

Brandt: Verzahnte Mobilität braucht einen rechtlichen Rahmen aus einem Guss

Der Chef des Instituts für Rechtswissenschaften an der TU Braunschweig spricht im Interview über offene rechtliche Fragen zu neuen Mobilitäts-Angeboten und über Ungleichgewichte zwischen Straße und Schiene.

Braunschweig. Carsharing, Mobilität auf Abruf, in einigen Jahren dann autonomes Fahren: Die Möglichkeit, mobil zu sein, wird immer variantenreicher. Allerdings folgt die Anpassung des rechtlichen Rahmens für die neuen Mobilitätsangebote nicht dieser Veränderungsgeschwindigkeit. Professor Edmund Brandt, Chef des Instituts für Rechtswissenschaften an der TU Braunschweig, erläutert im Interview, wie er diese Lücken aufspürt und Lösungen entwickelt.

Herr Professor Brandt, Sie sind Experte für Mobilitätsrecht. Besteht angesichts der Flut an Paragrafen überhaupt noch genereller Handlungsbedarf, oder geht es nur um Feinjustierungen?

Der Handlungsbedarf ist enorm, zum Teil gerade wegen der Fülle der Paragrafen. Sie betreffen nämlich durchweg nur Teilbereiche; zudem sind die Bestimmungen oftmals überhaupt nicht aufeinander abgestimmt. Ein kleines Beispiel: Nach dem Carsharing-Gesetz von 2017 sind Carsharing-Fahrzeuge beim Parken und bei der Erhebung von Parkgebühren zu bevorzugen. Bis heute weiß die Straßenverkehrsordnung davon nichts, die Regelung hängt also in der Luft.

Unabdingbar ist die Entwicklung eines rechtlichen Ordnungsrahmens aus einem Guss, der gegenwärtigen und künftigen Anforderungen an die Gesetzgebung gerecht wird und Rechtssicherheit schafft. Daran arbeiten wir in der Forschungsstelle Mobilitätsrecht. Im tagtäglichen Geschäft geht es natürlich daneben immer auch um Feinjustierungen. Das eine schließt das andere nicht aus.

Stichwort rechtlicher Ordnungsrahmen. Worum geht es dabei?

Um eine vorausschauende proaktive Gestaltung des Vorschriftenkatalogs. Derzeit wird allzu oft nur auf Entwicklungen reagiert, und dann ist das Kind nicht selten schon in den Brunnen gefallen. Nehmen Sie nur die Debatte um Diesel-Fahrverbote in Innenstädten.

Die Überschreitung der Grenzwerte ist seit Jahren bekannt, getan wurde so gut wie nichts. Erst als im Gefolge von Gerichtsurteilen das Menetekel von Fahrverboten an der Wand stand, fing die Politik an, hektisch Lösungsansätze zu entwickeln.

Denken Sie nur an die für alle Beteiligten völlig überraschende Ankündigung der Bundesregierung, in ausgewählten Städten die kostenlose Benutzung des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs zu ermöglichen.

Nicht nur, dass diese Städte gar nicht konsultiert worden waren und von ihrem Glück nichts wussten; relativ schnell stellte sich heraus, dass dergleichen gar nicht funktionieren konnte, weil zum Beispiel nicht ausreichend Fahrzeuge vorhanden wären. Inzwischen hat man die Idee heimlich, still und leise wieder beerdigt. So geht es also nicht.

Sondern?



Edmund Brandt von der TU Braunschweig beim Interview im Braunschweiger Pressehaus.

Foto: Philipp Ziebart/BestPixels.de

Gefordert ist vielmehr ein übergreifender Ansatz, der alle Mobilitätsformen gleichermaßen in den Blick nimmt, und zwar nicht isoliert, sondern miteinander verzahnt. Nicht die Bevorzugung des einen Mobilitätsträgers zu Lasten des anderen ist das Gebot der Stunde, sondern die Ermöglichung des passgenauen Einsatzes am jeweiligen Ort. Die dabei zu findenden Lösungen werden im ländlichen Raum logischerweise anders aussehen als in städtischen Wohngebieten und dort wieder anders als in Innenstädten.

Der moderne Fußball hat sich längst von der Manndeckung verabschiedet zugunsten einer flexiblen Raumdeckung. Genau dorthin müssen wir auch im Mobilitätssektor kommen. Der Beitrag, den das Mobilitätsrecht dazu leisten kann und muss, besteht in dem Zusammenhang zunächst darin zu ermitteln, was unser Grundgesetz dazu sagt, was also prinzipiell möglich ist, und dann dafür zu sorgen, dass die verschiedenen Mobilitätsträger fair behandelt und damit in die Lage versetzt werden, ihre jeweiligen Stärken zu entfalten.

Haben Sie Zweifel, dass die verschiedenen Mobilitätsträger derzeit nicht gleichbehandelt werden?

Ja. Sehen Sie sich nur das Verhältnis Schiene-Straße an. Die Deutsche Bahn muss ihre Infrastruktur zu einem Gutteil selbst finanzieren und ihr Angebot auch dann vorhalten, wenn die Nachfrage gering ist, vor allem in den Randzei-

ten – zum Beispiel in den Nachtstunden. Unternehmen wie FlixBus können demgegenüber komplett ihre Routen und Fahrzeiten an der Nachfrage ausrichten. Das erlaubt eine hohe Wirtschaftlichkeit.

Bis vor kurzem sollte die Bahn auch noch Gewinne erwirtschaften. Im aktuellen Koalitionsvertrag ist immerhin Letzteres dahingehend korrigiert worden, dass nicht die Maximierung des Gewinns, sondern die sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene im Vordergrund stehen soll. Es bleibt aber nach wie vor die Schieflage, dass Unterhaltung und Ausbau des Straßennetzes dominierend vom Steuerzahler finanziert werden. Auch davon profitiert etwa FlixBus.

Ihren Antworten entnehme ich, dass es Ihnen nicht nur um wissenschaftliche Erkenntnisse geht, sondern immer auch um einen konkreten Praxisbezug.

Das ist richtig. Ich bin übrigens auch der festen Überzeugung, dass es insoweit überhaupt keinen Gegensatz geben muss: Aus der intensiven Durchdringung konkreter Probleme erwachsen generalisierbare Einsichten – umgekehrt ermöglicht der Blick auf den Gesamtzusammenhang die angemessene Einordnung des Detailproblems.

Nennen Sie unseren Lesern bitte ein Beispiel für eine von Ihnen entwickelte Lösung.

tischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel im Einzelfall Abweichungen genehmigt werden können, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen. Zu prüfen ist, ob sich auf der Grundlage so etwas wie ein rechtlicher Handlungskorridor schaffen lässt, der den Testbetrieb in Bad Salzungen ermöglicht.

Und wie sind die Aussichten?

Ich bin zuversichtlich, eine Lösung zu finden.

Was sind weitere Projekte, mit denen sich die Forschungsstelle Mobilitätsrecht beschäftigt?

Das könnte jetzt eine lange Liste werden. Um hier nur einige wenige zu erwähnen: Ich sitze gerade an einer Studie, die sich damit beschäftigt, in welchem Verhältnis die die Mobilität betreffenden Regelungen im Grundgesetz, also insbesondere die bezogen auf Bundesstraßen, die Bundeswasserstraßen, den Luftverkehr und die Eisenbahnen des Bundes zueinander stehen. Dabei geht es darum festzustellen, welche Ungleichgewichte insoweit bestehen. In einer Doktorarbeit wird schließlich untersucht, ob eine Güterverkehrsabgabe, mit deren Hilfe eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene bewirkt werden könnte, rechtlich zulässig wäre.

Dieses Ziel der Verlagerung gibt es doch schon seit Jahren.

Das ist richtig. Aber ebenso richtig ist, dass der gegenläufige Trend nicht gebremst werden konnte. Über die sicherlich vielfältigen Ursachen für diese Entwicklung will ich hier gar nicht philosophieren. Es geht auch nicht darum, eine solche Abgabe zu propagieren. Das bescheidene Ziel besteht lediglich darin zu prüfen, ob die Erhebung ginge, wenn man sie denn wollte.

Die Politik müsste das doch nur beschließen.

Ganz so einfach ist das nicht. Das Grundgesetz sieht ausdrücklich nur Gebühren, Beiträge und Steuern vor. Die Güterverkehrsabgabe würde aber nicht darunter fallen, sondern wäre eine weitere Abgabe, für die sich die Bezeichnung Sonderabgabe eingebürgert hat. Unter engen Voraussetzungen hat das Bundesverfassungsgericht es für möglich gehalten, Sonderabgaben zu erheben.

Was könnte Ihr Beitrag sein?

Es muss – unter Auswertung der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts – sorgfältig geprüft werden, ob die Voraussetzungen erfüllt werden können. Gegebenenfalls müssen auch unterschiedliche Konzepte für eine Abgabe nebeneinander gestellt werden, um ermitteln zu können, wann man auf der rechtlich sicheren Seite wäre. Jedenfalls sollte eine Lösung zur Verfügung stehen, wenn seitens der Politik die Frage kommt. Daran arbeiten wir.

Action baut in Peine Zentrallager

Rund 800 Arbeitsplätze sollen geschaffen werden.

Peine. Das niederländische Handelsunternehmen Action errichtet im Industriegebiet in Peine ein neues Distributionszentrum. Das Gebäude mit 90 000 Quadratmeter Fläche ist bereits im Bau, am Montag wurde der Projektstart offiziell mit dem symbolischen ersten Spatenstich gefeiert.

Im Oktober soll der Bau fertig sein. Das Unternehmen schafft nach eigenen Angaben rund 800 neue Arbeitsplätze. Die Investition soll rund 50 Millionen Euro betragen. In dem Peiner Zentrum werden künftig rund 6000 Non-Food-Artikel für die Filialen in Nord- und Ostdeutschland sowie in Polen umgeschlagen. Der Discounter bietet Alltagsprodukte zu günstigen Preisen an und betreibt mehr als 1100 Filialen in Europa.

Peine baut damit seine Spitzenposition als Logistikhochburg aus. In Stadt und Kreis gibt es mehr als 70 Fuhr- und Speditionen. *tsf*

Redakteure streiken

Braunschweig. Am Montag sind die Tarifverhandlungen für die Tageszeitungsredaktionen in die vierte Runde gegangen. Begleitet wurden sie von Arbeitsniederlegungen tarifbeschäftigter Redakteure. Bei unserer Zeitung fand ein ganztägiger Warnstreik statt.

Für die bundesweit rund 13 000 Tageszeitungsjournalisten fordern der Deutsche Journalisten-Verband und die Deutsche Journalisten-Union in der Gewerkschaft Verdi 4,5 Prozent mehr Geld für freie und fest angestellte Redakteure, mindestens aber 200 Euro mehr im Monat. Laut Verdi hat der Bundesverband Deutscher Zeitungsverleger bisher eine Erhöhung der Gehälter um zweimal 1,3 Prozent bei einer Vertragslaufzeit von 30 Monaten angeboten. *hs*

NACHRICHTEN

Autobauer: Prämie für E-Autos verlängern

Berlin. Die Autoindustrie hat sich für eine Verlängerung der Elektroauto-Kaufprämie ausgesprochen. Der „Umweltbonus“ solle über den Juni 2019 hinaus fortgeführt werden, sagte der Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA), Bernhard Mattes, auf dem Mobilitätskongress „Future Mobility Summit“ des „Tagesspiegels“ in Berlin. Zudem gelte es, den Aufbau privater Ladestationen sowohl rechtlich als auch finanziell zu unterstützen.

Exportwirtschaft wächst langsamer

Wiesbaden. Die exportorientierte deutsche Wirtschaft hat im Februar einen Dämpfer erhalten. Die Ausfuhren verloren deutlich an Schwung, wie aus Daten des Statistischen Bundesamtes hervorgeht. Im Februar stiegen die Exporte im Vergleich zum Vorjahresmonat um 2,4 Prozent auf 104,7 Milliarden Euro. Im Januar hatte es ein Plus von 8,6 Prozent gegeben. Laut Ökonomen hat die deutsche Wirtschaft ihr Tempo zum Jahresauftakt gedrosselt. *dpa*