

Rechtliche Steuerungsoptionen und gesetzlicher Anpassungsbedarf

Leipzig, 29.03.2019

Kurzprofil BBH



Becker Büttner Held gibt es seit 1991. Bei uns arbeiten Rechtsanwälte, Wirtschaftsprüfer und Steuerberater – sowie Ingenieure, Berater und weitere Experten in unserer BBH Consulting AG. Wir betreuen über 3.000 Mandanten und sind die führende Kanzlei für die Energie- und Infrastrukturwirtschaft.

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

- ▶ rund 250 Berufsträger, rund 550 Mitarbeiter
- ▶ Büros in Berlin, München, Köln, Hamburg, Stuttgart, Erfurt und Brüssel

Dr. Roman Ringwald



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

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

Rechtsanwalt · Partner

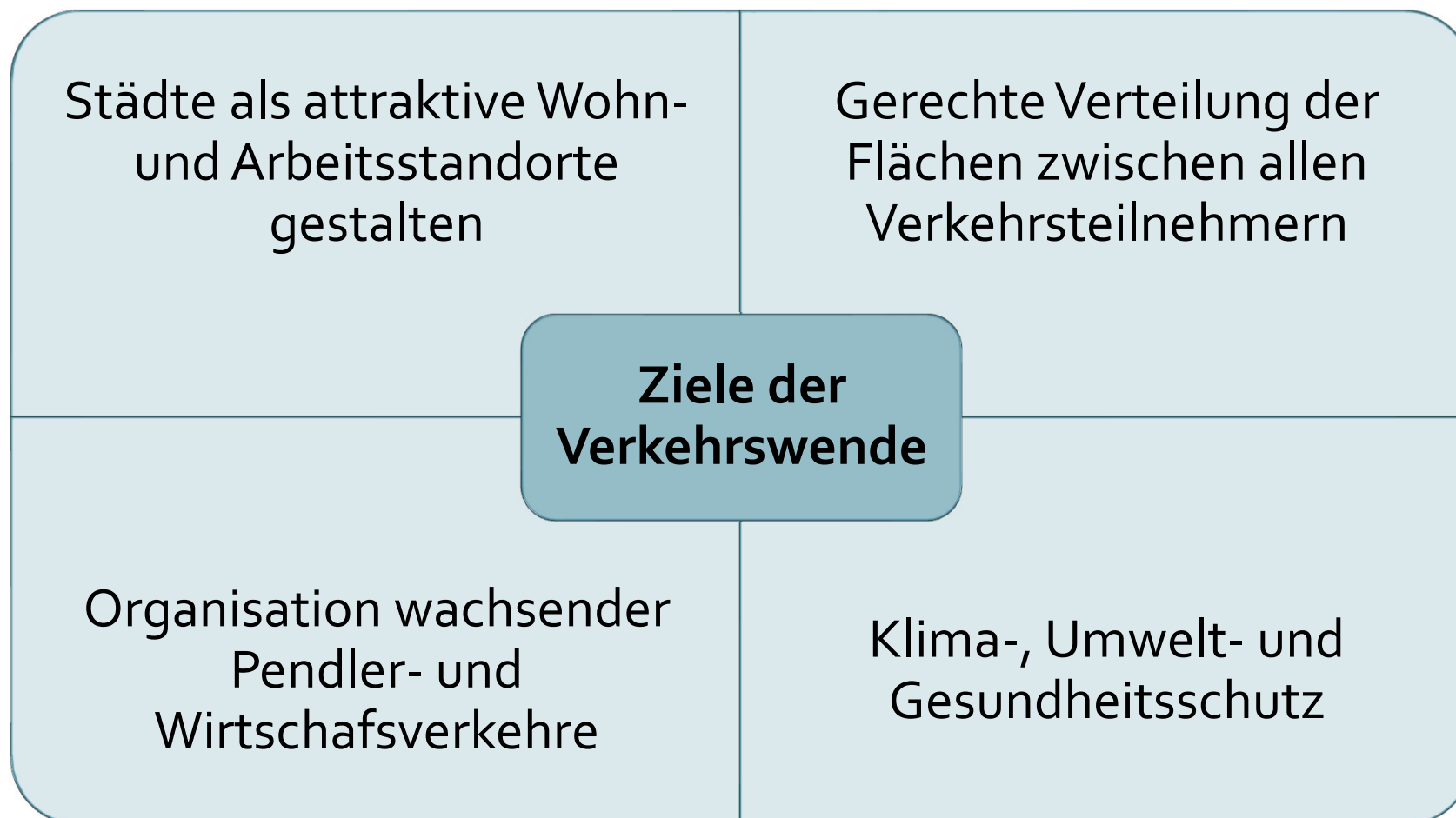
10179 Berlin · Magazinstr. 15-16 · Tel +49 (0)30 611 28 40-23 · roman.ringwald@bbh-online.de

Warum handeln?

Ausgangsüberlegungen

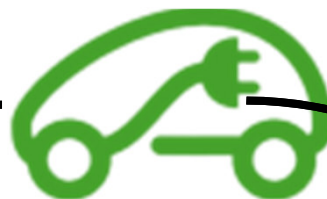
- ▶ **Herausforderung, Mobilität und Verkehr bedarfs- und umweltgerecht zu organisieren**
 - Steigendes Verkehrsaufkommen, steigende Motorisierung, Städtewachstum, differenzierte Mobilitätsbedürfnisse
 - Steigende Anforderungen an Klima- und Umweltschutz, insb. Luftreinhaltung
- ▶ **Knappheit des öffentlichen Raumes**
 - Flächennutzungskonkurrenz => Umverteilung von Flächen erforderlich
- ▶ **Ziele**
 - Mehr klimaschonende Mobilität, weniger motorisierter Individualverkehr
 - Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in Städten

Ziele der Verkehrswende



Kommunaler Handlungsspielraum

Wo ansetzen?



Öffentlicher Bereich

- ▶ Öffentliches Straßenland
- ▶ Ansatzpunkte:
 - Straßenrecht (Widmung, SNE)
 - Straßenverkehrsrecht (Parkraummanagement)
 - Immissionsschutzrecht („Diesel-Fahrverbote“)

Halb-öffentlicher, privater Bereich

- ▶ Frei zugängliche private Flächen (Bsp.: Parkhäuser)
- ▶ Rein private Flächen (Bsp.: Wohnquartier)
- ▶ Ansatzpunkte:
 - Bauplanungsrecht (Planungsleitlinien, städtebauliche Verträge)
 - Bauordnungsrecht (Festsetzung B-Plan)

Ansatzpunkte im öffentlichen Bereich

- ▶ **Straßen- und Straßenverkehrsrecht auf motorisierten Individualverkehr ausgerichtet**
 - Projekt UBA: RechtSInnMobil "Recht und Rechtsanwendung als Treiber oder Hemmnis gesellschaftlicher, ökologisch relevanter Innovationen"
 - Gutachten Agora: „Der öffentliche Raum ist mehr wert“

- ▶ **Fokus: Parkraummanagement und Förderung von emissionsarmem Bike- und Carsharing**
 - Verbindende Querschnittsbetrachtung der Teilbereiche Parkraum, Sharing und Elektromobilität
 - Neu: Betrachtung aus räumlicher Perspektive, Ansatzpunkt: anderer Umgang mit öffentlichem Raum erforderlich

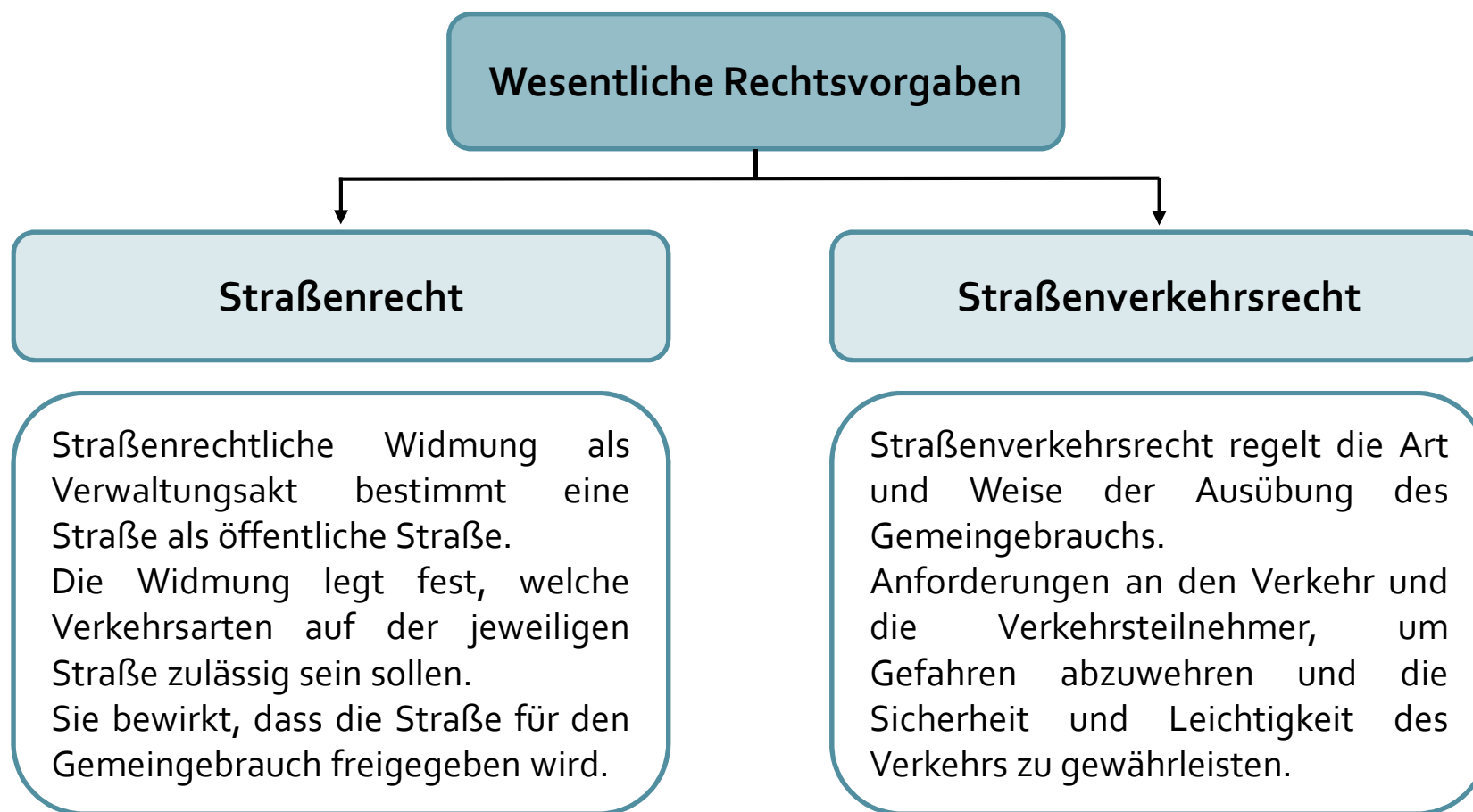
Was Kommunen heute schon tun können...

- Den öffentlichen Raum neu verteilen.
- Parkplätze im öffentlichen Raum reduzieren.
- Parken angemessen bepreisen – und auch kontrollieren.
- Sharing-Angebote im öffentlichen Raum etablieren.
- Die Elektrifizierung des Sharings unterstützen.

... und wie der Gesetzgeber die Handlungsspielräume erweitern muss

- Den Rechtrahmen grundlegend neu gestalten.
- Das Parken im öffentlichen Raum als gesetzlichen „Regelfall“ beenden.
- Den Spielraum bei der Bepreisung öffentlicher Flächen erweitern.
- Die Rechtssicherheit des stationären Sharings im öffentlichen Raum erhöhen.
- Stationsunabhängige Angebote fördern und fordern.

Steuerungsoptionen öffentlicher Raum



Parkraummanagement

Neuaufteilung des öffentlichen Raums durch (Um-)Widmung



- ▶ **Durch Widmung kann die Nutzung der öffentlichen Straße auf bestimmte Verkehrsarten begrenzt werden**
- ▶ **Umwidmung/Teileinziehung**
 - Nachträgliche Einschränkung der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, -zwecke und Benutzerkreise
 - Straßenrecht: überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls
 - Effektives Instrument, da nur eingeschränkter Rechtsschutz
- ▶ **Bei bestehenden Straßen insb. Umgestaltung von Parkflächen**
 - für die exklusive Nutzung durch bestimmte Verkehrsarten
 - zur Grün- oder Aufenthaltsfläche

Status quo im Parkraummanagement

Grundsatz: Parken im öffentlichen Raum als genehmigungsfreier Gemeingebrauch

- Parken ist überall dort zulässig, wo es nicht nach den Vorschriften des Straßenverkehrsrechts (§ 12 StVO) oder einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung nach der StVO verboten ist.

Ⓟ **Ausrichtung des Straßenrechts bislang auf motorisierten Individualverkehrs**

Ⓟ **Verbreitetes Verständnis vom Parken als Gratisleistung**

Reduzierung der Parkflächen durch Parkverbote

- ▶ **Parken als „ruhender Verkehr“ Gemeingebrauch**
- ▶ **Parkverbote im Einzelfall auf der Grundlage des Straßenverkehrsrechts festzusetzen (§ 45 StVO)**
- ▶ **Stets rechtfertigungsbedürftig**
 - idR nur für sicheren und flüssigen Straßenverkehr zulässig
 - grds. nicht zur Förderung klimaschonender Mobilitätsformen
- ▶ **Größerer Spielraum aber bei kommunalen Verkehrskonzepten**
 - § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO: *„Anordnungen ... zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“*

Steuerung durch Parkgebühren

- ▶ **Gemeinden bzw. Straßenbulasträger können Parkgebühren erheben**
 - Landesregierungen ermächtigt, Gebühren festzusetzen, § 6a Abs. 6 S. 1 und 2 StVG; Ermächtigung häufig auf Kommunen übertragen
- ▶ **Kommunen haben daher die Möglichkeit, angemessene Gebühren festzusetzen**
 - Zu berücksichtigen: Wert des Parkraums für den Nutzer, Attraktivität der Parkflächen, unterschiedliche Bedarfe
- ▶ **Bei Gebühr für Bewohnerparkausweis eingeschränkter Handlungsspielraum**
 - Bindung an Gebührenrahmen der GebOSt (10,20 € bis 30,70 € pro Jahr)
 - Verhindert angemessene Steuerung des Mobilitätsverhaltens

Handlungsmöglichkeit: Steuerung durch Parkgebühren und Höchstparkdauer

Gebührenpflicht für Kurzeitparken

- Grds. zulässig, § 6a Abs. 1 StVG, ohne besondere Begründung
- ≠ Parkverbot, Bewohnerparken
- Angemessene Höhe
- Dynamische Bepreisung (z.B. nach Tageszeiten, Attraktivität des Gebiets)

Höhere Gebühren für Bewohnerparken

- Kommunen sind an GebOST des Bundes gebunden
- Ⓟ Keine angemessene Bepreisung möglich; kein Steuerungseffekt

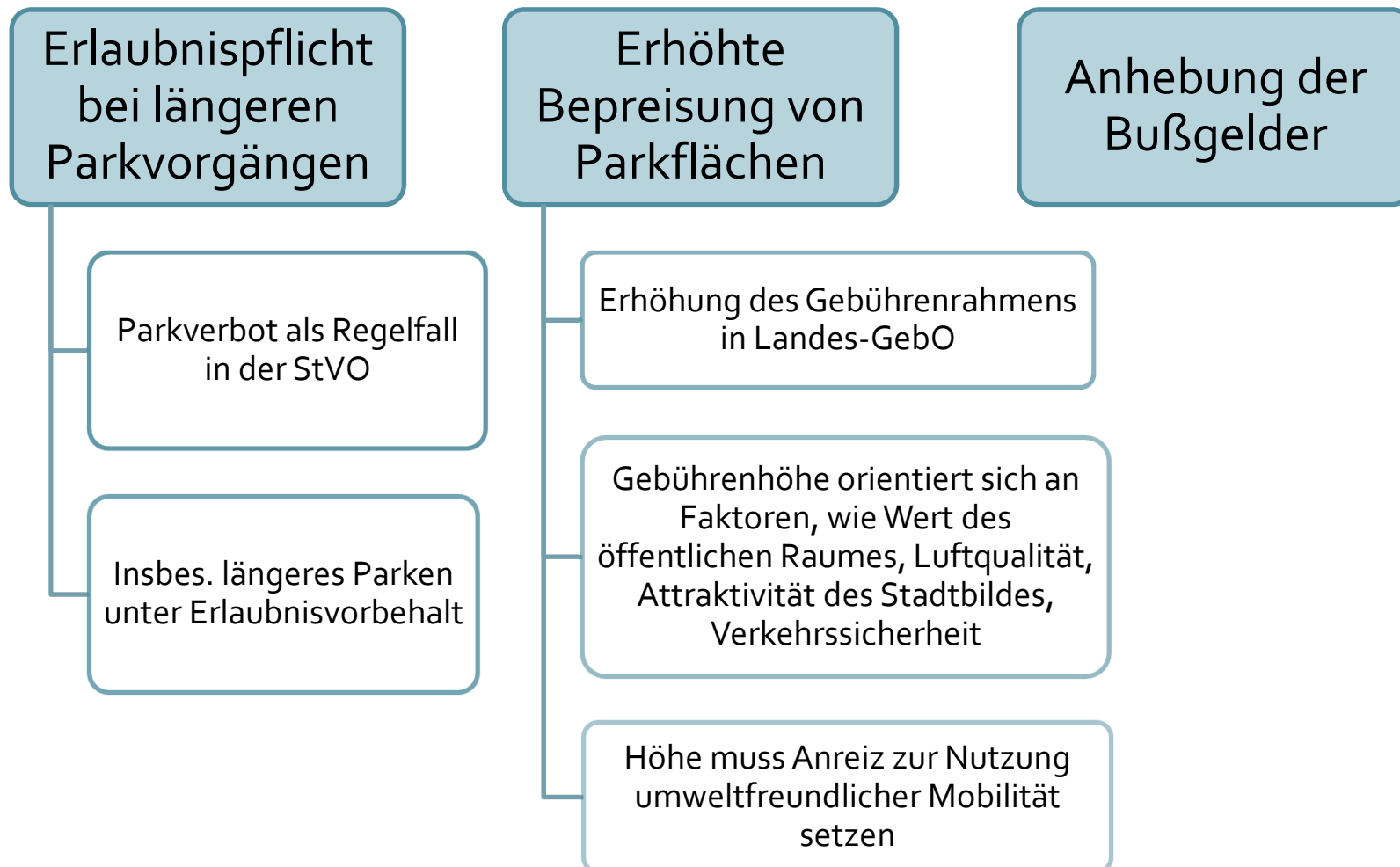
Reduzierung der zulässigen Parkdauer

- Vorgabe einer Höchstparkdauer durch entsprechende Zusatzzeichen zum Zeichen 314 (Parken)

→ Für Erfolg maßgeblich: **effektive Parkraumüberwachung**

Ⓟ Niedrige Bußgeldvorgaben vom Bund

Regelungsbedarf im Bereich des Parkraummanagements



Sharing-Angebote

Förderung von Sharing-Angeboten

Stationäres Sharing

Sondernutzung

- ▶ Bereitstellung exklusiver Stellplätze durch Erteilung einer **Sondernutzungserlaubnis**
 - Wettbewerbliches Vergabeverfahren gem. § 5 (Bundes)CsgG
- Beachte:** Gilt nur für Bundesstraßen; für alle anderen Straßen ist eine Sondernutzungserlaubnis nur auf Grundlage des allg. Straßenrechts möglich

Stationsunabhängiges Sharing

nach Rspr. Gemeingebrauch

- ▶ Abschluss von Vereinbarungen mit Sharing-Anbietern, z.B. keine Parkgebühren für Elektrofahrzeuge

Vorgaben durch straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis



- ▶ **Vorgabe von Anforderungen an das Sharing-Modell ist beschränkt**
 - Bei Erteilung der SNE idR ausschließlich straßenbezogene, nur ausnahmsweise Umweltschutzkriterien berücksichtigungsfähig;
 - Vorgaben wie nach CsgG nur bedingt möglich, da Anforderungen meist nur mittelbar auf die Straße bzw. Umweltschutzgesichtspunkte bezogen
- ▶ **Vorgaben auf drei Ebenen: Nebenbestimmungen zur SNE, öffentlich-rechtlicher Vertrag, wettbewerbliches Verfahren**
- ▶ **Vorgaben für stationsunabhängiges Sharing (= Gemeingebrauch) nicht ohne Weiteres durch SNE**
 - Nur durch Vereinbarungen mit Sharing-Anbietern (öffentlich-rechtliche Verträge) möglich

Bevorrechtigung (elektrifizierter) Carsharing-Fahrzeuge

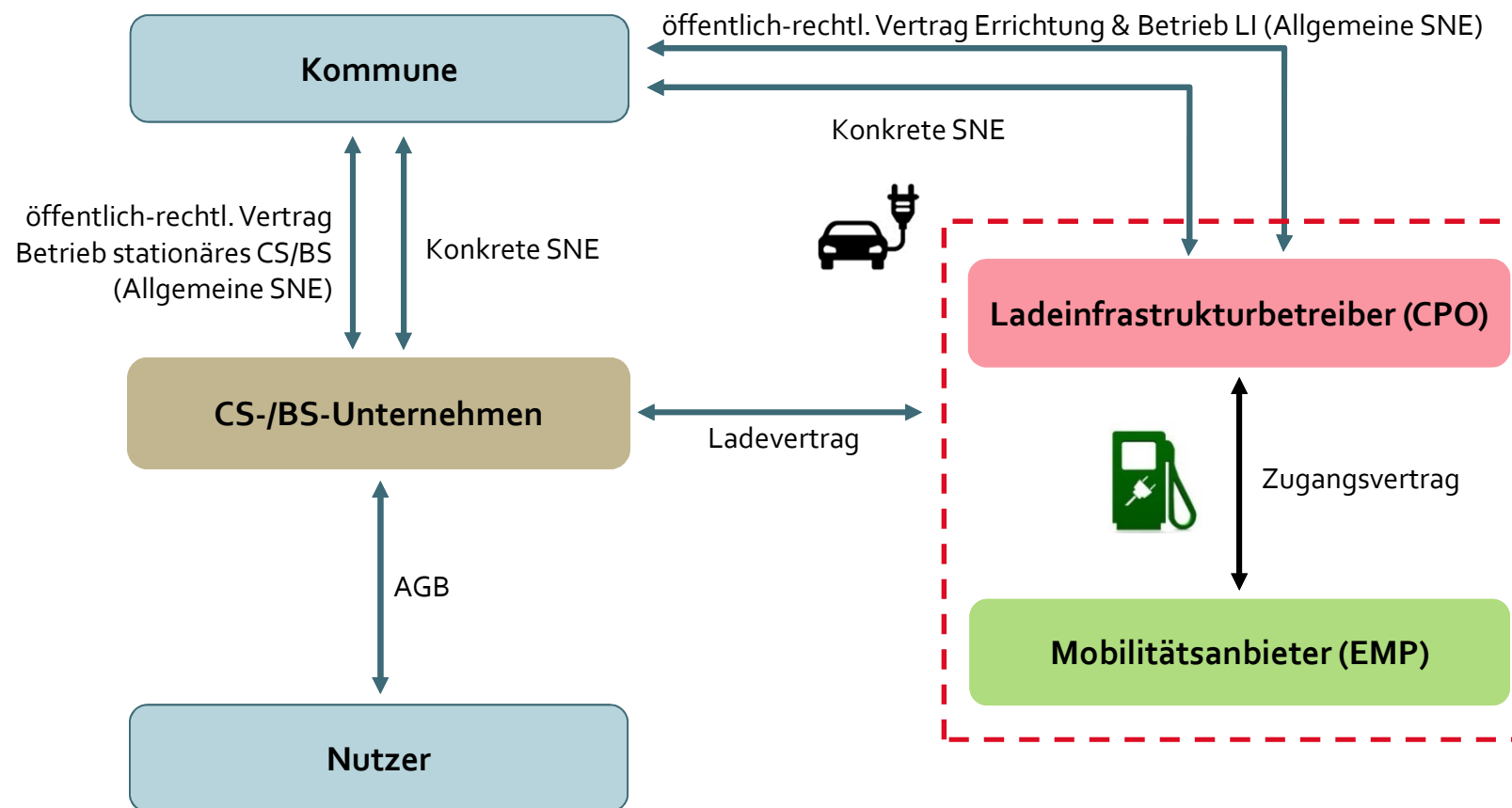


- ▶ **Stellplatzbezogene Bevorrechtigungen nach CsgG und EmoG**
 - Reservierung von Stellplätzen
 - Ermäßigungen oder Befreiungen von der Pflicht zur Zahlung von Parkgebühren, § 3 Abs. 2 CsgG, § 3 Abs. 4 EmoG
- ▶ **Nicht parkraumbezogene Sonderrechte für E-Fahrzeuge nach EmoG**
 - insb. Nutzung von Busspuren und Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen und Durchfahrtsverboten, § 3 Abs. 4 EmoG

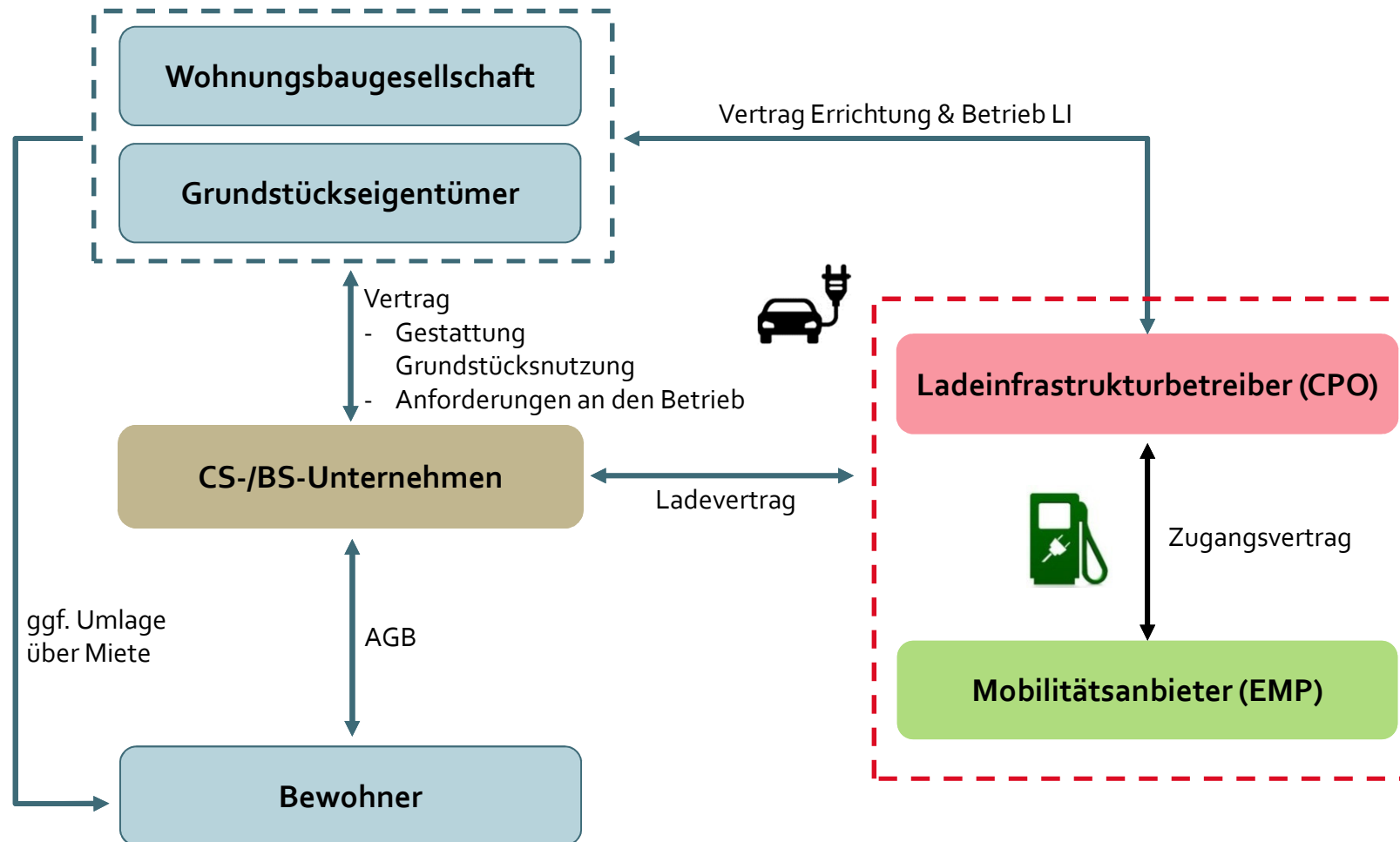
Carsharing-Angebote

- ▶ **Klare landesrechtliche Regelungen für stationäre Sharing-Angebote**
 - Erlass von Landescarsharinggesetzen mit Parallelvorschrift zu § 5 CsgG für Straßen, die nicht Bundesstraßen sind oder/und
 - Änderung der Landesstraßengesetze
 - Angabe berücksichtigungsfähiger Kriterien bei Erteilung der Sondernutzungserlaubnis
 - Spezielle Vorschrift zur Sondernutzung für Carsharing-Stationen
- ▶ **Einführung von Verkehrszeichen zur Bevorrechtigung von Carsharing-Fahrzeugen in die StVO**

Sharing-Angebote im öffentlichen Raum



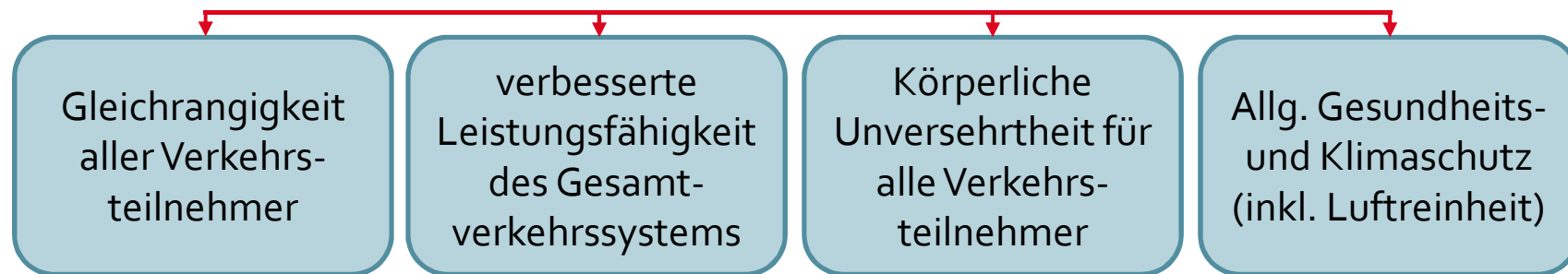
Exkurs: Sharing-Angebote auf privatem Grund



Ausblick

Neuordnung des Rechtsrahmens

▶ Ziele des neuen Rechtsrahmens:



- Abkehr von der Ausrichtung des Straßenverkehrsrechts auf den motorisierten Individualverkehr
- Parkraummanagement und neue Mobilitätsangebote als zentrale Hebel zur Verkehrswende
- **Vergrößerung des Spielraums der Kommunen durch den Gesetzgeber**

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit.

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