem. Art. 5a ÄnderungsVO 2016 durch die Pflicht zur Erstellung eines Prüfungsberichts (Art. 5a Abs. 1) eine besondere Bedeutung. Auch wenn formal keine rechtliche Verpflichtung nach Art. 5a Abs. 2 besteht, dass die zuständige Behörde eine der in lit. a bis d beschriebenen Maßnahmen ergreift, so kann deren Unterlassen zu einer Nachprüfung hinsichtlich der Grundsätze der Transparenz und Nichtdiskriminierung gem. Art. 5 Abs. 3 VO 1370 führen. Weiterhin wird in der Auslegungsmitteilung darauf hingewiesen, dass der in Art. 4 Abs. 8 ÄnderungsVO 2016 enthaltene Katalog der vom Betreiber zur Verfügung zu stellenden Informationen nicht abschließend ist.

Dabei handelt es sich u.a. um Angaben zu Fahrgastnachfrage, Tarifen, Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den betreffenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten sowie Einzelheiten der Infrastrukturspezifikationen, die für den Betrieb der erforderlichen Fahrzeuge bzw. des erforderlichen Rollmaterials relevant sind, um interessierten Parteien die Abfassung fundierter Geschäftspläne zu ermöglichen.

V. Unterauftragsvergaben

Mit der Klarstellung, dass – unbeschadet einer Einzelfallprüfung – eine Untervergabe von mehr als einem Drittel des betreffenden öffentlichen Verkehrsdienstes einer besonderen Begründung bedarf, versucht die Kommission, das Problem der Unterauftragsvergaben in den Griff zu bekommen. Dieses stellt sich allerdings in unterschiedlicher Ausprägung dar: Während Verkehrsunternehmen, an die gem. Art. 4 Abs. 7 VO 1370 Verkehrsdienste vergeben werden, einen bedeutenden Teil selbst erbringen müssen, ist im Falle der Direktvergabe der überwiegende Teil der Leistung vom internen Betreiber selbst zu erbringen (Art. 5 Abs. 2 lit. e). Offensichtlich verwechselt die Kommission diese beiden Fallgruppen, wenn sie davon spricht, dass der Betreiber eines öffentlichen Verkehrsdienstes „stets verpflichtet [ist], den überwiegenden Teil der öffentlichen Personenverkehrsdienste selbst zu erbringen.“⁶ Insofern kann sich der Hinweis auf die Drittelregelung sachlogisch nur auf nicht im Wege der Direktvergabe vergebene Verkehrsdienste beziehen. Eindeutig ist demgegenüber der Hinweis, dass die in Art. 4 Abs. 7 VO 1370 vorgesehenen Unterauftragsvergaben den Regelungen über die Vergabe von Unteraufträgen nach den Vergaberichtlinien vorgehen.⁷ Umgekehrt sieht die Kommission hier aber auch Spielraum für die zuständigen Behörden, eine mit den o.g. Vorgaben konforme Unterauftragsvergabe verpflichtend vorzuschreiben.⁸

VI. Weitere Regelungen

Die Ausführungen der Kommission zu den Direktvergaben bzw. deren Ausnahmen gehen nicht wesentlich über das hinaus, was bereits im Sekundärrecht verankert ist. Allerdings werden Klarstellungen vorgenommen, u.a. zur Obergrenze für KMU von 23 Straßenfahrzeugen, die die Kommission allein auf die Beförderung mit Bussen bezieht (Art. 4 Abs. 4 ÄnderungsVO 2016). Vergleich-

bares gilt für die Änderung öffentlicher Dienstleistungsaufträge; hier wird in Ermangelung expliziter Regelungen in der VO 1370 auf die einschlägige Rspr.⁹ sowie über den Hinweis auf Art. 5 Abs. 1 VO 1370 auf die allgemeinen Vergaberichtlinien verwiesen. Erwähnenswert sind darüber hinaus die Erläuterungen zum Begriff des „angemessenen Gewinns“ im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gem. Art. 4 Abs. 1 lit. c VO 1370. Hier wird auf die DAWI-Mitteilung der Kommission Bezug genommen¹⁰, und in diesem Zusammenhang auf die zu berücksichtigenden langfristigen wirtschaftlichen Gegebenheiten bei der Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages hingewiesen. Bemerkenswert ist dabei insb. der Verweis auf Art. 6 der RL 2014/34/EG über die Trennung der Rechnungsführung von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreibern der Eisenbahninfrastruktur. In dem von der Kommission angeführten Beispiel eines möglichen Verstoßes gegen das Verbot der Quersubventionierung wird ausdrücklich auf die Situation an Personenbahnhöfen verwiesen, bei denen Kosten für Dienste im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung mit kommerziellen Tätigkeiten vermischt werden könnten – zu denken wäre hier zB an die Abgrenzung der Kosten für die Beleuchtung von Fahrplaninformationen iRd Stationsgebühren nach § 37 ERegG, von den Einnahmen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens für Werbung aus Vermietung und Verpachtung von Werbeflächen innerhalb derselben Werbetafeln. Abschließend sei auf die Interpretation der Kommission zum Begriff der „angemessenen Ausgleichsleistung“ nach Nr. 7 des Anh. zur VO 1370 verwiesen. Auch wenn es bislang keine abschließende Definition dessen gibt, was als „angemessen“ anzusehen ist¹¹, stellt die Kommission klar, dass eine „Unterfinanzierung“ zu „einer Verschlechterung der Dienstleistungsqualität führen [würde]“ und darüber hinaus „bei wettbewerblich vergebenen Aufträgen eine zu geringe Ausgleichsleistung potenzielle Bieter von der Teilnahme an Ausschreibungen abhalten [würde]“.¹² Es wäre sicherlich interessant zu prüfen, inwiefern die Beschlüsse der Regierungschefs und -chefinnen der Länder und des Bundeskanzlers vom 6.11.2023

6 Bekanntmachung der Kommission über die Auslegungsleitlinien zu der VO (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, C 222/1, 26.6.2023, 2.2.6. Auch hier scheint es sich um ein Problem der deutschen Sprachfassung zu handeln.

7 In den Auslegungsleitlinien wird hierbei auf die Rspr. des EuGH v. 27.10.2016 - C 292/15 (Hörmann Reisen) verwiesen.

8 Vgl. hierzu § 36 VgV iVm § 128 GWB.

9 Vgl. EuGH v. 19.6.2008 - C-454/06 (pressetext), v. 7.9.2016 - C-549/14 (Wall).

10 Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfavorschriften der EU auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse, C-8/4, 11.1.2012.

11 Vgl. hierzu Kritik am Urte. des EuGH v. 8.9.2022 - C-614/20 in pwc, Ricarda Völker, EuGH zu Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im ÖPNV, 6.12.2022.

12 Bekanntmachung der Kommission über die Auslegungsleitlinien zu der VO (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, C 222/1, 26.6.2023, 2.6.8.

zur Zukunft der Finanzierung des Deutschlandtickets mit diesen Auslegungsleitlinien der Europäischen Kommission übereinstimmen oder dagegen verstoßen.

Wärme

OLG Stuttgart: Rechtsmissbräuchlicher Einsatz eines grundschuldrechtlich gesicherten Unterlassungsanspruchs

Die Reichweite einer Sicherungsgrunddienstbarkeit, die einen schuldrechtlichen Fernwärmelieferungsvertrag dinglich absichert, hängt von der zugrundeliegenden Sicherungsabrede ab. Es wird als rechtsmissbräuchlich betrachtet, wenn der Fernwärmeversorger den Unterlassungsanspruch aus der Dienstbarkeit geltend macht, um damit den Abschluss eines inhaltlich unzulässigen Fernwärmelieferungsvertrags zu erzwingen.

Problemstellung: Die Kl. betreibt ein Blockheizkraftwerk und hat sich gegenüber der Stadt F. zur Fernwärmeversorgung verpflichtet, einschließlich des Grundstücks, das die Bekl. im Jahr 1982 erworben haben. Bereits im Jahr 1977 schloss die Kl. mit den damaligen Grundstückseigentümern Fernwärme- und Energielieferverträge ab. Um die Abnahmepflicht aus dem Fernwärmevertrag abzusichern, wurde zugunsten des klägerischen Grundstücks eine Sicherungsgrunddienstbarkeit eingetragen. Diese besagt, dass die Grundstückseigentümer es unterlassen müssen, Wärme oder Warmwasser von Dritten zu beziehen oder selbst herzustellen.

Im erstinstanzlichen Verfahren vor dem LG Stuttgart (Urt. v. 18.11.2021 – 20 O 190/21) unterlag die Kl. mit ihrem Zahlungs- und Unterlassungsanspruch. Das LG erklärte den Fernwärmeliefervertrag aus dem Jahr 1977 sowie die Grunddienstbarkeit aufgrund der unbefristeten Vertragslaufzeit und weil nicht sichergestellt sei, dass die Versorgung zu angemessenen Preisen erfolge, für sittenwidrig und damit nach § 138 Abs. 1 BGB nichtig.

Die Berufung der Kl. hatte nur teilweise Erfolg, jedoch aus anderen Gründen als denen des LG.

Maßgebliche Gründe: Die Bekl. seien seit 1982 durch tatsächlichen Wärmebezug schlüssig in den Fernwärmeliefervertrag eingetreten. Die AVBFernwärmeV, insbesondere die Laufzeitregelung in § 32 Abs. 1 AVBFernwärmeV, sei auf diesen Fernwärmeliefervertrag nach § 37 Abs. 2 AVBFernwärmeV anwendbar. Daher sei der Fernwärmeliefervertrag nicht sittenwidrig, da er an die Interessenausgleichregelungen in der AVBFernwärmeV angepasst werden könne. Hierbei wird seitens des OLG an der bestehenden höchstrichterlichen Rspr. des BGH zur Rechtmäßigkeit der Ausschließlichkeits- und Dauerbindung zugunsten der Fernwärmeversorgungsunternehmen festgehalten (BGH Urt. v. 7.5.1975 –

VIII ZR 210/73 = NJW 1975, 1268; BGH Urt. v. 2.3.1984 – V ZR 155/83 = BeckRS 1984, 31074126). Die Bekl. hätten den Vertrag jedoch wirksam gekündigt, wodurch der Kl. keine Zahlungsansprüche zustehen.

Zudem könne die Kl. von den Bekl. nicht verlangen, einen neuen Fernwärmeversorgungsvertrag mit demselben Inhalt wie der aus dem Jahr 1977 abzuschließen, basierend auf dem dinglichen Unterlassungsanspruch. Obwohl die Grunddienstbarkeit dazu diene, die schuldrechtliche Abnahmeverpflichtung zu sichern, erstrecke sie sich nicht über diesen Zweck hinaus und begründe keinen Kontrahierungszwang. Stattdessen muss die Kl. den Bekl. den Abschluss eines zeitgemäßen Fernwärmelieferungsvertrags anbieten, der den Anforderungen der AVBFernwärmeV entspreche.

Kritik: Das Urteil verdeutlicht einmal mehr, dass das Verdikt der Sittenwidrigkeit für die Ausschließlichkeitsbindung bei Fernwärmelieferungsverträgen weiterhin nicht durchgreift, solange die Fernwärmeversorgungsunternehmen sich iRd AVBFernwärmeV bewegen. Zugleich legt es aber auch Handlungsspielräume für Fernwärmeabnehmer offen. Diese können über den mittelbaren Zwang der Sicherungsgrunddienstbarkeit, keine eigene Wärme zu erzeugen oder aber diese von Dritten zu beziehen, nicht zum Vertragsabschluss mit dem Fernwärmeversorger gezwungen werden. Das gilt insbesondere dann, wenn die Vertragskonditionen, die ihnen angeboten werden, keinen angemessenen Interessenausgleich zwischen ihrem Wunsch, selbst über Vertragspartner und -gegenstand zu entscheiden, und dem Interesse der Versorgungsunternehmen bieten, ihre Investitions- und laufenden Unterhaltungskosten abzusichern.

RAin Vera Grebe, Berlin

OLG Stuttgart Urt. v. 16.8.23 – 3 U 324/21 = BeckRS 2023, 22031

Spartenübergreifendes

Kommission: Neue Schwellenwerte für die Anwendung der Vergaberichtlinien

Die Europäische Kommission hat in drei Delegierten Verordnungen auf der Grundlage der jeweiligen Ermächtigungen in den drei Vergaberichtlinien die Schwellenwerte, bei deren Erreichen oder Überschreiten die Bestimmungen der Richtlinien anwendbar sind, angepasst. Für Vergaben nach der RL 2014/2024 EU (Nicht-Sektorenbereich) gelten künftig folgende Schwellenwerte: für Bauaufträge iHv 5.538.000 EUR für Liefer- und Dienstleistungsaufträge iHv 221.000 EUR, für Liefer- und Dienstleistungsaufträge von obersten Bundesbehörden iHv 143.000 EUR. Im Sektorenbereich nach der RL 2014/2025 gelten folgende Schwellenwerte: für Bauaufträge ebenfalls iHv 5.538.000 EUR, für Liefer- und Dienstleistungsaufträge iHv 443.000 EUR. Für Konzesse-

sionen nach der RL 2014/2023 EU gilt einheitlich ein Schwellenwert von 5.538.000 EUR. Die gewisse Anhebung der Schwellenwerte hängt mit der Änderung des Wechselkurses zwischen Dollar und EUR zusammen, da gemäß dem Beschaffungsübereinkommen der WTO (GPA) Schwellenwerte in Sonderziehungsrechten beim IWF bemessen werden. Die Schwellenwerte gelten ab 1.1.2024.

Abrufbar unter: https://rsw.beck.de/docs/librariesprovider69/default-document-library/2023/schwellenwerte-ab-2024-nach-rl-2014-23.pdf?sfvrsn=a416470d_1; https://rsw.beck.de/docs/librariesprovider69/default-document-library/2023/schwellenwerte-ab-2024-nach-rl-2014-24.pdf?sfvrsn=980dbad8_1; https://rsw.beck.de/docs/librariesprovider69/default-document-library/2023/schwellenwerte-ab-2024-nach-rl-2014-25.pdf?sfvrsn=7ae1bed3_1

Wie kann ich alle nachfolgenden Dokumente der IR abrufen?

- Unter www.ir.beck.de gelangt man auf die Homepage der IR.
- Neu ab 1.1.2018 IRDirekt – nach Freischaltung und Login haben Sie Zugriff auf: alle IR-Ausgaben seit 2004 die in der IR enthaltenen Entscheidungen im Volltext der BeckRS-Fassungen sowie darüber hinaus weitere Volltexte unter dem Menüpunkt „Weitere Dokumente“ häufig in der IR zitierte Normen
- Sie haben Fragen zur Freischaltung?
Tel.: 089/38189-747, Fax: 089/38189-297, E-Mail: beck-online@beck.de

ISSN 1612-7803

Impressum

InfrastrukturRecht

Schriftleitung:

RA Prof. Dr. Christian Theobald, Mag. rer. publ. (V.i.S.d.P.),
RA Dr. Sascha Michaels (Stv. Schriftleiter).

Mitglieder der Redaktion:

RA Dr. Christian Jung, LL.M. (Verkehr), RA Axel Kafka (Abfall, Telekommunikation), RA Dr. Sascha Michaels (Spartenübergreifendes, Vergabe), RAin Jana Siebeck (Wasser/Abwasser), RA Prof. Dr. Christian Theobald, Mag. Rer. Publ. (Energie), RA Stefan Wollschläger (Wärme).

Redaktionsassistent:

Jacqueline Dräger, Claudia König.
E-Mail: info@ir.beck.de

Manuskripte und andere Einsendungen:

Alle Einsendungen sind an die o.g. Adresse zu richten. Es besteht keine Haftung für Manuskripte, die unverlangt eingereicht werden. Die Annahme zur Veröffentlichung muss in Textform erfolgen. Mit der Annahme zur Veröffentlichung überträgt die Autorin/der Autor dem Verlag C.H.BECK an ihrem/seinem Beitrag für die Dauer des gesetzlichen Urheberrechts das exklusive, räumlich und zeitlich unbeschränkte Recht zur Vervielfältigung und Verbreitung in körperlicher Form, das Recht zur öffentlichen Wiedergabe und Zugänglichmachung, das Recht zur Aufnahme in Datenbanken, das Recht zur Speicherung auf elektronischen Datenträgern und das Recht zu deren Verbreitung und Vervielfältigung sowie das Recht zur sonstigen Verwertung in elektronischer Form. Hierzu zählen auch heute noch nicht bekannte Nutzungsformen. Das in § 38 Abs. 4 UrhG niedergelegte zwingende Zweitverwertungsrecht der Autorin/des Autors nach Ablauf von 12 Monaten nach der Veröffentlichung bleibt hiervon unberührt.

Redaktionsrichtlinie C.H.BECK:

Redaktionsrichtlinien und Werkabkürzungen sind im Zitierportal des Verlags C.H.BECK abrufbar: www.zitierportal.de

Urheber- und Verlagsrechte: Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Das gilt auch für die veröffentlichten Gerichtsentscheidungen und ihre Leitsätze, soweit sie vom Einsendenden oder von der Schriftleitung erarbeitet oder redigiert worden sind. Der Rechtsschutz gilt auch im Hinblick auf Datenbanken und ähnlichen Einrichtungen. Kein Teil dieser Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ohne schriftliche Genehmigung des Verlags in irgendeiner Form vervielfältigt, verbreitet oder öffentlich wiedergegeben oder zugänglich gemacht, in Datenbanken aufgenommen, auf elektronischen Datenträgern gespeichert oder in sonstiger Weise elektronisch vervielfältigt, verbreitet oder verwertet werden. Der Verlag behält sich auch das Recht vor, Vervielfältigungen dieses Werkes zum Zwecke des Text and Data Mining vorzunehmen.

Media-Beratung: Telefon (089) 3 81 89-687, Telefax (089) 3 81 89-589.

Verlag:

Verlag C.H.BECK oHG, Wilhelmstr. 9, 80801 München, Postanschrift: Postfach 40 03 40, 80703 München, Telefon: (089) 3 81 89-0, Telefax: (089) 3 81 89-398, Postbank München IBAN: DE82 7001 0080 0006 2298 02, BIC: PBNKDEFFXXX.
Amtsgericht München, HRA 48 045.
Gesellschafter sind Dr. Hans Dieter Beck und Dr. h.c. Wolfgang Beck, beide Verleger in München.

Erscheinungsweise: Monatlich.

Bezugspreise 2023: Jahresabo € 229,- (inkl. MwSt.). Inkl. IRDirekt für einen Nutzer. Preis

jährlich € 229, – zuzüglich Vertriebsgebühren jährlich € 18,50. Einzelheft € 25, – **Versandkosten** jeweils zuzüglich. Die Rechnungsstellung erfolgt zu Beginn eines Bezugszeitraumes. Nicht eingegangene Exemplare können nur innerhalb von 6 Wochen nach dem Erscheinungstermin reklamiert werden. Jahrestelei und -register sind nur mit dem jeweiligen Heft lieferbar (soweit angeboten). Hinweise zu Preiserhöhungen finden Sie in den beck-shop AGB unter Ziff. 10.4.

Bestellungen über jede Buchhandlung und beim Verlag.

KundenServiceCenter:

Telefon: (089) 3 81 89-750,
Telefax: (089) 3 81 89-358.
E-Mail: kundenservice@beck.de

Abbestellung:

Abbestellfristen finden Sie unter: www.beck-shop.de/ir-infrastrukturrecht/product/9391

Adressenänderungen: Teilen Sie uns rechtzeitig Ihre Adressenänderungen mit. Dabei geben Sie bitte neben dem Titel der Zeitschrift die neue und die alte Adresse an.

Hinweis gemäß Art. 21 Abs. 1 DSGVO: Bei Anschriftenänderung kann die Deutsche Post AG dem Verlag die neue Anschrift auch dann mitteilen, wenn kein Nachsendeauftrag gestellt ist. Hiergegen kann jederzeit mit Wirkung für die Zukunft Widerspruch bei der Post AG eingeleitet werden.

Druck: Druckerei C.H.Beck, Bergerstraße 3–5, 86720 Nördlingen.

