

ÖPNV, Dieselfahrverbote und die Neuverteilung des öffentlichen Raums

Jena, den 06.11.2019

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

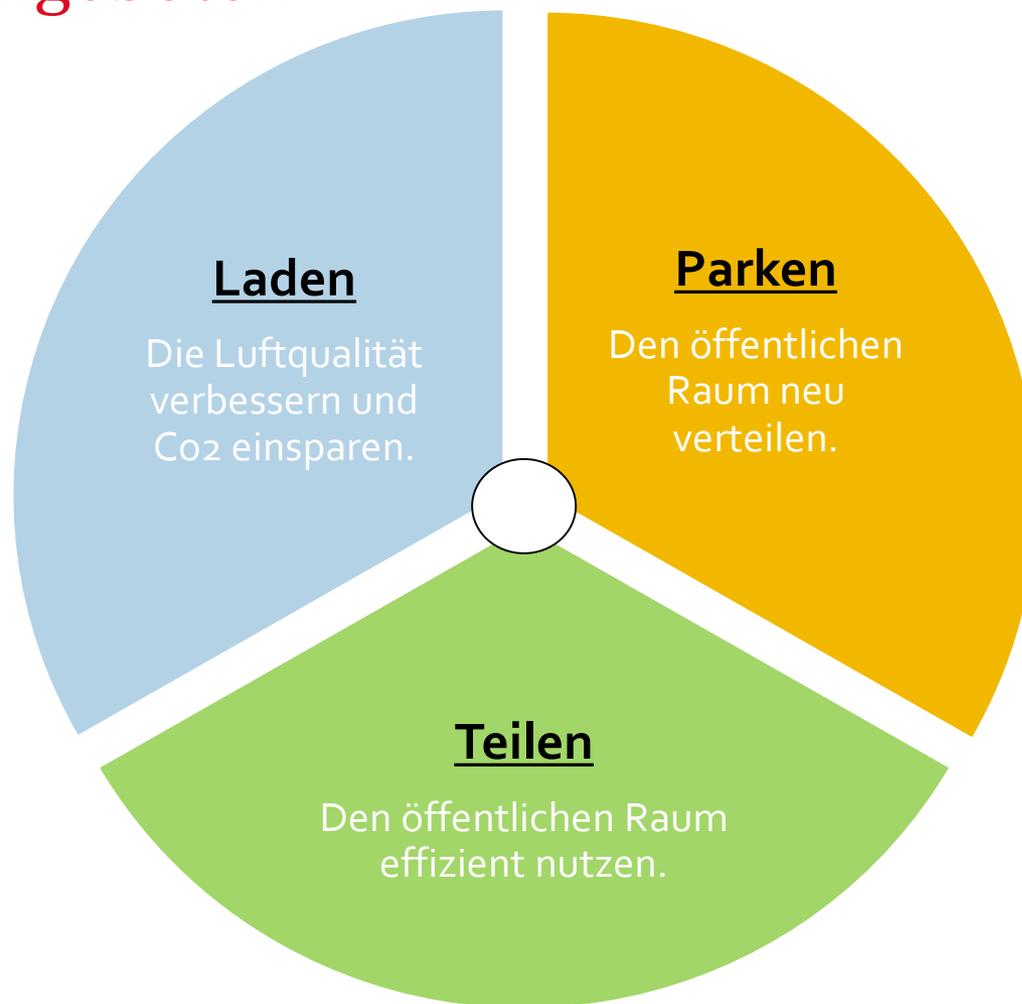
10179 Berlin · Magazinstr. 15-16 · Tel +49 (0)30 611 28 40-23 · roman.ringwald@bbh-online.de

Ausgangsüberlegungen

- ▶ **Die Verkehrswende gelingt maßgeblich auf kommunaler Ebene**
 - Elektrifizierung des Verkehrs (Klimaschutz und Luftreinheit)
 - Veränderte Nutzung des öffentlichen Raums im Sinne aller Verkehrsteilnehmer (Lebensqualität und Sicherheit)
- ▶ **Kommunen setzen zu beiden Punkten den maßgeblichen Rahmen**
 - Sie entscheiden über Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum
 - Sie definieren, welche Verkehrsteilnehmer welche Flächen nutzen

Parken, Teilen und Laden

Kommunale Ansatzpunkte bei neuen Mobilitätsangeboten



Den öffentlichen und privaten Raum neu verteilen

- ▶ **Umgang mit Stellplätzen als zentraler kommunaler Hebel für ein verändertes Mobilitätsverhalten**
 - Ziel: Verbesserung des öffentlichen Raums, ohne individuelle Mobilität einzuschränken
- ▶ **VG Wiesbaden zu Dieselfahrverboten in Frankfurt**
 - Auch: Zusätzliche Anreize für den Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr durch Parkraumbewirtschaftung
- ▶ **Integrierte Betrachtung öffentlicher und privater Flächen**
 - Bsp.: Auslastung öffentlicher Raum und benachbarte Parkhäuser
- ▶ **Vernetzung mit Sharing, Mobilitätshubs und ÖPNV**

Flächenhafte Parkraumbewirtschaftung?

- ▶ **Grundsatz: Beschränkungen des Verkehrs grds. nur aus verkehrlichen Gründen**
 - Voraussetzungen müssen für jede einzelne Straße vorliegen
- ▶ **Beschränkungen des Individualverkehrs nur, wenn auch straßenverkehrsbezogene Gründe vorliegen**
 - Geordnete städtebauliche Entwicklung, § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO?
 - Verweis auf Luftreinhaltung, § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 oder Abs. 1b Nr. 5 StVO?
 - Bislang vergleichsweise restriktive Auslegung; Anpassung mit Rspr. zur Luftreinhalt

Bewohnerparken

- ▶ **Straßenverkehrsbehörden treffen Anordnungen zur Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel**
 - § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO
 - Bsp.: Vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung
 - OVG Münster: Rechtsgrundlage für Erteilung von Bewohnerparkausweisen: Bewohner mit subjektiv-öffentlichem Recht auf ermessensfehlerfreie Entscheidung

- ▶ **VGH Mannheim: Bewohnerparken als Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 4a StVO**
 - Wichtig: Keine Kostenobergrenze nach GebOSt

Stellplatzsatzung

- ▶ **Grds.: Kraftfahrzeug- und Fahrradstellplätze für bauliche Anlagen mit Zu- und Abgangsverkehr**
 - Umfang der Stellplatzpflicht und Gestaltung der Ablöse als wesentliche Steuerungsinstrumente (Vorgaben LBauO)
- ▶ **Beispiel: Kommunen in Nordrhein-Westfalen, § 48 BauO**
 - Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze; Ablösung der Herstellungspflicht; Höhe der Ablösungsbeträge
 - Stellplätze mit Vorbereitung für Ladung von Elektrofahrzeugen
 - Ersatz der Kfz-Stellplätze durch Fahrradabstellplätze (anteilig)
 - Einschränkung und Untersagung von Stellplätzen aus städtebaulichen oder verkehrlichen Gründen

Städtebauliche Verträge

- ▶ **Vorgaben in städtebaulichen Verträgen bei der Veräußerung von Grundstücken**
 - Steuerungsfunktion der Kommune über Zugeständnisse bzgl. Überlassung von Stellplätzen oder Ausrüstung mit Ladeinfrastruktur
 - Verankerung von Carsharing-Angeboten
 - Ggf. dauerhafte Bindung mit anderen Erwerbern/Eigentümern
- ▶ **Vereinbarte Leistungen müssen angemessen sein**
 - Zu berücksichtigen sind insb. Aufwand des Vertragspartners und Zugewinn durch zusätzliche Mobilitätsoptionen
 - Vom Vertragspartner zu erbringende Leistung unzulässig, wenn ohnehin einen Anspruch auf die Gegenleistung besteht

Raum effizient nutzen

- ▶ **Funktion von Sharing-Angeboten in der Verkehrswende**
 - Uneingeschränkte Mobilität bei reduziertem Stellplatzverbrauch
 - Effiziente Nutzung des öffentlichen Raums
 - Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern
- ▶ **Zentrales Beispiel für den mit der Verkehrswende eingehenden Verhaltenswandel**
 - Sharing-Angebote entfalten ihre gewünschte Wirkung nur im Rahmen einer integrativen Planung
- ▶ **Private Stellplatzvergabe und Mobilitätsangebote mit erheblichen Auswirkungen auf den öffentlichen Raum**

Regeln für Sharing-Angebote

- ▶ **Anforderungen an das stationäre Sharing-Modell**
 - SNE je nach Landesrecht nur mit bestimmten Kriterien
 - Vorgaben wie nach CsgG nur bedingt möglich, da Anforderungen meist nur mittelbar auf die Straße bzw. Umweltschutzgesichtspunkte bezogen
- ▶ **Vorgaben für stationsunabhängige Sharing-Modelle?**
 - Möglich bei Bewertung als Sondernutzung
 - Nach Rspr. OVG Hamburg (2009) wohl Gemeingebrauch
 - Aber: Zunehmend abweichende Praxis aufgrund erheblicher Inanspruchnahme des öffentlichen Raums
- ▶ **Vorgaben können als Nebenbestimmung zur SNE oder über öffentlich-rechtlichen Vertrag abgebildet werden**

Bevorrechtigung (elektrifizierter) Carsharing-Fahrzeuge

- ▶ **Stellplatzbezogene Bevorrechtigungen nach CsgG und EmoG**
 - Reservierung von Stellplätzen
 - Ermäßigungen oder Befreiungen von Parkgebühren
 - Ausweisung **unternehmensspezifisch zugeordneter Stellplätze** im öffentlichen Straßenraum
- ▶ **Nicht parkraumbezogene Sonderrechte für E-Fahrzeuge**
 - insb. Nutzung von Busspuren und Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen und Durchfahrtsverboten, § 3 Abs. 4 EmoG
- ▶ **Aktuell: Landesrechtliche Regelungen für Sharing-Angebote**
- ▶ **Offen: Verkehrszeichen zur Bevorrechtigung in StVO**

Anpassung der Landesstraßengesetze

Neuregelung bereits in Kraft:

- ▶ Bayern
- ▶ Baden-
Württemberg
- ▶ Nordrhein-
Westfalen
- ▶ Bremen
- ▶ Thüringen

Neuregelung in Vorbereitung

- ▶ Hessen
- ▶ Rheinland-Pfalz
- ▶ Berlin (MobG)
- ▶ Mecklenburg-
Vorpommern
- ▶ Sachsen

Keine Sonderregelung geplant

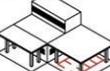
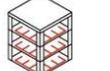
- ▶ Schleswig-
Holstein
- ▶ Sachsen-Anhalt

Luftqualität verbessern und CO2 einsparen

- ▶ **Elektrifizierung als wesentlicher Baustein der Verkehrswende**
- ▶ **Viele Ansatzpunkte auf kommunaler Ebene**
 - Eigene Flotte
 - ÖPNV-Angebot
 - Sharing-Angebote im öffentlichen und privaten Raum
 - Ladeinfrastruktur
- ▶ **Besondere Ordnungsfunktion der Kommune im öffentlichen Raum von Ballungszentren**

Grundsätzliches – Ladeinfrastruktur

Überblick zu den Bedarfsfällen

Anteile der Ladevorgänge	Privater Aufstellort: aktuell 85 % perspektivisch über 2020 hinaus: 60 - 70 %			Öffentlich zugänglicher Aufstellort: aktuell 15 % perspektivisch über 2020 hinaus: 30 - 40 %		
Typische Standorte für Ladeinfrastruktur	 Einzel- / Doppelgarage bzw. Stellplatz beim Eigenheim	 Parkplätze bzw. Tiefgarage von Wohnanlagen, Mehrfamilienhäusern, Wohnblocks	 Firmenparkplätze auf eigenem Gelände	 Autohof, Autobahn-Raststätte	 Einkaufszentren, Parkhäuser, Kundenparkplätze	 Straßenrand / öffentliche Parkplätze
Vorgaben zur Ladetechnologie	Combined Charging System vorschreiben			Combined Charging System als Mindeststandard in Ladesäulenverordnung vorgeschrieben		
Ladedauer für 20 kWh (Verbrauch für 100 km)	6 Stunden (AC 3,7 kW)	6 Stunden (AC 3,7 kW) 1-2 Stunden (AC/DC 11-22 kW)	6 Stunden (AC 3,7 kW)	30 Minuten (DC 50 kW) 10 Minuten (DC 150 kW)	6 Stunden (AC 3,7 kW)	1-2 Stunden (AC/DC 11-22 kW)
Ladedauer perspektivisch				wenige Minuten (DC 350 kW)		
Stromversorgung	Über vorhandenen Hausanschluss	Über vorhandenen Anschluss der Anlage oder separaten Anschluss an das Niederspannungs- bzw. Mittelspannungsnetz			Über vorhandene Infrastruktur (z.B. Straßenbeleuchtung) oder neuen Anschluss an das Niederspannungs- bzw. Mittelspannungsnetz	
Abrechnung	Abrechnung möglich je nach gewünschtem Geschäftsmodell, z.B.: - kostenlos - pauschal - nach Ladeleistung - nach bezogener Energiemenge					

Quelle: Nationale Plattform Elektromobilität (2015)

Grundsätzlich:

- ▶ Laden erfolgt überwiegend im privaten Umfeld
- ▶ Je länger die Standzeiten desto niedriger die Ladeleistung (kW)

Speziell:

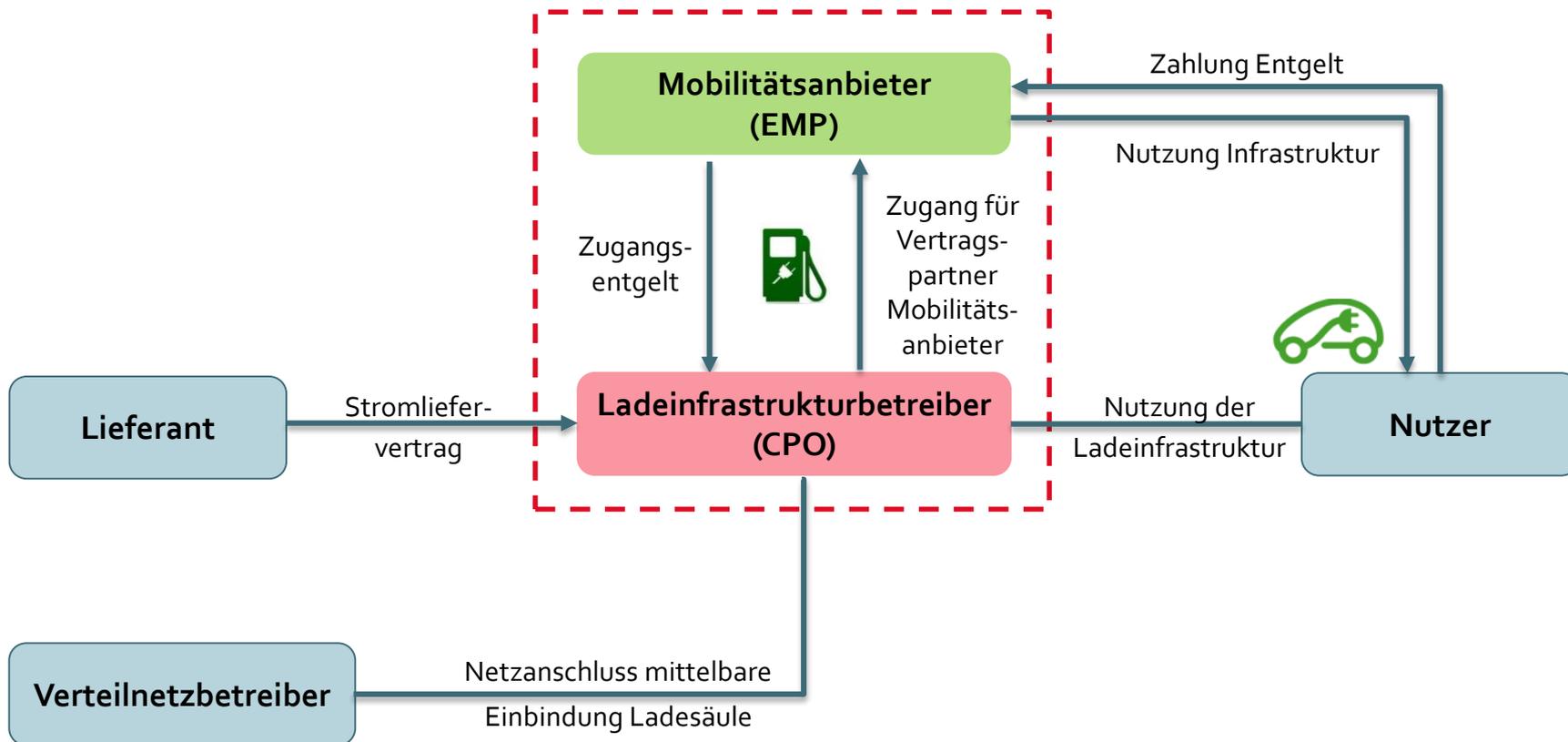
- ▶ Lademöglichkeiten im Rahmen von Mietverhältnissen schwierig
- ▶ Auf dem Autobahnparkplatz möglichst schnelle Ladung (Eigeninteresse)
- ▶ Am öffentlichen Straßenrand möglichst kurze Aufenthaltsdauer (Betreiberinteresse)

Straßenrechtliche Sondernutzung

- ▶ **Unterscheidung zwischen Parken und Betrieb der Ladeeinrichtung**
 - Parken als Gemeingebrauch
 - Betrieb der Ladeeinrichtung als Sondernutzung
- ▶ **Mobilitätskonzept Grundlage der Sondernutzungserlaubnis**
 - Reservierung Stellplätze für Ladevorgänge (ähnlich: Sharing-Stationen)
 - Anforderungen an kommunale Konzepte als Entscheidungsgrundlage für (dritte) Sondernutzungen

Grundsätzliches – Ladeinfrastruktur

Marktrollen beim (öffentlichen) Laden



Vergabe von Konzessionen und Aufträgen

Anwendungsbereich des Vergaberechts

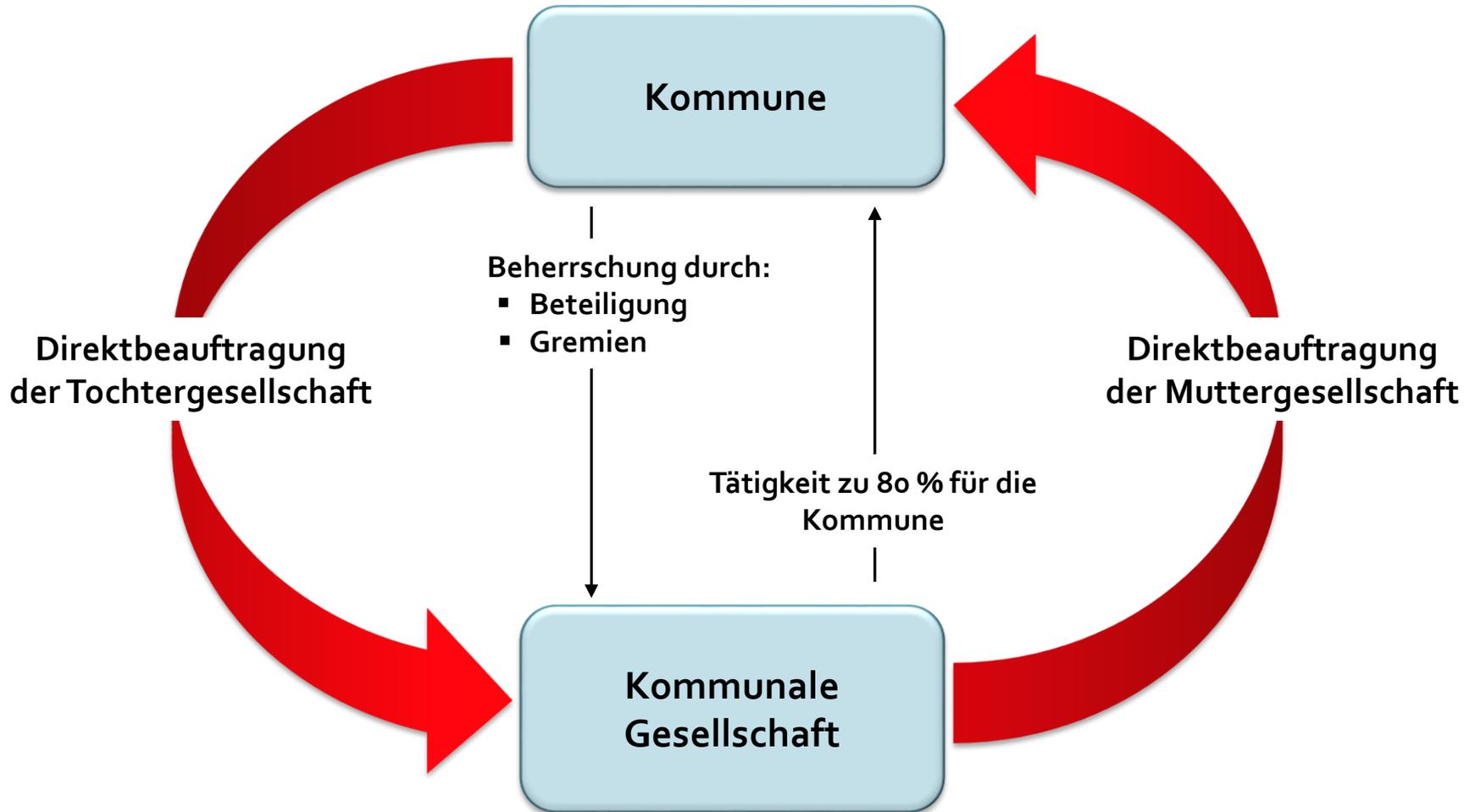
- ▶ **Wachsende Rolle vergaberechtlicher Vorgaben bei kommunalen Auswahlentscheidungen**
 - Kommune als öffentliche Auftraggeberin, § 99 Nr. 1 GWB
 - Betrieb von Ladeeinrichtungen oder Sharing-Angeboten als öffentlicher Auftrag oder Konzession? vgl. §§ 103, 105 GWB
 - Schwellenwert erreicht? vgl. § 106 GWB
 - Keine gesetzliche Ausnahme nach §§ 107-109 GWB (Bsp.: Inhouse-Vergabe)

- ▶ **Hier: Abgrenzung von öffentlichem Auftrag und Konzession**
 - Insb. wirtschaftliche Risikoverteilung

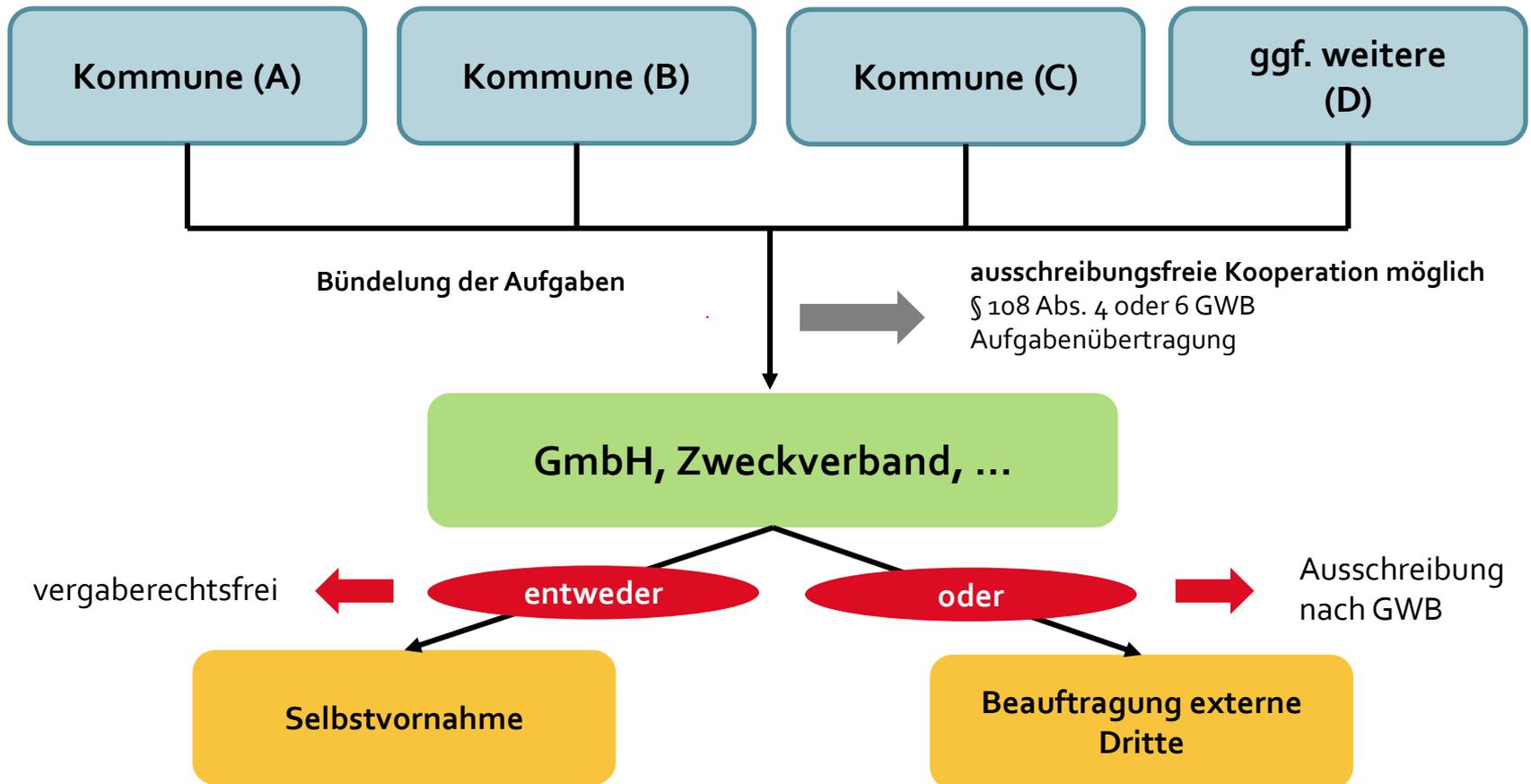
Schwellenwerte ab dem 01.01.2020

	Baufträge	Lieferaufträge	Dienstleistungs- aufträge	Konzessionen
öffentliche Auftraggeber	€ 5.350.000	€ 214.000	€ 214.000	€ 5.350.000
Sektorenauftraggeber: Wasser, Strom, Gas, Wärme, Verkehr	€ 5.350.000	€ 428.000	€ 428.000	€ 5.350.000
Oberste bzw. obere Bundesbehörde bzw. vergleichbare Bundeseinrichtungen	€ 5.350.000	€ 139.000	€ 139.000	€ 5.548.000

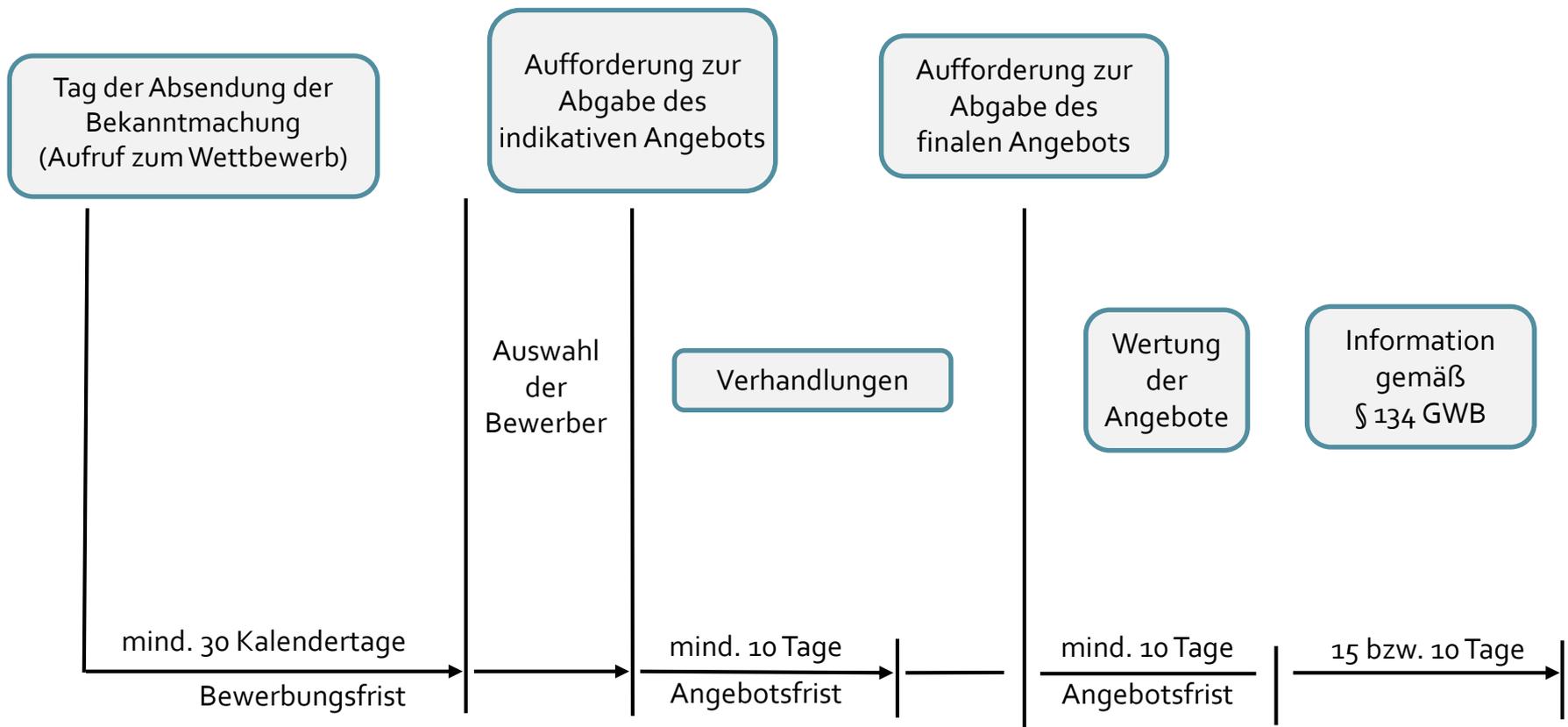
Inhouse-Vergaben: Standardfall



Interkommunale Kooperation



Ablauf des Verhandlungsverfahrens



Wertungskriterien

- ▶ **Grundsatz: Wirtschaftlichstes Angebot erhält den Zuschlag**
 - Bestes Preis-Leistungs-Verhältnis

- ▶ **Mögliche Wertungskriterien**
 - Höhe Zuschuss (Errichtung und Betrieb)
 - Entgelte der Kunden (Nutzer Sharing-Angebot oder Ladeeinrichtung)
 - Qualität und Benutzerfreundlichkeit des Angebots
 - Maßnahmen zur nachfrageorientierten Errichtung
 - Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten
 - ...

Ausblick

Ausblick

- ▶ **Neuverteilung des öffentlichen und privaten Raums als zentrale kommunale Aufgabe**
 - Entscheidung über zunehmende Nutzungskonflikte als klassische öffentliche Aufgabe
 - Umgang mit Parkflächen als Schlüsselfrage
- ▶ **Vernetzung von neuen Mobilitätsangeboten**
 - Verkehrsträgerübergreifende Angebote
 - Einbindung privater Flächen
- ▶ **Integrative Planung zu Parken, Teilen und Laden**

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit.

Dr. Roman Ringwald, BBH Berlin
Tel +49 (0)30 6112840-23
Roman.Ringwald@bbh-online.de
www.bbh-online.de

Backup.