

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)308-F

Stellungnahme zur 63. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 15.01.2020



Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 133

10117 Berlin

Tel.: 030 22488412

Fax: 030 22488414

Email: info@promobilitaet.de

Homepage: www.promobilitaet.de

Stellungnahme

zu den Gesetzesentwürfen der Bundesregierung vom 08. November 2019 und 02. Dezember 2019

Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Drs-Nr: 582/19)

Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Drs-Nr: 19/15619)

**Öffentliche Anhörung
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

RA Christian Funke

Geschäftsführer, Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Berlin, den 13. Januar 2020

1. **Generelle Vorbemerkungen**

- I. Pro Mobilität begrüßt grundsätzlich die vorliegenden Gesetzesentwürfe, die aus unserer Sicht einen konsequenten und gewichtigen Schritt der im Koalitionsvertrag in Aussicht gestellten umfassenden Überprüfung des Planungs- und Genehmigungsrechts auf Beschleunigungs- und Entbürokratisierungsmöglichkeiten darstellt. Durch die anhaltend hohe Investitionslinie des Bundes im Bundeshaushalt 2020 und der Finanzplanung bis 2023 steht mehr Geld für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung als in der Vergangenheit. Eine positive Wirkung für die Verkehrssituation wird allerdings erst durch erfolgreiche Baumaßnahmen erreicht. Somit rückt die Verkürzung der Planungs- und Genehmigungsphase richtigerweise in den Blickpunkt. Planungs- und Genehmigungsverfahren sind zum Engpass vieler dringend benötigter Vorhaben für Ersatz-, Aus- und Neubau an Bundesfernstraßen geworden. Eine schnellere Realisierung dieser in der Summe gesamtwirtschaftlich sehr vorteilhaften Vorhaben lässt einen hohen Nutzen für die Gesellschaft erwarten, weshalb neue rechtliche Regelungen gerechtfertigt erscheinen und genutzt werden sollten.
- II. Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. hat zusammen mit dem Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI), dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (AGV MOVE), dem Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V. (bbs) und dem Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. (HDB) zur wissenschaftlichen Unterstützung seiner Expertise bei der Kanzlei Freshfields Bruckhaus Deringer ein Gutachten „Möglichkeiten zur Beschleunigung der Planung und Genehmigung von Verkehrsprojekten“ beauftragt. Dieses Gutachten identifizierte zahlreiche konkrete Beschleunigungspotentiale am Beispiel des Ersatzneubaus von Brücken bei Autobahnen und Schienennetzen und gibt Empfehlungen für Änderungen im bestehenden nationalen Rechtsrahmen.
- III. Die Verschlankung der Genehmigungsverfahren für Ersatzneubauten bei Straße und Schiene trägt dazu bei, den Erhaltungsstau maßgeblich abzubauen und für eine sichere Infrastruktur zu sorgen. Der bautechnischen Sicherheit von Brücken ist höchste Priorität einzuräumen. Hiermit wird ein wichtiger Beitrag zur Gewährleistung der Verfügbarkeit der deutschen Verkehrsinfrastrukturen gelegt. Langfristig wird die Beseitigung von Engpässen auf der Straße Staus vermindern und vermeiden.

2. Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich (Drs-Nr: 19/15619)

- I. Pro Mobilität begrüßt das mit dem Gesetzentwurf geplante Ziel, Planungs- und Genehmigungsverfahren im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu beschleunigen. Es ist davon auszugehen, dass in der Praxis eine wirksame Beschleunigung der Infrastrukturprojekte durch Maßnahmengesetze erreicht werden kann. Auch bietet das Gesetzgebungsverfahren allen Beteiligten und betroffenen Gruppen umfassende Beteiligungsmöglichkeiten.

Durch die im Ausland oft erfolgreich erprobte Schaffung von Baurecht durch Parlamentsgesetz schafft der vorliegende Gesetzesentwurf der Bundesregierung die Grundlage für spätere Maßnahmengesetze. Dies ermöglicht in begrenzten, geeigneten Einzelfällen Verkehrsinfrastrukturprojekte durch den Deutschen Bundestag zu beschließen und in diesen Fällen das herkömmliche Verwaltungsverfahren einschließlich Herbeiführung eines Planfeststellungsbeschlusses zu ersetzen.

Die 12 in §2 MgvG aufgeführten Verkehrsinfrastrukturprojekte sind aufgrund ihrer besonders großen Relevanz (Systemrelevanz) für die Versorgung mit Gütern von Wirtschaft und Bevölkerung dringend erforderlich. Unserer Ansicht nach werden die Maßnahmengesetze für die zwölf Infrastrukturprojekte erhebliche Vorteile für das Gemeinwohl bewirken. Auch durch die zahlenmäßige Beschränkung wird dem Ausnahmearakter der Planfeststellung durch Gesetz Rechnung getragen und somit erscheint es gerechtfertigt den verwaltungsgerichtlichen Rechtsweg, der gegenüber sonstigen behördlichen Planfeststellung Beschlüssen eröffnet wäre, hier auszuschließen.

Durch die Maßnahmengesetze werden zwei entscheidende Vorteile realisiert. Nach den Erfahrungen zu wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekten nach der deutschen Einheit ist damit zu rechnen, dass Wirtschaft und Bevölkerung im gleichen Maße von der Fertigstellung der Projekte profitieren werden. Der zweite Vorteil liegt darin, dass diese höchst wichtigen Infrastrukturprojekte als relevante politische Entscheidung für ganz Deutschland gesehen werden. Durch die Befassung im Deutschen Bundestag erfahren diese Projekte eine größere demokratische Legitimation, als wenn diese nur auf der Verwaltungsebene entschieden würden. Auch wurde die Bürgerbeteiligung gegenüber dem Planfeststellungsverfahren ausgeweitet, was die Möglichkeit einer frühzeitigen Akzeptanz des Projektes erhöhen kann.

II. Ergänzungspunkte

Die für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes nötigen Warenströme bewegen sich allerdings auf allen Verkehrsträgern, wobei jeder Verkehrsträger auf die Effektivität der anderen angewiesen ist, da kein Verkehrsträger allein die steigenden Warenströme in Zukunft bewältigen können.

Erfahrungen durch Maßnahmengesetze bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße lassen sich nicht unbedingt auf andere Verkehrsträger übertragen. Um nach einem Evaluierungszeitraum von sechs Jahren nach

Inkrafttreten dieses Gesetzes eine fundierte Einschätzung über die Beschleunigungswirkung treffen zu können, sollte nach unserer Ansicht jeder Verkehrsträger mit mindestens einem herausragenden Pilotprojekt berücksichtigt werden.

Zusätzlich könnte, wie vom Innovationsforum Planungsbeschleunigung empfohlen, das Raumordnungsverfahren (ROV) in das Planfeststellungsverfahren (PFV) integriert werden, da es hier im hohen Maße zu Doppelprüfungen und doppelten Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren kommt.

3. Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Drs-Nr: 582/19)

Pro Mobilität unterstützt und befürwortet ausdrücklich die mit dem Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (PIBeschlG-III) verfolgten Ziele, die Planungs- und Genehmigungsverfahren gerade im Bereich von Ersatzneubauten bei Straße und Schiene zu beschleunigen.

Die im Gesetzesentwurf getroffenen Regelungen erscheinen uns einerseits notwendig, um insbesondere den Erhaltungsstau bei der Erneuerung von Brücken auf Straße und Schiene zu bewältigen, andererseits als geeignet und angemessen um das Ziel der Beschleunigung zu erreichen.

I. Dringende Notwendigkeit neuer Regelungen im Planungs- und Genehmigungsverfahren

Im deutschen Bundesfernstraßennetz befinden sich laut aktueller Brückenstatistik (Stand 01.09.2019) der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) etwa 39.700 Brücken mit einer Gesamtlänge von über 2100 km. Durch den zunehmenden Personen- und Güterverkehr werden diese sensiblen Bauwerke in besonderem Maße beansprucht. Der Großteil der Bauwerke, insbesondere in den alten Bundesländern, wurde bereits zwischen 1960 und 1985 errichtet. In Nordrhein-Westfalen wurden beispielsweise rund drei Viertel aller Autobahnbrücken in diesem Zeitraum gebaut. Bezogen auf die Brückenflächen wurden etwa 60% aller derzeit in Deutschland bestehenden Bauwerke vor 1985 gebaut. In den vergangenen 20 Jahren hat sich der Zustand der Brückenbauwerke an Bundesfernstraßen signifikant verschlechtert. Erreichten 1999 noch 68,1% der Brückenbauwerke mindestens die Zustandsnote *befriedigend* (1,0 - 2,4), waren es 2019 nur noch 54,7%. Im gleichen Zeitraum verdoppelte sich der Anteil der Brücken mit der Zustandsnote *ausreichend* (2,5 - 2,9). Bei Bauwerken mit einer ausreichenden Zustandsnote sind kurzfristige Instandsetzungen erforderlich. Dazu kommen noch etwa 12% der Gesamtbrückenfläche mit einem *nicht ausreichenden* (3,0 - 3,4) bzw. *mangelhaft* (3,5 – 4,0) Zustand. Bei diesen Bauwerken besteht unaufschiebbarer Handlungsbedarf.

Dies bedeutet zusammenfassend, dass mehr als 2500 Brücken auf Bundesfernstraßen dringend sanierungsbedürftig sind.

Da mehr als 70 % der gesamten Güterverkehrsleistung im Jahre 2018 über den Verkehrsträger Straße abgewickelt wurde, spielt die Verfügbarkeit für das Gemeinwohl eine nicht zu ersetzenende Rolle.

Wie sich anhand der Verschlechterung des Zustandes der Autobahnbrücken zeigt, sind mit den bisherigen Planungs- und Genehmigungsverfahren die in Zukunft anstehenden Aufgaben hinsichtlich Sicherheit und Verfügbarkeit nicht zu bewältigen.

II. § 3a Bundesfernstraßengesetz

Die Einführung von Duldungspflichten von Eigentümern, Besitzern oder Nutzungsberechtigten von Grundstücken, die für Durchführungsmaßnahmen von Unterhaltungsmaßnahmen beim Straßenbau benötigt werden, ist zu begrüßen. Die gesetzliche Duldung, selbstverständlich gegen eine angemessene Entschädigung, stellt klar, dass eine Verzögerung nicht durch eine Untersagung der temporären Nutzung von Grundstücken durch Baumaßnahmen erfolgen kann.

III. Ergänzung § 17 Abs. 1 S.2 FstrG

Bisher ist für eine Änderung grundsätzlich ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Sofern die Bundesfernstraße nicht „geändert wird“, sondern unterhalten oder instandgesetzt, besteht kein Erfordernis zur Planfeststellung oder Plangenehmigung. Die hier auftretenden Abgrenzungsprobleme bei Ersatzbauten werden im Zweifel dahingehend gelöst, dass die Behörden von einer Änderung und somit einem förmlichen Planfeststellungsverfahren ausgehen. So wurden nach Zahlen des Bundesverkehrsministeriums von den seit 1.1.2010 insgesamt 74 durchgeföhrten Ersatzneubauten an Bundesfernstraßen 54 (73 %) mit Planfeststellung, 16 (21,6 %) mit Plangenehmigung und nur 2 (2,7 %) mit dem Planverzicht durchgeführt.

Im neu eingefügten Satz 2 wird definiert, dass eine Änderung vorliegt, wenn eine Bundesfernstraße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen erweitert wird oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird.

Im Umkehrschluss des neuen Satzes 2 ergibt dies, dass alle anderen Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen und den dazugehörigen Brücken keine Änderung darstellen und somit auch kein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist.

Dieser Umkehrschluss ist aus unserer Sicht ein ganz wesentlicher Schritt zur Beschleunigung von Bauvorhaben. Dies bedeutet nämlich, dass erhaltungsbedingte Erneuerung, also Ersatzneubauten, keine Änderung im Sinne von §17 Abs.1 S.1 darstellen, also auch nicht einem Genehmigungsverfahren zu unterwerfen sind, sondern als Unterhaltungsmaßnahmen qualifiziert werden und somit ohne ein Plangenehmigungsverfahren auskommen. Aus der neu eingefügten Nr. 2 ergibt sich auch, dass bei Ersatzneubauten eine Anpassung an neue technische Standards möglich ist, da dies keine erhebliche bauliche Umgestaltung bedeutet. Dies ist auch fachgerecht, da es aus bautechnischer Sicht nicht sinnvoll wäre neue technische Erkenntnisse nicht mit einzubeziehen.

Unserer Ansicht nach lässt es sich bei der Realisierung von solchen identischen Ersatzbauten sehr gut vertreten, dass hier nur eine Instandsetzungsmaßnahme vorliegen soll, da diese Maßnahmen die Brücken nicht derart berühren, dass die Schwelle zur Änderung bereits überschritten wird.

Sehr deutlich ist dies insbesondere bei Brückenbauwerken mit sogenannten „zweigeteilten Überbau“. Sofern hier nur die Überbaukonstruktion, also

die Fahrbahnen, erneuert werden und Brückenpfeiler und Widerlager bleiben, erfolgt die Baumaßnahme ohne größeren Eingriffe in den Naturhaushalt oder zusätzlichen Flächenbedarf. Hier wird die Erneuerung des Überbaus sukzessive umgesetzt, da der Überbau je Fahrtrichtung abgetragen und wieder erneuert wird. Durch eine Fahrbahnverschränkung während der Bauphase kann zudem auch die Aufrechterhaltung des Verkehrs gewährleistet werden.

Auch hat eine Abwägung der unterschiedlichen Belange bereits im erstmaligen Genehmigungsverfahren zur Errichtung der Brücke stattgefunden. Damit wird auch die „bloße“ Erneuerung des Überbaus zum Erhalt der Brücke noch von der ursprünglichen Genehmigung bzw. dem Planfeststellungsbeschluss erfasst. Ca. 80 % der im Rahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ errichteten Brücken in Spannbetonbauweise verfügt über einen solchen geteilten Aufbau.

Bezogen auf alle Brücken der Bundesfernstraßen dürfte der Flächenanteil dieser Bauwerke mit zweiteilten Aufbau etwa bei gut 45 % liegen. Somit kommt dieser Fallkonstellation durchaus eine große Bedeutung bei der Erhaltung zu. Die Klarstellung im Gesetz trägt hier dazu bei, dass für die Durchführung der Arbeiten Planungssicherheit bei Auftraggeber und Auftragnehmer besteht.

Der neugeschaffene §17 Abs.1 a Nr.2 beinhaltet unserer Meinung nach auch die Fallkonstellation, dass eine provisorische Brücke errichtet wird, die als Übergangsbauwerk bis zur Herstellung des Ersatzbauwerkes dient. Die vorübergehende Natur dieses Eingriffes lässt es zu, diese Maßnahme ebenfalls nicht als erhebliche bauliche Änderung zu werten.

Auch wenn die Rechtsprechung der Obergerichte gezeigt hat, dass Ersatzneubauten in der Vergangenheit durchaus als Instandhaltungsmaßnahmen gewertet werden können, ist die neu geschaffene Regelung dennoch extrem wichtig. Die Abwägung im Einzelfall, ob ein Vorhaben tatsächlich noch als Instandhaltungsmaßnahme angesehen werden kann, oder ob die Schwelle zur Änderung überschritten wird, war immer mit erhöhten Begründungsaufwand verbunden und führte zu einer tatsächlichen und rechtlichen Unsicherheit. Auch wurde dies in den 16 Bundesländern nicht einheitlich gesehen. Hinzu tritt die in der Praxis zu beobachtende Tendenz der Planfeststellungsbehörden, sich auf den vermeintlich sichersten Weg zurückzuziehen und ein Planfeststellungserfordernis eher zu bejahen.

Die Rechtssicherheit ist für Auftraggeber und Auftragnehmer ein extrem hohes Gut und trägt an sich schon zur Beschleunigung bei.

Ein weiterer positiver Aspekt zur Planungsbeschleunigung ergibt sich auch daraus, dass die angespannten personellen Kapazitäten in den Planungs- und Genehmigungsbehörden für die Projekte frei sind, die ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren erfordern.

IV. Weiterer Änderungs- und Prüfbedarf

- a. Der genehmigungsfreie Ersatzbau sollte auch bei geringfügigen Kapazitätsverweiterungen möglich sein.

Da, wie bereits dargestellt, ein sicherheitsrelevanter Sanierungsstau im deutschen Fernstraßennetz besteht und sich die Güterverkehrsleistung seit 1970 verzehnfacht hat, wird deutlich, dass man die zu sanierenden Brückenbauwerke an die gestiegenen Güterverkehrsleistungen auch schnellstmöglich anpassen muss, um die Verfügbarkeit der Infrastrukturen und deren Sicherheit zu garantieren. Die Anpassung an die neuen Gegebenheiten des Verkehrs sollte wie die Anpassung der Brücke an neue technische Standards auch möglich sein, sofern dies nicht eine völlig andere Brücke ergibt. Durch die bloße Hinzunahme eines Fahrstreifens ist unserer Ansicht nach noch von der gleichen Brücke zu sprechen.

- b. Wünschenswert wäre eine europarechtskonforme Ausgestaltung von Präklusionsregeln im gerichtlichen Verfahren. So sollte bei UVP-pflichtigen Vorhaben wieder eine einheitliche Einwendungsfrist festgelegt werden nach deren Ablauf im Verfahren über die Zulässigkeit des Vorhabens als auch in einem nachfolgenden verwaltungsgerichtlichen Verfahren alle Einwendungen ausgeschlossen werden. Die im ersten Entwurf enthaltene Regelung zur Präklusion, die in der Ressortabstimmung gestrichen wurde, bildet hier eine aus unserer Sicht gute Lösung.

4. Weiterer mittel- und langfristiger Handlungsbedarf

- I. Erhebliche Beschleunigungspotentiale birgt die Verkürzung der großen Zeiträume, die zwischen Klageeingang bei Gericht und dem daraufhin festgesetzten Verhandlungstermin verstreichen. Um dieses Potential zu heben, ist eine auskömmliche personelle Ausstattung der entsprechenden Senate erforderlich. Dies gilt mit Blick auf den im Entwurf vorgesehenen Katalog der Verkehrsinfrastrukturvorhaben, für die die erstinstanzliche Zuständigkeit beim Bundesverwaltungsgericht liegen soll, auch besonders für das Bundesverwaltungsgericht.
- II. Die Planungskapazitäten der öffentlichen Hand sollten bedarfsgerecht aufgestockt werden. Dies unterstützt in der Praxis auch direkt die im vorliegenden Entwurf vorgesehenen Instrumente.
- III. Die Integration von Planungs- und Genehmigungsverfahren muss weiter vorangetrieben werden. Pilotvorhaben für ein integriertes Genehmigungsverfahren, bei dem die Belange der Raumordnung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geprüft werden, sind ein erster Schritt dazu.
- IV. Es sollte eine neue Verordnung zum Baulärm und auf dieser Basis die Schaffung neuer rechtlicher Vorgaben für die Zumutbarkeit von Immissionen durch Baulärm bei der Realisierung von Infrastrukturvorhaben geschaffen werden. Hierdurch können gerade in der Lärmsanierung Planfeststellungsverfahren vermieden und diese Projekte um rund ein Jahr beschleunigt werden. Es sollte daher vor diesem Hintergrund geprüft werden, ob schon vor Inkrafttreten einer neuen Verordnung zum Baulärm eine erste zeitnahe Beschleunigung betroffener Projekte durch eine Ergänzung der vorliegenden Regelung zur Stärkung der Plangenehmigung erreicht werden kann.
- V. Es sollte eine zeitnahe Wiederaufnahme der Anstrengungen zum Erlass einer Bundeskompensationsverordnung unter Rückgriff auf den weitgehend ausgearbeiteten Entwurf erfolgen. Falls deren flächendeckende Einführung auf Ablehnung der Länder trifft, empfiehlt das Innovationsforum eine Beschränkung des Geltungsbereichs auf die Bundes- und die Bundesauftragsverwaltung. Es sollte ein flexibler schutzgutübergreifender Kompensationsansatz erfolgen sowie keine Verschärfung der Anforderungen wie beispielsweise Ersatzgeldzahlungen. Die Möglichkeiten einer flexiblen Kompensation im betroffenen Naturraum, über die Grenzen der Gemeinde und der Kreise hinaus, müssen gestärkt werden. Die Beschaffung von Grundstücken zur Kompensation – wie in der Praxis vielfach gefordert auf Ebene der betroffenen Gemeinde oder des Kreises – stellt eine der großen Hürden für die Realisierung von Vorhaben dar. Dies gilt nicht nur für Vorhaben der Bundes- und Bundesauftragsverwaltung.
- VI. Neben einer Revision der Natura 2000 Richtlinien u.a. in Bezug auf Bestandsschutz, Individuenbezug und Kumulation ist auf EU-Ebene die Aktualisierung der Artenschutzlisten der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie der EU nach wissenschaftlichen Kriterien anzustreben.

- VII. Die Erarbeitung einer Leitlinie als Handlungsanweisung für die Genehmigungsbehörden könnte für solche Fälle hilfreich sein, in denen eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nicht vorzunehmen ist, diese aber dennoch vorgenommen wird, um die behördliche Prognoseentscheidung auf eine „gesicherte“ Grundlage zu stellen.

Über Pro Mobilität

Pro Mobilität ist ein breites Bündnis für leistungsfähige Infrastrukturen und eine sichere, nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität in Deutschland. Der Verband und seine Mitglieder haben es sich seit 2002 zur Aufgabe gemacht für die Modernisierung, Instandhaltung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Straßennetze in Bund, Ländern und Kommunen, sowie für Verkehrssicherheit und den effizienten Einsatz der Finanzmittel zu werben. Der Kreis der derzeitig 39 Mitglieder umfasst Unternehmen und Verbände aus den Bereichen Logistik, Automobilclub, Automobilwirtschaft, Bau- und Baustoffwirtschaft, Infrastrukturbetreiber, Verkehrssicherheit, Service- und Dienstleistungswirtschaft, die sich dem gemeinsamen Ziel einer leistungs- und funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur zum Wohle der Allgemeinheit verpflichtet fühlen. Pro Mobilität begleitet die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur im Dialog mit Wissenschaft, Politik und Wirtschaft und setzt sich zusammen mit seinen Mitgliedern für das Zusammenspiel aller Verkehrsträger unter Berücksichtigung des gesellschaftlichen Nutzens eines zukunftsfähigen Infrastrukturnetzes zum Wohle von Wirtschaft und Bevölkerung ein.

Impressum

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.
Friedrichstraße 133
10117 Berlin
www.promobilitaet.de
T: +49 30 22 48 84 12

Ansprechpartner

Christian Funke
Geschäftsführer
T: +49 30 22 48 84 12
funke@promobilitaet.de

Leon Gärtner
Referent für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik,
Presse und Öffentlichkeitsarbeit
T: +49 30 22 48 84 12
gaertner@promobilitaet.de