

Verbesserter Rechtsrahmen zur Priorisierung des Umweltverbundes

Magdalena Spieß, M. Sc., Bastian Ehrenholz, M. Sc.

Zur Erhaltung eines lebenswerten Planeten müssen die Klimaziele erreicht werden. Deshalb muss die Mobilitätswende durch die Förderung des Umweltverbundes vorangetrieben werden. Allerdings lässt der deutsche Rechtsrahmen zurzeit die Priorisierung des Umweltverbundes nicht zu. Der aktuelle Fokus auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) resultiert in einem hohen Flächenverbrauch des MIV im öffentlichen Raum, insbesondere in Städten [1]. Damit der Mobilitätssektor seinen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele beitragen kann, ist der deutsche Rechtsrahmen anzupassen und der Umweltverbund frühzeitig in der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Problemstellung

Die Anzahl an Personenkraftwagen (Pkw) stieg in Deutschland im Jahr 2024 an [2]. Dies ist problematisch, da Pkw einen hohen Flächenverbrauch haben. Ein parkender Pkw verbraucht durchschnittlich eine Fläche von 13,5 m² pro Person. Demgegenüber stehen die Straßenbahn, die bei Stillstand und einem Besetzungsgrad von 20 Prozent 2,8 m² pro Person und parkende Fahrräder, die 1,2 m² Fläche pro Person in Anspruch nehmen [3].

Die Abbildung 1 zeigt, dass Deutschland mit seinen momentanen rechtlichen Rahmenbedingungen seine Ziele Klimaschutz und Mobilitätswende, die das Ziel haben, den Umweltverbund zu stärken, auf allen Ebenen verfehlt. Ein Großteil der Wege (57 Prozent) werden in Deutschland mit dem MIV zurückgelegt. Auf den Umweltverbund fallen 43 Prozent der Wege, von denen 22 Prozent dem Zufußgehen, 11 Prozent dem Fahrrad und 10 Prozent dem öffentlichen Verkehr zuzuordnen sind [4]. Dabei ist klarzustellen, dass sich trotz des Anstiegs an Pkw, sich dies nicht in zunehmenden Pkw-Kilometern widerspiegelt. Allerdings erhöht sich der Flächenverbrauch durch Pkw, die als Mobilitätsreserve anstatt als Transportmittel dienen [1]. Durchschnittlich stehen Pkw hierzulande 23 Stunden

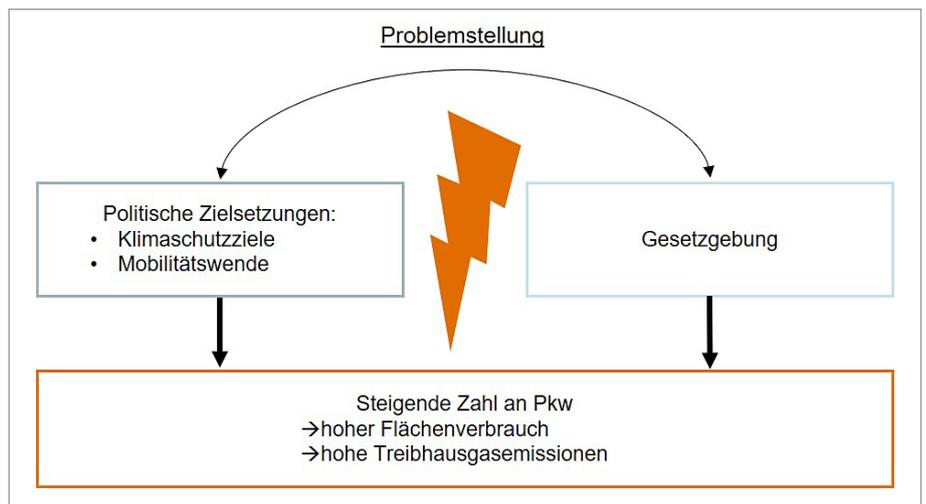


Abb. 1: Problemstellung.

Grafiken: Darstellungen der Autoren

am Tag [4]. Deshalb ist es wichtig, den Flächenverbrauch insbesondere in der Bauleitplanung zu überdenken. Zudem sind Planungs- und Umsetzungsdauer von Bauprojekten, die den Umweltverbund fördern, zu beschleunigen.

Begriffserklärung – Umweltverbund

Bisher ist der Umweltverbund rechtlich nicht definiert, sodass es keine einheitliche Definition des Umweltverbundes gibt. Hier wird der Umweltverbund als Zusammenschluss der umweltverträglichen Verkehrsmittel gesehen. Das Ziel des Umweltverbundes ist das Ermöglichen vollständiger Mobilität, ohne auf den Besitz eines Pkw angewiesen zu sein. Zum Umweltverbund zählen der Straßenbahnverkehr, Busverkehr, Fahrradverkehr, inklusive E-Bikes, und Fußverkehr sowie Carsharing. Carsharingautos benötigen weniger Fläche, da ein Carsharingauto zehn private Pkw ersetzen kann [5]. Zudem wird ein Carsharingauto aufgrund der geteilten Nutzung häufiger bewegt. Des Weiteren sind E-Scooter ein Teil des Umweltverbundes, da sie die Zubringerfunktion zum ÖPNV übernehmen können und diese insbesondere auf den letzten Kilometern ergänzen. Sind alle Be-

standteile des Umweltverbundes für die Menschen verfügbar, kann technologieoffen für jeden Wegezweck das effizienteste Verkehrsmittel gewählt und somit das persönliche Mobilitätsbudget optimiert werden.

Gegenwärtige Rechtslage und Änderungsvorschläge

Aufgrund der geteilten Zuständigkeiten nach Art. 70 ff. des Grundgesetzes (GG) gibt es in Deutschland auf der Landesebene und kommunaler Ebene einen unterschiedlichen Rechtsrahmen, der bei der Aufstellung von Bebauungsplänen (B-Pläne) mit der Priorisierung des Umweltverbundes zu beachten ist [6].

Bundesebene

Auf der Bundesebene sind Gesetze zu ändern, um die Priorisierung des Umweltverbundes bei der Aufstellung des B-Plans zu erleichtern.

Die Änderungsvorschläge der Abbildung 2 werden im Folgenden erläutert. Wichtig für die Priorisierung des Umweltverbundes bei der Aufstellung von B-Plänen ist das baurechtliche Fundament aus Baugesetzbuch (BauGB) und Baunutzungsverord-

nung (BauNVO). Bei der Aufstellung von B-Plänen sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des nicht motorisierten Verkehrs zu berücksichtigen. Die städtebauliche Entwicklung soll auf eine Vermeidung und Verringerung des Verkehrs ausgerichtet werden, die mit einer Priorisierung des Umweltverbundes erreicht werden kann [7, 8].

Die Aufstellung von B-Plänen erfolgt nach § 2 BauGB. Um den Planungsprozess zu beschleunigen, sollte ein zeitlicher Rahmen festgelegt werden. Ein neuer Absatz könnte formuliert werden: „Von Beschluss bis zum Inkrafttreten des Bebauungsplans sollten nicht mehr als sechs Monate vergehen.“ An dieser Stelle muss geprüft werden, ob sechs Monate ausreichen. Zudem ist im § 3 Abs. 2 BauGB zu streichen, dass eine längere Frist als ein Monat zur Stellungnahme möglich ist. Im Sinne der Digitalisierung ist der § 3 Abs. 2 BauGB umzuformulieren, sodass eine digitale Veröffentlichung des B-Plans genügt. Damit der Verfahrensprozess für alle zugänglich bleibt, könnte die



Zur Autorin

Magdalena Spieß, M. Sc. ist seit August als Umweltingenieurin bei B/M Consult GmbH in Braunschweig tätig. Sie studierte im Bachelor an der Hochschule Darmstadt „Umweltingenieurwesen – nachhaltige Siedlungsplanung“ und wechselte zum Master an die Technische Universität Braunschweig. Sie vertiefte sich in den Schwerpunkten „Öffentlicher Personennahverkehr“, „Verkehr und Infrastruktur“ und „Umwelt- und Ressourcengerechtes Bauen“. Im Rahmen ihrer Masterarbeit „Vorschlag zur Anpassung von Gesetzen und Richtlinien vor dem Hintergrund der Priorisierung des Umweltverbundes bei der Aufstellung des Bebauungsplans“ entstand unter Betreuung von Bastian Ehrenholz vom Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE) der vorliegende Fachartikel.



Zum Autor

Bastian Ehrenholz, M. Sc. forscht als wissenschaftlicher Mitarbeiter am IVE der TU Braunschweig an einem Ansatz zur Bewertung des ökonomischen Nutzens von Infrastrukturverbesserungen auf Basis von Eisenbahnbetriebs-simulationen. Um die Mobilitätswende als wichtigen Baustein im Kampf gegen die Klimakrise zu unterstützen, möchte er bei Studierenden die Begeisterung in Lehrveranstaltungen im Bereich Eisenbahnbetriebswissenschaft sowie ÖPNV für dieses Anliegen wecken und in studentischen Arbeiten den Ideenreichtum „auf die Strecke“ bringen.

Auslegung des gedruckten Entwurfs nach vorheriger Anfrage erfolgen [7].

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB werden im B-Plan die Verkehrsflächen sowie die Flä-

chen für Stellplätze und Garagen festgesetzt. Dieser sollte festlegen, dass Stellplätze und Garagen vorrangig auf privaten Flächen zu errichten sind. Die Voraussetzung für die Zulässigkeit von Bauvorhaben

ANZEIGE

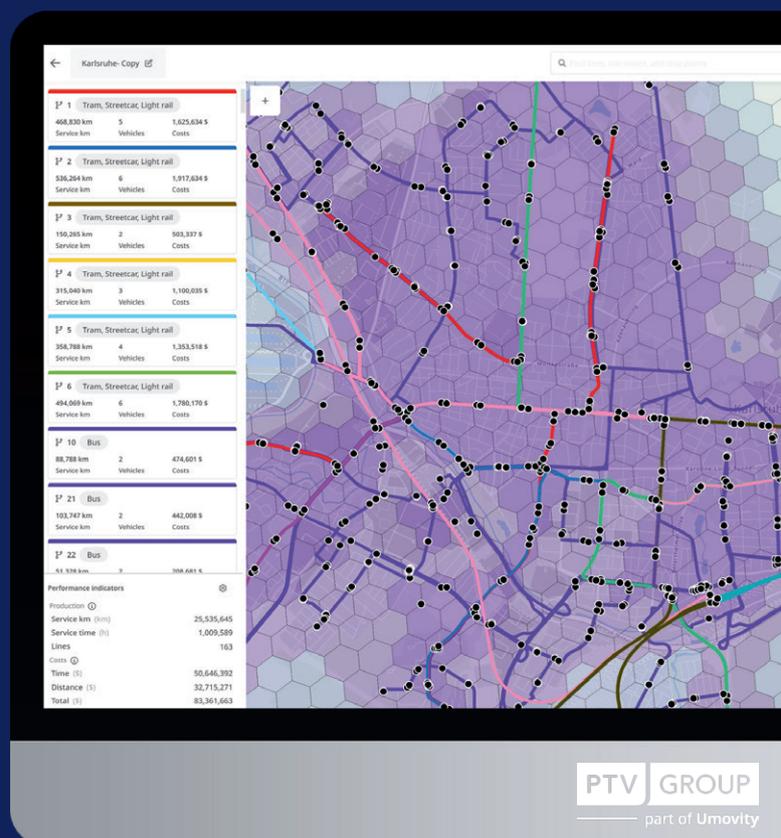


PTV Lines Software für ÖV-Angebotsplanung

Schnell und einfach

- ÖV-Angebot und Netz als GTFS erstellen
- Anschlüsse und Fahrpläne optimieren
- Fahrgastaufkommen und Nachfrage ermitteln
- Erreichbarkeit und Einzugsbereich analysieren
- Betriebsleistung und -kosten berechnen

ptv.to/de/lines



PTV GROUP
part of Umovity

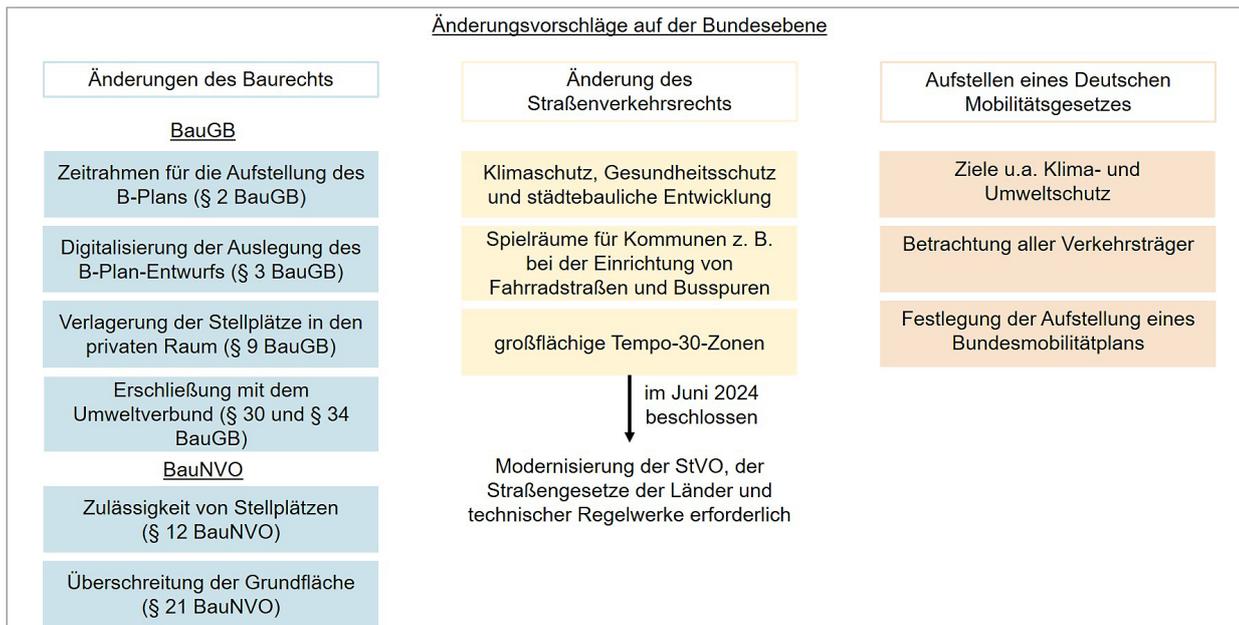


Abb. 2: Änderungsvorschläge auf der Bundesebene.

ist die gesicherte Erschließung (§ 30 Abs. 1 und § 34 Abs. 1 BauGB). Nicht festgelegt wird, mit welchem Verkehrsmittel die Erschließung vorrangig erfolgen sollte. In den Paragraphen ist zu ergänzen, dass die Erschließung „insbesondere mit dem Umweltverbund“ gesichert sein sollte. Da es sich bei der Erschließung nicht ausschließlich um eine verkehrliche Erschließung, sondern auch die Erschließung an Strom und Abwasser handelt, ist es wichtig „insbesondere“ einzufügen. Zudem ist der Umweltverbund in dem § 1 BauGB zu definieren [7].

Die BauNVO trifft konkretere baurechtliche Vorgaben. Nach § 12 Abs. 1 BauNVO sind Stellplätze und Garagen in allen Baugebieten erlaubt. In Kleinsiedlungsgebieten, reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Sondergebieten mit Erholungsfunktion sind Stellplätze und Garagen nur zulässig, um den Bedarf an Stellplätzen aufgrund der Nutzung zu decken (vgl. § 12 Abs. 2 BauNVO). Diese Absätze sind zusammenzufassen, sodass Stellplätze und Garagen in allen Baugebieten nur zulässig sind, um den verursachten Bedarf aufgrund der Nutzung aufzunehmen. Gemäß § 21a Abs. 3 BauNVO darf die Grundfläche um 10 Prozent der zulässigen Fläche aufgrund von überdachten Stellplätzen oder Garagen überschritten werden. Ob die Überschreitung bei Fahrradabstellanlagen erlaubt ist, bleibt bisher offen und sollte explizit genannt werden [8].

Bei der Aufstellung des B-Plans erfolgt eine Abwägung der unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange gemäß § 1

Abs. 7 BauGB. Neben dem Baurecht ist das Straßenverkehrsrecht zu beachten. Für dieses liegen bereits viele Verbesserungsvorschläge in der Literatur, zum Beispiel vom Umweltbundesamt (UBA) und dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC), vor [9, 10]. Bisher lag der Fokus des Straßenverkehrsgesetzes auf der Flüssigkeit des Verkehrs, sodass Fahrradstraßen und Tempo-30-Zonen schwer umsetzbar waren. Im Juni 2024 haben der Bundestag und Bundesrat eine Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) verabschiedet. Dadurch werden Klimaschutzziele, Gesundheitsschutz und die städtebauliche Entwicklung verankert, sodass mehr Spielraum für Kommunen zur Errichtung von Fahrradstraßen und Busspuren geschaffen wird. Außerdem wird die Einrichtung von Tempo-30-Zonen erleichtert [11].

Weitere Gesetze auf der Bundesebene sind das Carsharinggesetz (CsgG) und das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [12, 13]. Nach § 3 Abs. 2 CsgG können Carsharingautos beim Parken im öffentlichen Raum und hinsichtlich Gebühren bevorzugt werden. Da das Straßen- und Wegerecht gemäß Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG der konkurrierenden Gesetzgebung unterliegt, ist eine Umsetzung in Landesrecht erforderlich, damit die Regelungen für Bundesfernstraßen auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen angewendet werden können. Bei der Umsetzung des CsgG fehlt es teilweise an Unterstützung für kleinere Kommunen. Dennoch leistet das CsgG einen guten Beitrag zur Mobilitätswende, da es Kommunen Rechtssicherheit und Planungssi-

cherheit verleiht und Carsharingmitglieder ihre privaten Pkw abschaffen [14]. Das PBefG regelt die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen und Kraftfahrzeugen, die entgeltlich oder geschäftsmäßig erfolgt (vgl. § 1 Abs. 1 PBefG). Wenn der ÖPNV ohne hohen Besetzungsgrad verkehrt, ist dieser nicht effizient und nachhaltig. Deshalb sind im PBefG Regelungen zu treffen, die einen gemeinsamen Transport von Gütern und Personen sowie die Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ermöglichen. Seit 2021 sind der Linienbedarfsverkehr (vgl. § 44 PBefG) und der gebündelte Bedarfsverkehr (vgl. § 50 PBefG) Bestandteil des PBefG. Dadurch wird die Einführung flexibler Bedienformen und die Anbindung ländlicher Räume bereits verbessert [13].

Auf der Bundesebene gibt es viele Gesetze, die eingehalten werden müssen. Dennoch schlägt der Verkehrsclub Deutschland (VCD) vor, ein Bundesmobilitätsgesetz (BuMoG) einzuführen, um eine integrierte Verkehrsplanung über alle Ebenen und Verkehrsträger hinweg zu ermöglichen. Ein zentrales Ziel des BuMoG ist die Einführung eines Bundesmobilitätsplans [15].

Landesebene

Die Gesetze auf der Landesebene sind anzupassen, um die Priorisierung des Umweltverbundes bei der Aufstellung des B-Plan zu erleichtern.

Im Folgenden werden die Änderungsvorschläge, die in der Abbildung 3 dargestellt

Kommunale Ebene

Die Kommunen treffen weitere Vorgaben wie beispielsweise eine Stellplatzsatzung. Diese ist ein gutes Instrument, um in Baugebieten die Stellplätze für Pkw zu minimieren und ausreichend Fahrradabstellanlagen zu errichten. Trotzdem ist eine Stellplatzsatzung bisher kein Standard, nicht jede Kommune macht von diesem Instrument Gebrauch. Kommunen sind die ausführende Kraft und stellen die B-Pläne mithilfe der rechtlichen Rahmenbedingungen unter Berücksichtigung von technischen Regelwerken auf. Einzelne Bauprojekte mit dem Konzept „Wohnen ohne Auto“ wie Vauban in Freiburg zeigen, dass es bei der Aufstellung von B-Plänen möglich ist, den Umweltverbund zu priorisieren und dass der Rechtsrahmen hier Spielräume vorsieht. Bei diesem Bauprojekt werden wenige Stellplätze für Pkw ausgewiesen und Gemeinschaftsstellplätze geschaffen. Außerdem werden im B-Plan Haltestellen für den ÖPNV ausgewiesen und auf eine gute Erreichbarkeit dieser geachtet. Straßen werden für den MIV gesperrt, sodass der Rad- und Fußverkehr priorisiert wird [19].

Für eine Priorisierung des Umweltverbundes bei der Aufstellung von B-Plänen ist wichtig, dass Kommunen ihre Handlungsspielräume kennen und nutzen. Alle Kommunen sollten eine Stellplatzsatzung aufstellen, die neben Stellplätzen für Pkw Festsetzungen für Fahrradabstellanlagen treffen. Zudem sollte die Stellplatzsatzung Maßnahmen definieren, bei denen die Anzahl an notwendigen Stellplätzen für Pkw verringert werden kann. Mögliche Maßnahmen zur Verringerung sind die Bereitstellung von Angeboten des Umweltverbundes: Eine gute Anbindung an den ÖPNV, die über die Taktfrequenz und Erreichbarkeit der Haltestellen definiert werden sollte, ein Carsharing-Angebot sowie ein ausgebauter Fuß- und Radwegenetz.

Zusammenfassung und Ausblick

In der Literatur werden bereits viele Änderungsvorschläge diskutiert, um eine nachhaltige Stadtentwicklung und die Mobilitätswende zu fördern. Zudem zeigen Projektbeispiele mit dem Konzept „Wohnen ohne Auto“ auf, dass die Priorisierung des Umweltverbundes bei der Aufstellung bereits möglich ist, aber nicht alle Kommunen diese Handlungsspielräume kennen oder nutzen. Deshalb sind die Gesetze

sind, erläutert. Auf der Landesebene ist die Landesbauordnung, zum Beispiel die Niedersächsische Bauordnung (NBauO), ein zentrales Instrument für die städtebauliche Entwicklung. § 4 Abs. 1 NBauO greift die Zugänglichkeit von Baugrundstücken auf. Festgesetzt wird, dass Baugrundstücke an einer öffentlichen Verkehrsfläche liegen oder einen Zugang zu dieser haben müssen, die mit Kraftfahrzeugen befahrbar ist [16]. Dies ist ein Widerspruch zur Mobilitätswende. Baugrundstücke sollten an einer öffentlichen Verkehrsfläche liegen oder einen Zugang zu dieser haben, die an den Umweltverbund angeschlossen ist. Eine Definition für den Umweltverbund ist in § 2 NBauO einzuführen. Außerdem ist klarzustellen, ab wann ein Baugrundstück an den Umweltverbund angeschlossen ist. Dafür könnte die Festsetzung getroffen werden, dass jedes Baugrundstück in 300 Metern Entfernung zu einem motorisierten Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bus/Bahn/Carsharing) liegen sollte.

Der § 47 NBauO trifft Festsetzungen zu den notwendigen Einstellplätzen, die als Flächen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen definiert sind (§ 2 Abs. 9 NBauO). Wenn bei baulichen Anlagen Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, sind Einstellplätze zu errichten, die den Anlieger- und Besucherverkehr aufnehmen können. Es ist notwendig, dass die Landesbauordnungen vorsehen, dass die Gemeinden die Einstellplatzpflicht durch örtliche Bauvorschrift oder städtebauliche Satzung untersagen oder einschränken können. Nach § 47 Abs. 1

NBauO in Verbindung mit § 84 Abs. 2 NBauO ist dies in Niedersachsen bereits möglich. Die notwendigen Einstellplätze sind nach § 47 Abs. 4 NBauO auf dem Baugrundstück oder in der Nähe zu errichten [16]. Es wird nicht festgelegt, in welcher Entfernung die Einstellplätze maximal liegen dürfen. Deshalb ist „in der Nähe“ durch „in maximaler Entfernung von 500 Metern“ zu ersetzen.

Der § 48 NBauO formuliert Festsetzungen über Fahrradabstellanlagen. Jede bauliche Anlage muss über Fahrradabstellanlagen verfügen, wenn Zu- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist. Bisher sind Wohnungen von der Regelung ausgenommen. Dies sollte dringend geändert werden, da insbesondere Wohngebäude über Fahrradabstellanlagen verfügen sollten. Dieser Änderungsvorschlag soll umgesetzt werden [17].

Berlin hat auf der Landesebene ein Berliner Mobilitätsgesetz aufgestellt, das Vorgaben zum Umweltverbund trifft [18]. An diesem können sich andere Bundesländer orientieren, um eine bessere Verkehrsplanung über Verkehrsträger hinweg zu erreichen.

Projektbeispiele wie Vauban in Freiburg zeigen, dass eine Priorisierung des Umweltverbundes bei der Aufstellung des B-Plans möglich ist [19]. Deshalb sind diese auf der Landesebene zusammenzuführen und zu veröffentlichen, damit den Kommunen ihre Möglichkeiten für eine Mobilitätswende aufgezeigt werden.

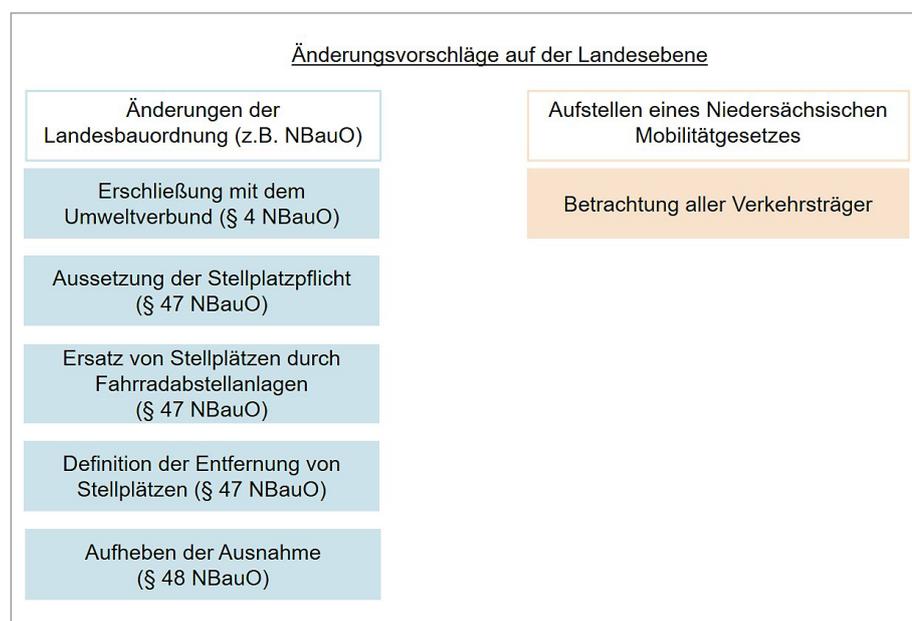


Abb. 3: Änderungsvorschläge auf der Landesebene.

deutlicher zu formulieren, die Priorisierung des Umweltverbundes zu fördern, Projektbeispiele auf der Landesebene zusammenzutragen und die Aufstellung von B-Plänen zu beschleunigen. Dabei sollte das primäre Ziel sein, den ruhenden Verkehr auf private Flächen zu verlagern, sodass der Umweltverbund den öffentlichen Raum prägen kann und seine Nutzung steigt. Dafür ist es wichtig, bei Neubaugebieten auf eine gute Erschließung mit dem Umweltverbund zu achten und das Leitbild „Stadt der kurzen

Wege“ zu verfolgen, damit die Mehrheit der Wege mit dem Umweltverbund absolviert werden kann. Dieses Leitbild kann auch bei Neubaugebieten im ländlichen Raum verfolgt werden.

Nachdem das neue StVG verabschiedet wurde, sind nun die Straßenverkehrsordnung, die Straßengesetze, technische Regelwerke und das Baurecht zu modernisieren, sodass die frühzeitige Gestaltung von Städte- und Verkehrsinfrastruktur die

Verkehrsmittelwahl beeinflusst. Die digitale Baugenehmigung gewinnt an Bedeutung und wird bereits in mehreren Kommunen getestet, sodass der Planungsprozess zukünftig beschleunigt werden kann [20].

Alles in allem werden zukünftig neben dem angepassten Rechtsrahmen engagierte Personen in Planungsbüros und in Verwaltungen benötigt, die sich für lebenswerte Städte und einen beschleunigten Planungsprozess einsetzen.

Literatur/Anmerkungen

- [1] Borchering, A. (2024): Weniger Parkplätze für mehr Sicherheit und Klimaschutz, Klimareporter, www.klimareporter.de/verkehr/weniger-parkplaetze-fuer-mehr-sicherheit-und-klimaschutz, 11.06.2024 um 9:21.
- [2] KBA–Kraftfahrt-Bundesamt (2024): Jahresbilanz 2024, www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz_Bestand/fz_b_jahresbilanz_node.html, 11.06.2024 um 9:05.
- [3] Randelhoff, M. (2014): Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person), www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/, 11.06.2024 um 9:12.
- [4] Nobis, C. und Kuhnimhof, T. (2018): Mobilität in Deutschland–MID Ergebnisbericht, Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15).
- [5] Bcs–Bundesverband CarSharing (2012): bcs-Neukundenbefragung 2012: Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 10 private Pkw, <https://carsharing.de/alles-uber-carsharing/studien/carsharing-fahrzeug-ersetzt-zu-10-private-pkw>.
- [6] GG–Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2478) geändert worden ist.
- [7] BauGB–Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist.
- [8] BauNVO–Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist.
- [9] UBA–Umweltbundesamt (2021): Klimaschutzinstrumente im Verkehr: Damit das Recht dem Klimaschutz nicht im Weg steht – Vorschläge zur Beseitigung von Hemmnissen im Straßenverkehrsrecht, www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-kurzpapier-strassenverkehrsrecht_kliv_o.pdf, 19.06.2024 um 21:59.
- [10] ADFC–Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (2021): Gute Straßen für alle! – Modernes Straßenverkehrsrecht für Fahrrad, Umweltverbund und MIV, 2. überarbeitete Auflage.
- [11] ADFC–Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (2024): StVG-Reform: Bund und Länder stimmen für modernisiertes Straßenverkehrsrecht, www.adfc.de/pressemitteilung/stvg-reform-bund-und-laender-stimmen-fuer-modernisiertes-strassenverkehrsrecht, 19.06.2024 um 22:00.
- [12] CsgG–Carsharinggesetz vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist.
- [13] PBefG–Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist.
- [14] BASI–Bundesanstalt für Straßenwesen (2021): Unterrichtung durch die Bundesregierung: Bericht zur Evaluation des Carsharinggesetzes, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/314/1931489.pdf>, 19.06.2024 um 23:02.
- [15] VCD–Verkehrsclub Deutschland e. V. (2022): Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes, www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Bundesmobilitaetsgesetz/Hermes_Kramer_Weiss_Gesetzentwurf_BuMoG_final_nach_letztter_Aenderung.pdf, 19.06.2024 um 23:00.
- [16] NBauO – Niedersächsische Bauordnung vom 3. April 2012 (Nds. GVBl. S. 46 – VORIS 21072) zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Dezember 2023 (Nds. GVBl. S. 289).
- [17] Niedersächsische Staatskanzlei (2023): Kabinett gibt Entwurf der Novelle der Niedersächsischen Bauordnung zur Verbandsbeteiligung frei – Bauen soll leichter, schneller und günstiger werden, www.stk.niedersachsen.de/startseite/presseinformationen/kabinett-gibt-entwurf-der-novelle-der-niedersaechsischen-bauordnung-zur-verbandsbeteiligung-frei-bauen-soll-leichter-schneller-und-gueltiger-werden-227757.html, 19.06.2024 um 23:02.
- [18] MobG BE–Berliner Mobilitätsgesetz verkündet als Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464).
- [19] Stadt Freiburg im Breisgau (2005): Textliche Festsetzungen zur 4. Bebauungsplanänderung „Vauban“ Plan-Nr. 6-130 d, https://geoportal.freiburg.de/files/bplandaten/6-130d/BP_6-130d_Vauban_4A_Text.pdf, 19.06.2024 um 23:01.
- [20] RUB–Rhein Universität Bochum (2024): Der Turbo zur Baugenehmigung, <https://news.rub.de/presseinformationen/wissenschaft/2024-06-03-digitalisierung-der-turbo-zur-baugenehmigung>, 19.06.2024 um 23:03.

Zusammenfassung/Summary

Verbesserter Rechtsrahmen zur Priorisierung des Umweltverbundes

Die in Deutschland angestrebte Mobilitätswende soll den Autoverkehr verringern und den Umweltverbund fördern. Allerdings priorisiert der deutsche Rechtsrahmen zurzeit den motorisierten Individualverkehr, sodass dieser bei der Aufstellung von Bebauungsplänen eine entscheidende Rolle spielt. Daraus folgt ein hoher Flächenverbrauch durch den motorisierten Individualverkehr im öffentlichen Raum, insbesondere in Städten. Deshalb gilt es die bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen zu ändern, damit der Umweltverbund stärker bei der Aufstellung von Bebauungsplänen berücksichtigt wird. Bauprojekte mit dem Konzept „Wohnen ohne Auto“ zeigen auf, dass es bereits Handlungsspielräume für Kommunen gibt, um den Umweltverbund bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu priorisieren. Diese Handlungsspielräume sind deutlicher darzustellen und zu vergrößern. Zudem sind Projektbeispiele sowie das notwendige Fachwissen zusammenzutragen, damit Kommunen voneinander lernen können. Eine Änderung im Baurecht, Straßenverkehrsrecht und von Richtlinien sind erforderlich. Sie müssen die nachhaltige Stadtentwicklung und den Klimaschutz vertiefen. Außerdem kann eine integrierte Verkehrspolitik mithilfe eines Bundesmobilitätsgesetzes umgesetzt werden. Der Umweltverbund sollte das Stadtbild prägen und Vorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bieten, damit die Mobilitätswende erreicht werden kann.

Improved legal framework for prioritising the environmental network

The mobility turnaround being sought in Germany is intended to reduce car traffic and promote eco-mobility. However, the German legal framework currently prioritises motorised private transport, meaning that it plays a decisive role in the preparation of development plans. This results in high land consumption by motorised private transport in public spaces, especially in cities. It is therefore necessary to change the existing legal framework so that the environmental alliance is already taken into account when drawing up development plans. Construction projects with the “Living without a car” concept show that there is already scope for municipalities to prioritise eco-mobility when drawing up development plans. This scope for action should be presented more clearly and increased. In addition, project examples and the necessary expertise should be compiled so that municipalities can learn from each other. Changes to building law, road traffic law and directives are necessary; they must deepen sustainable urban development and climate protection. Furthermore, an integrated transport policy can be implemented with the help of a federal mobility law. Eco-mobility should shape the cityscape and offer advantages over motorised private transport in order to achieve the mobility turnaround.