

Schriften zum Verkehrsmarktrecht

5

Matthias Knauff (Hrsg.)

# ÖPNV als Bestandteil und Gegenstand der Verkehrswende

5. Jenaer Gespräche zum Recht des ÖPNV



**Nomos**

Schriften zum Verkehrsmarktrecht

herausgegeben von

Prof. Dr. Matthias Knauff, LL.M. Eur.

Band 5

Matthias Knauff (Hrsg.)

# ÖPNV als Bestandteil und Gegenstand der Verkehrswende

5. Jenaer Gespräche zum Recht des ÖPNV



**Nomos**



Onlineversion  
Nomos eLibrary

**Die Deutsche Nationalbibliothek** verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-8487-8163-8 (Print)

ISBN 978-3-7489-2591-0 (ePDF)

1. Auflage 2021

© Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden 2021. Gesamtverantwortung für Druck und Herstellung bei der Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG. Alle Rechte, auch die des Nachdrucks von Auszügen, der fotomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung, vorbehalten. Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier.

## Vorwort

Im Rahmen der Klimaschutzbemühungen kommt dem Verkehrssektor eine zentrale Bedeutung zu. Das BVerfG hat dies in seiner Entscheidung zum Klimaschutzgesetz vom 24. März 2021 deutlich hervorgehoben. Die Erforderlichkeit einer Verkehrswende analog und in Verbindung mit der Energiewende steht daher außer Frage. Der ÖPNV ist notwendig deren Bestandteil und erfährt damit zugleich eine neue Rechtfertigung. Ungeachtet dessen stehen Kommunen und Verkehrsunternehmen vor großen und vielfältigen Herausforderungen, die technischer, ökonomischer und auch rechtlicher Lösungen bedürfen. Der vorliegende Band dokumentiert die Mehrzahl der Vorträge, die bei den am 8. November 2019 von der Forschungsstelle für Verkehrsmarktrecht an der Friedrich-Schiller-Universität Jena veranstalteten 5. Jenaer Gesprächen zum Recht des ÖPNV gehalten wurden, in aktualisierter Fassung. Dank für die finanzielle Unterstützung der Veranstaltung und des Tagungsbandes gilt der Ernst & Young Law GmbH Rechtsanwaltsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft. Für die Unterstützung bei der Herausgabe des Bandes ist den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern meines Lehrstuhls, insbesondere Frau wiss. Mit. Janine Delcuvé und Frau stud. jur. Isabell König, zu danken.

Jena, September 2021

*Prof. Dr. Matthias Knauff, LL.M. Eur.*



## Inhalt

Ansatzpunkte für eine Verkehrswende im geltenden Recht <i>Matthias Knauff</i>	9
Drittnutzerfinanzierter ÖPNV <i>Oliver Wittig</i>	31
Neue Regulierungsansätze für Sharing-Angebote <i>Roman Ringwald</i>	57
Ökonomische und regulatorische Zukünfte des ÖPNV in Deutschland <i>Wolfgang Schade und Christian Scherf</i>	73
Stärkung des ÖPNV durch verbesserte Planungs- und Finanzierungsstrukturen <i>Michael Rodi</i>	129



# Ansatzpunkte für eine Verkehrswende im geltenden Recht

Prof. Dr. Matthias Knauff, LL.M. Eur.\*

## A. Einleitende Bemerkungen

Der Verkehr ist eine der bedeutendsten Quellen von Luftschadstoffen und CO<sub>2</sub>.<sup>1</sup> Es steht daher außer Frage, dass seine Emissionen aus Gründen des Gesundheits-,<sup>2</sup> Umwelt- und Klimaschutzes reduziert werden müssen. Konsequenterweise bezieht § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 i.V.m. Anlage 1 Nr. 4 KSG den Verkehr umfassend in die CO<sub>2</sub>-Reduktionsverpflichtungen ein. Die konkreten Einsparziele ergeben sich aus Anlage 2. Ausgehend von einem CO<sub>2</sub>-Emissionsziel von 150 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr 2020, das aufgrund des deutlich geringeren Verkehrsgeschehens während der Corona-Pandemie erreicht werden konnte,<sup>3</sup> sollte dieses – vor der Qualifikation des KSG als unzureichend und daher verfassungswidrig durch das BVerfG<sup>4</sup> – bis zum Jahr 2030 auf 95 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent sinken. Nunmehr ist eine Reduktion auf 85 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent vorgesehen. Zugleich ist Mobilität in ihren vielfältigen Ausprägungen und Zwecken<sup>5</sup> eine grundlegende Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit jeder modernen Wirtschaft und Gesellschaft, die auch grundrechtlich abgesichert ist.<sup>6</sup> Eine Bekämpfung der negativen Folgen von Verkehr durch den Verzicht darauf scheidet daher weithin aus.

---

\* Der Verfasser ist Inhaber des Lehrstuhls für Öffentliches Recht, insbesondere Öffentliches Wirtschaftsrecht, und Leiter der Forschungsstelle für Verkehrsmarktrecht an der Friedrich-Schiller-Universität Jena sowie Richter am Thüringer Oberlandesgericht (Vergabesenat).

1 Siehe dazu <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraglicher> (Internetzitat v. 16.5.2021).

2 Dazu *Knauff*, in: Kment/Rossi (Hrsg.), *Urbane Mobilität*, 2021, S. 25 ff.

3 Vgl. <https://www.bmu.de/pressemitteilung/treibhausgasemissionen-sinken-2020-um-87-prozent/>.

4 BVerfG, Beschl. v. 24.3.2021 – 1 BvR 2656/18 u.a.

5 Dazu im Überblick *Knauff*, in: Ruffert (Hrsg.), *Europäisches Sektorales Wirtschaftsrecht*, 2. Aufl. 2020, § 6 Rn. 4 ff.

6 Umfassend *Gleich*, *Grundrechtliche Determinanten des Verkehrsmarktrechts. Eine rechtswissenschaftliche Untersuchung unter Betrachtung des straßengebundenen ÖPNV*, 2021.

Analog zur Energiewende ist daher die Vorstellung einer Verkehrs- oder Mobilitätswende<sup>7</sup> entwickelt worden. Deren wesentliche Elemente sind die Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie des unmotorisierten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und der Abschied vom Verbrennungsmotor (jedenfalls) herkömmlicher Bauart. Im Einzelnen bestehen erhebliche Unsicherheiten und eine intensive politische Diskussion über die künftige Ausgestaltung des Verkehrs in Deutschland. Dessen ungeachtet soll im Folgenden eine Untersuchung des geltenden Rechts daraufhin erfolgen, ob und in welcher Weise es bereits Ansatzpunkte für eine ökologisch orientierte Umgestaltung des Verkehrs enthält. Hierzu werden planerische Instrumente (B.), Anforderungen an Kraftfahrzeuge (C.), rechtliche Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität (D.) sowie im Hinblick auf Alternativen zum MIV (E.) in den Blick genommen. Ein kurzes Fazit beschließt den Beitrag (F.).

## B. Planerische Instrumente

Verkehr ist unmittelbar wie auch mittelbar seit jeher Gegenstand zahlreicher Planungen. Herkömmlich zielten diese vor allem darauf ab, seinem Raumbedarf Rechnung zu tragen. Zunehmend traten ökologische Zielsetzungen hinzu. Die Verkehrswende, der ebenso wie der Energiewende die Vorstellung einer zumindest weitgehenden Steuerbarkeit des Sachbereichs zugrunde liegt, kann hieran unmittelbar anknüpfen. Bestehende Planungsinstrumente können – ggf. mit einer neuen oder zusätzlichen Zwecksetzung versehen – für die Zwecke einer Beeinflussung des Verkehrs nutzbar gemacht werden.

### I. Luftreinhalteplan

Das Luftreinhalteplanungsrecht zielt im Hinblick auf die Wahrung der Luftqualität vor allem auf eine Einhaltung der europarechtlich vorgegebenen und in der 39. BImSchV umgesetzten Immissionsgrenzwerte ab, die sich allerdings nicht auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß beziehen.<sup>8</sup> Bei Grenzwertüberschreitungen verpflichtet § 47 Abs. 1 S. 1 BImSchG „die zuständige Behörde einen

---

<sup>7</sup> Vgl. v. *Lojewski*, IR 2019, 221 ff., 245 ff.; *Faber*, IR 2019, 290 ff.

<sup>8</sup> Siehe dazu aktuell auch EuGH, Urt. v. 3.6.2021 – C-635/18, Rn. 76 ff. – Kommission/Deutschland.

Luftreinhalteplan aufzustellen, welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt“. Bei der Gefahr der Grenzwertüberschreitung ist ein Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen aufzustellen, der nach § 47 Abs. 2 S. 3 BImSchG darauf abzielt, die Gefahr der Überschreitung der Werte zu verringern oder den Zeitraum, während dessen die Werte überschritten werden, zu verkürzen. Gemäß § 47 Abs. 4 BImSchG sind „[d]ie Maßnahmen ... entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Immissionswerte ... beitragen.“ Dies schließt den Verkehr ein, wie § 27 Abs. 3, § 28 Abs. 2 S. 2 39. BImSchV klarstellen. Werden allerdings „Maßnahmen im Straßenverkehr erforderlich, sind diese im Einvernehmen mit den zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden festzulegen.“ Letztere sind auch nach § 40 Abs. 1 S. 1 BImSchG für die Durchführung der notwendigen Maßnahmen, etwa Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Fahrverbote, zuständig.<sup>9</sup> Praktische Bedeutung hat auch die Einrichtung von Umweltzonen gemäß § 40 Abs. 3 BImSchG i.V.m. 35. BImSchV erlangt. Eine Einschränkung folgt allerdings aus § 47 Abs. 4a BImSchG, der als Reaktion auf die Bestätigung der Rechtmäßigkeit von „Dieselfahrverboten“ durch das BVerwG<sup>10</sup> eingeführt wurde.<sup>11</sup> Nach dessen Satz 1 kommen „Verbote des Kraftfahrzeugverkehrs für Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor ... wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid in der Regel nur in Gebieten in Betracht, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten worden ist.“ Letzteres erfolgt praktisch kaum.<sup>12</sup> Auch sind in Rechtsprechung und Literatur – begründete – Zweifel an der Europarechtskonformität der Regelung geäußert worden.<sup>13</sup> Überdies sind nach § 47 Abs. 4a S. 1 BImSchG zahlreiche Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor auf Grundlage des Luftreinhalteplans ausgenommen, insbesondere neuere Kraftfahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 6 bzw. VI, bei denen der Ge-

---

9 Näher *Knauff*, in: Führ (Hrsg.), GK-BImSchG, 2. Aufl. 2019, § 40 Rn. 21 ff.

10 BVerwG, NVwZ 2018, 883 ff. und 890 ff.; zur Unverhältnismäßigkeit eines Dieselfahrverbots bei absehbarer Einhaltung des Grenzwerts für Stickstoffdioxid BVerwG, NVwZ 2020, 1191.

11 Vgl. BT-Drucks. 19/6335, S. 7.

12 Siehe näher <https://www.umweltbundesamt.de/daten/luft/stickstoffdioxid-belastung#belastung-durch-stickstoffdioxid> (Internetzitat v. 16.5.2021).

13 VGH Mannheim, NVwZ 2019, 813 Rn. 74; OVG Münster, Urt. v. 31.07.2019 – 8 A 2851/18, Rn. 281 ff. (juris); *Laskowski*, ZRP 2019, 44 (46 ff.); *Scheidler*, NVwZ 2019, 751 (754); *Will*, NZV 2019, 17 (24 f.).

setzgeber von einem hinreichend schadstoffarmen und daher gesundheitlich unbedenklichen Betrieb ausgeht.<sup>14</sup>

Im Luftreinhalteplan können zudem „positive“ verkehrsbezogene Maßnahmen vorgesehen werden. Dies gilt sowohl für die Gestaltung der Verkehrsführung, durch die insbesondere Durchgangsverkehre in gewissem Umfang verlagert werden können,<sup>15</sup> als auch für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für immissionsfreie Verkehre, insbesondere den Radverkehr.<sup>16</sup>

## II. Nahverkehrsplan

Ein höchst bedeutsames<sup>17</sup> Instrument zur planerischen Beeinflussung des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch Kommunen mit Aufgabenträgerfunktion ist der in § 8 Abs. 3 PBefG bundesrechtlich verankerte und in den Landesnahverkehrsgesetzen näher ausgestaltete Nahverkehrsplan<sup>18</sup>. Dieser ist mit anderen raumbedeutsamen Planungen abzustimmen und bildet nach § 8 Abs. 3 S. 7 PBefG „den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs“ mit dem in S. 1 der Vorschrift definierten Ziel, eine ausreichende – sowie mit Wirkung vom 1.8.2021 „den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechende“ – Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherzustellen. Hinsichtlich der Bestimmung der ausreichenden Verkehrsbedienung verfügen die zuständigen Behörden über eine – wenn auch nicht unbegrenzte – Einschätzungsprärogative.<sup>19</sup> Insbesondere sind auch den ÖPNV im Verhältnis zum MIV stärkende Angebotsplanungen zulässig. Die Inhalte beziehen sich insbesondere auf „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integri-

---

14 Vgl. BT-Drucks. 19/6335, S. 10.

15 OVG Hamburg, Urt. v. 29.11.2019 – 1 E 23/18, Rn. 201 f. (juris); zu den (weiten) Grenzen EuGH, ZUR 2012, 291 ff.

16 Kritisch hinsichtlich der Wirksamkeit allerdings OVG Münster, Urt. v. 12.9.2019 – 8 A 4775/18, Rn. 331 (juris); *Brandt*, NVwZ 2018, 945 (948).

17 So auch schon *Pützenbacher*, NZV 1998, 104; von einem „politischen Steuerungsinstrument“ spricht *Winnes* in: *Saxinger/Winnes* (Hrsg.), *Recht des öffentlichen Personenverkehrs*, Stand 12/2020, § 8 Abs. 3 PBefG Rn. 14.

18 Dazu ausführlich *Werner*, in: *Baumeister* (Hrsg.), *Recht des ÖPNV II*, 2013, A3 Rn. 170 ff.; im Überblick *Brenner/Arnold*, NVwZ 2015, 385 ff.

19 Vgl. VG Augsburg, Urt. v. 24.3.2015 – Au 3 K 13.2063, Au 3 K 14.34; *Knauff*, in: *ders.* (Hrsg.), *Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit im ÖPNV*, 2017, S. 11 (20 ff.).

on der Verkehrsleistungen“.<sup>20</sup> Letztere erfahren zudem durch § 8 Abs. 3b PBefG eine kartellrechtliche Privilegierung, soweit sie auf Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen beruhen.<sup>21</sup>

Landesrechtliche Ergänzungen nehmen teilweise weitere Konkretisierungen vor, wie exemplarisch am Beispiel Thüringens aufgezeigt werden soll. So hat der Nahverkehrsplan nach § 5 Abs. 1 S. 3 ThürÖPNVG „den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen.“ Ziel ist gemäß § 2 Abs. 3 ThürÖPNVG, dass der ÖPNV „unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze organisiert und durchgeführt werden [soll]. Der die Fläche des Landes erschließende SPNV ist als Grundangebot des ÖPNV auszugestalten und so mit dem regionalen und städtischen StPNV zu verknüpfen, dass durchgehende, weitestmöglich vertaktete Verkehrsangebote gewährleistet werden. Grundsätzlich soll für die Bevölkerung in allen Landesteilen erreicht werden, dass jeder die wichtigen Ziele seiner täglichen Lebensgestaltung unter zumutbaren Bedingungen zu sozialverträglichen Tarifen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen kann.“ Den Aufgabenträgern weist § 4 ThürÖPNVG hierzu explizit eine Koordinierungsaufgabe zu.

Eine Pflicht zur Realisierung des im Nahverkehrsplan vorgesehenen ÖPNV-Angebots besteht allerdings ungeachtet der Ergänzung des PBefG zum 1.8.2021 durch § 1a PBefG, wonach „[b]ei Anwendung dieses Gesetzes ... die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen [sind]“, nicht. Sofern die darin vorgesehenen Verkehrsleistungen nicht unternehmerisch erbracht werden (können), kommt eine behördliche Bestellung nach § 8a PBefG i.V.m. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Be-

---

20 Zur umstrittenen Frage der Detailgenauigkeit siehe *Knauff*, Der Gewährleistungsstaat: Reform der Daseinsvorsorge, 2004, S. 413 ff.; zu den ergänzenden Vorgaben des Landesrechts *Barth*, in: Baumeister (Fn. 18), A2 Rn. 191 ff.; nach VG Köln, Urt. v. 18.3.2019 – 18 K 11690/16, bildet der Nahverkehrsplan „den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs, § 8 Abs. 3 Satz 8 PBefG, ohne sämtliche Einzelheiten für die konkrete Ausgestaltung und Durchführung einzelner Linienverkehre oder Teile derselben sowie Struktur und Höhe der ÖPNV-Tarife enthalten zu müssen. Diese sind Kernelemente der unternehmerischen Eigenverantwortung der beteiligten Verkehrsunternehmen und von diesen in erster Linie unter wirtschaftlichen Aspekten festzulegen.“

21 Dazu *Knauff*, in: Immenga/Mestmäcker (Begr.), Wettbewerbsrecht I, 6. Aufl. 2019, Verkehr Rn. 87 ff.

tracht.<sup>22</sup> Gegenüber seinen Vorgaben widersprechenden Anträgen auf Genehmigung von Verkehrsleistungen im ÖPNV entfaltet er eine Sperrwirkung, vgl. § 8 Abs. 3a, § 13 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 lit. d, Abs. 2a, Abs. 2b S. 2 PBefG.

### III. Sonstige Planungen

Der Verkehr ist überdies Gegenstand zahlreicher weiterer Planungen. In Bezug auf die notwendige Infrastruktur schließt die aus § 50 S. 1 BImSchG folgende grundlegende Verpflichtung, „[b]ei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ... die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen ... so weit wie möglich vermieden werden“ Verkehrsflächen und deren Trassierung ein.<sup>23</sup> Dabei handelt es sich im Wesentlichen<sup>24</sup> um Straßen und Schienen. Hinsichtlich der Planung einzelner Straßen und Schienenwege sind umweltrelevante Aspekte im Rahmen der auf Grundlage von §§ 13 ff. AEG, §§ 18 ff. PBefG, §§ 17 ff. FStrG zwingend und für sonstige Straßen nach den Straßengesetzen der Länder regelmäßig durchzuführenden Planfeststellung zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere, soweit eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt. Zudem ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG „[b]ei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen ... sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind“, so dass auch der Lärmschutz zu gewährleisten ist.<sup>25</sup>

Das Baurecht regelt zwar nicht in erster Linie den Verkehr; jedoch erkennt es diesen als untrennbar mit der Nutzung von Gebäuden verbunden an. Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB sollen die Bauleitpläne „eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten. Sie sollen

---

22 Zum Zusammenhang zwischen Nahverkehrsplan und Verkehrsbestellung *Knauff*, Internationales Verkehrswesen 3/2015, 12 ff.

23 Siehe nur *Wickel/Schulze-Fielitz*, in: Führ (Fn. 9), § 50 Rn. 36.

24 Zu Seilbahnen vgl. *Stenneken/Neumann*, DÖV 2016, 419 ff.

25 Näher *Schulze-Fielitz/Knauff*, in: Führ (Fn. 9), § 43 Rn. 23 ff.

dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern ...“. Anknüpfend daran sieht § 1 Abs. 6 BauGB vor, dass „[b]ei der Aufstellung der Bauleitpläne ... insbesondere zu berücksichtigen [sind] ... 9. die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung“. Im Zusammenwirken mit den weiteren umweltschutzbezogenen Anforderungen aus § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB wird deutlich, dass das Leitbild der „autogerechten Stadt“<sup>26</sup> der Vergangenheit angehört.<sup>27</sup> Freilich ist nicht zu verkennen, dass Städte in weitem Umfang existent sind und eine spezifische, nicht notwendigerweise dem Ideal des heutigen Bauplanungsrechts entsprechende Struktur aufweisen, die im Wege der Planung nicht überwunden und nur in geringem Maße beeinflusst werden kann.<sup>28</sup> Gleichwohl können große innerstädtische Brachflächen, etwa frühere Industrie- oder Bahnanlagen, genutzt werden, um planerisch den Stadtumbau in einem umweltorientierten Sinne voranzutreiben und dem entgegengesetzte Verkehre zurückzudrängen.<sup>29</sup> Dabei können auch die in § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB vorgesehenen Festsetzungen der „Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen ...“, erfolgen.

Auch insoweit treten punktuell landesrechtliche Anforderungen hinzu. So ist nach § 2 Abs. 2 ThürÖPNVG „[i]n der Landes-, der Regional- und der Bauleitplanung ... auf eine angemessene Anbindung der Wohngebiete an Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinzuwirken.“ §§ 16 ff.

---

26 Titelgebend bei *Reichow*, Die autogerechte Stadt, 1959.

27 Vgl. auch BT-Drucks. 15/2250, S. 39 f.

28 Zur Innenentwicklung siehe etwa *Spangenberg*, UPR 2009, 217 ff.; *Mitschang*, ZfBR 2013, 324 ff.; *Spannowsky*, ZfBR 2019, 748 ff.; zum Bestandsschutz bei Überplanungen *Goldschmidt*, in: Hoppenberg/de Witt, Handbuch des öffentlichen Baurechts, Stand 11/ 2019, Q Rn. 412 ff.

29 Zusammenfassend *Heil*, Autofreie Wohnquartiere. Empirische Bestandsanalyse und Zukunftschancen, Diplomarbeit 2008; *Mantau*, Autofreie Stadtviertel – Planung, Finanzierung und Realisierung aus der Perspektive der Bewohner, Investor und Stadtplaner, Magisterarbeit 2010.