

Stadt Markdorf  
Schlossweg 6-8  
88677 Markdorf

## **Betreff: Einwendungen zur Planänderung im Planfeststellungsverfahren für den Neubau der K7743 neu Ortsumgehung Markdorf**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die oben genannten Planänderungen zum Bau der Ortsumgehung Markdorf (OUM) erheben wir die nachfolgenden Einwendungen. Wir sind betroffen als Einwohner:innen der Stadt Markdorf, die sich in der Gruppierung "Klimaplan Markdorf" aktiv für eine klimaneutrale Gesamtstadt einsetzen, die als Steuerzahler:innen den Bau dieser Straße mitfinanzieren sollen und die – wie alle Erdenbürger – die Auswirkungen auf die Biodiversität und auf das globale Klima zu tragen haben.

Die Einwendungen betreffen im Wesentlichen Klimabelange, die in der Abwägung des öffentlichen Interesses im bisherigen Planfeststellungsverfahren keine angemessene Beachtung gefunden haben.

Aufgrund des neuen artenschutzrechtlichen Konflikts mit dem kürzlich entdeckten Zauneidechsenvorkommens ist eine erneute Gesamtabwägung auf Basis der aktuellen Sachlage notwendig um festzustellen, ob für das Projekt OUM noch „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesse“ vorliegen, die Voraussetzung für die Erteilung der aktuell erforderlichen, zusätzlichen artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung sind.

Neben diesem zusätzlichen Artenschutz-Konflikt haben sich seit der Planfeststellung im Jahr 2013 in weiteren Bereichen gravierende Änderungen der Sachlage ergeben. Unter anderem die Verminderung der zu erwartenden Entlastungswirkung, Verbesserungen beim Bahn-, Bus und Radverkehr, neue Entwicklungen bei anderen Straßenprojekten im Umfeld, die prognostizierte Baukostensteigerung und ganz wesentlich die stark gestiegene Priorität des Klimaschutzes.

Die Hitzesommer 2018 und 2019 mit großflächigen Waldschäden, die Überflutungen im Ahrtal, die Zunahme von Waldbränden in Europa und Deutschland zeigen die Auswirkungen der Klimakrise ganz unmittelbar. Ebenso werden auf lokaler Ebene die Folgen des Klimawandels immer sichtbarer, wie unter anderem dem Bericht des Markdorfer Stadtförsters über den Waldzustand und die Forstbewirtschaftung zu entnehmen ist<sup>1</sup>. All dies macht offensichtlich, dass die Auswirkungen des globalen Klimawandels bereits heute gravierende Folgen für unsere Gesellschaft und jede:n Einzelne:n haben. Klimaschutz ist somit eindeutig ein überlebenswichtiger und allgemein anerkannter Belang von „öffentlichem Interesse“.

Das Pariser Klimaschutzabkommen von 2015 und seine spätere Ratifizierung, vor allem aber der Bundesverfassungsgerichtsbeschluss vom Frühjahr 2021 haben dem Klimaschutz auch auf juristischer Ebene inzwischen eine viel höhere Bedeutung zugemessen als dies noch zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses der Fall war. Auch auf kommunaler Ebene hat der Klimaschutz heute hohe Priorität: So hat der Markdorfer Gemeinderat im April 2022 einstimmig beschlossen, das Ziel der klimaneutralen Kommunalverwaltung bis 2030 und der Netto-Treibhausgasneutralität der Gesamtstadt bis 2035 zu forcieren. Des Weiteren beschloss der Gemeinderat Markdorfs in gleicher Sitzung, die Beauftragung der Verwaltung mit der Erarbeitung einer Systematik zur Ausweisung der Klimafolgekosten in den Beratungsunterlagen<sup>2</sup>.

## Klimabelange

Im bisherigen Planfeststellungsbeschluss wurde den Klimabelangen nur unzureichend Rechnung getragen. Die Aussage, dass der Klimawandel ein zu abstraktes Thema sei und daher nicht in einem Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden könne<sup>3</sup>, verkennt die Größe der damit zusammenhängenden Herausforderung und die bereits heute daraus resultierenden Folgen.

Im Hinblick auf das Pariser Klimaschutzabkommen von 2015 wurde in Deutschland im Jahr 2019 das Klimaschutzgesetz (KSG)<sup>4</sup> erlassen und der nationale Klimaschutzplan 2050<sup>5</sup> fortgeschrieben. Das KSG definiert in § 3 verbindliche nationale Klimaschutzziele<sup>6</sup>, die im Jahr 2021 auf Basis des Bundesverfassungsgerichtsurteils vom April 2021 noch einmal verschärft wurden.

Ausgehend vom verbleibenden weltweiten CO<sub>2</sub>e-Emissionsbudget, welches die Beschränkung der Erderwärmung auf maximal 1,5° erfordert, steht Markdorf rechnerisch ein Restbudget zur Verfügung: „[So] [...] wird das deutsche THG-Budget mit der Einwohner:innenzahl von Markdorf runterskaliert, [auf] [...] 1.340.000 t CO<sub>2</sub>e für 2016–2035“<sup>7</sup>. Mit diesem, heute großteils bereits verbrauchten Restbudget gilt es sparsam und sorgfältig umzugehen, da alle darüber hinausgehenden Emissionen mit sehr hohen Kosten verbunden sein werden.

Da das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg das Territorialprinzip verwendet, sind die auf der Ortsgemarkung entstehenden CO<sub>2</sub>e-Emissionen für das Erreichen der kommunalen Klimaneutralität bis 2035 und der landesweiten Klimaneutralität bis 2040 maßgeblich.

Die zu betrachtenden klimarelevanten Aspekte von Straßenbauvorhaben entfalten unterschiedliche Wirkung. Sie können unterschieden werden nach Emissionen bedingt durch den Verkehr, durch Errichtung, Unterhaltung und Betrieb, sowie durch Landnutzungsänderungen. Zudem sind diejenigen Wirkungen zu berücksichtigen, die erst aus dem Klimawandel resultieren und durch Klimaanpassungsstrategien zu bewältigen sind. Darunter fallen der Schutz der Straße gegen Extremwetterereignisse wie Hochwasser oder Hangrutschungen, die Auswirkungen der Straße auf den Wasserhaushalt in der Landschaft (z.B. Einplanung von Rückhaltemaßnahmen wie Mulden/Rigolensystemen), auch die Wirkungen infolge einer erhöhten Dynamik in der Entwicklung des Umweltzustands sind zu berücksichtigen (z.B. Arealverschiebungen von Arten und damit Bedeutungszunahme von Biotopverbundmaßnahmen)<sup>8</sup>.

## Verkehrsemissionen

In Anbetracht des Klimawandels und der sich verändernden politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen sind die Treibhausgasemissionen, insbesondere CO<sub>2</sub>-Emissionen heute als ein relevanter Faktor bei jedem Vorhaben anzusehen. Motorbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen wurden im bisherigen Planfeststellungsverfahren jedoch nicht berücksichtigt<sup>9</sup>. Im Unterschied zu anderen Schadstoffemissionen sind hier für die Auswirkung auf das Klima auch keine Grenzwerte, sondern die kumulierten Emissionen entscheidend. Alle auf der Markdorfer Gemarkung ausgestoßenen Treibhausgasemissionen werden von dem für Markdorf ermittelten Restbudget abgezogen. Spätestens ab Erreichen der gesamtstädtischen Treibhausgasneutralität im Jahr 2035, müssen die dann noch auf Markdorfer Gemarkung entstehenden Treibhausgase (THG) über Kompensationszahlungen ausgeglichen werden. Hierbei ist von einem Betrag von über 720,00 €/t CO<sub>2</sub>e auszugehen<sup>10</sup>. Da die OUM als außerorts gelegene Straße mit höheren Geschwindigkeiten befahren werden kann als die bestehenden Alternativen, ist von erhöhten Luftwiderständen auszugehen. „Dies führt“, laut Umweltbundesamt „maßgeblich zu einem erhöhten Energiebedarf und in der Folge zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch und damit auch erhöhten CO<sub>2</sub>-Emissionen pro gefahrenem Kilometer“<sup>11</sup>. Da die Wegstrecken im Fall der Umsetzung der OUM in der Länge zu den heutigen Alternativen vergleichbar sind, kann davon ausgegangen werden, dass die zurückgelegten Kilometer nicht vermindert werden und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen ansteigen. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass eine neue Straße in den meisten Fällen auch neuen Verkehr induziert<sup>12</sup>. Dies gilt insbesondere für Ortsumfahrungsstraßen<sup>13</sup>. Alle auf Markdorfer Gemarkung entstehenden Emissionen müssen ab dem Jahr 2035 kompensiert werden. Somit stellt jede Zunahme des Verkehrs und damit verbundener THG-Emissionen eine erhebliche finanzielle Belastung für die Stadt Markdorf dar. Gleiches gilt, aufgrund des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg spätestens ab dem Jahr 2040, für alle übrigen von der OUM betroffenen Kommunen, sollten sich diese nicht ebenfalls eigene, noch ambitioniertere Klimaneutralitätsziele stecken<sup>14</sup>.

## Emissionen und weitere Folgen aus Errichtung, Unterhaltung und Betrieb

Wie die Verkehrsemissionen, so sind auch die THG-Emissionen, die durch den Bau, Unterhalt und Betrieb der OUM verursacht werden, vom Emissions-Restbudget der Stadt Markdorf abzuziehen. Dadurch wird besagtes Restbudget geschmälert und die Handlungsspielräume der Stadt Markdorf in anderen Bereichen werden erheblich eingeschränkt. Dem kann nur durch schnellere Fortschritte in der Emissionsreduktion an anderer Stelle begegnet werden, die wiederum meistens nur durch weniger kosteneffiziente Maßnahmen zu erzielen sind. Die daraus resultierenden Mehrausgaben wirken sich negativ auf den städtischen Haushalt aus. Ferner ist die mit dem Bau einhergehende direkte finanzielle Belastung des Haushalts der Stadt Markdorf von mindestens 11 Mio. Euro erheblich. Für die immer wichtiger werdenden kommunalen Aufgaben des Klimaschutzes und der Klimawandelanpassung steht somit dieser Betrag an Haushaltsmitteln nicht zur Verfügung. In Anbetracht der breit unterstützten Forderung nach Verankerung des Klimaschutzes als kommunale Pflichtaufgabe<sup>15</sup> könnte dies in Zukunft zu relevanten Konflikten führen.

Auch die bereits heute bestehende Finanzierungslücke im Unterhalt vorhandener Verkehrsinfrastruktur stellt eine nicht zu vernachlässigende Herausforderung dar. So fehlen „Bund, Ländern und Kommunen [...] Jahr für Jahr rund 7,2 Milliarden Euro für den Erhalt, Betrieb und die Sanierung der bestehenden Straßen, Schienen und Wasserwege. [Und es] [...] droht ein

fortschreitender Substanzverzehr der Verkehrsinfrastruktur“<sup>16</sup>. Das Land Baden-Württemberg priorisiert daher Erhalt und Sanierung vor Neubau. Die Umsetzung der OUM wirkt dem entgegen und verschärft die bereits bestehende Finanzierungslücke im Unterhalt, die durch zukünftige Generationen zu schließen sein wird. Diese allgemein angespannte finanzielle Situation erschwert es darüber hinaus den Kommunen, der vom Land Baden-Württemberg formulierten Position der Stärkung der klima- und umweltfreundlichen Verkehrsträger in erforderlichem Maße zu entsprechen<sup>17</sup>.

## Landnutzungsänderung

Im Rahmen der Neuauflage der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie von 2016 hat die Bundesregierung das Ziel formuliert, den Zuwachs der Siedlungs- und Verkehrsfläche bis zum Jahr 2030 auf durchschnittlich unter 30 Hektar pro Tag zu begrenzen<sup>18</sup>. Zudem bekennt sich die Bundesregierung zur Zielsetzung der Europäischen Kommission im Rahmen der EU-Biodiversitätsstrategie, bis 2050 einen Flächenverbrauch von netto-null zu erreichen. Durch die Zielsetzung ergibt sich für das Jahr 2030 eine maximale Inanspruchnahme neuer Flächen von 10.950 ha. Der Markdorf zustehende Anteil daran kann aus dem Verhältnis der Gesamtfläche Deutschlands mit 35.7581 km<sup>2</sup> zur Fläche Markdorfs mit 40,91 km<sup>2</sup> ermittelt werden und beträgt 1,25 ha.<sup>19,20</sup> Wenn bei der OUM für die Straße inklusive Nebenflächen von einer Flächeninanspruchnahme von 17,4 ha ausgegangen wird<sup>21</sup>, von der rund zwei Drittel die Gemarkung Markdorf betreffen, so entspricht dies etwa 11,6 ha. Daraus folgt, dass das Markdorf zustehende Budget zur Inanspruchnahme neuer Flächen bei Umsetzung der OUM über einen Zeitraum von mehr als neun Jahren ausgeschöpft ist und damit für mindestens diesen Zeitraum keine weiteren Projekte umgesetzt werden können, die einen neuen Zuwachs der Siedlungs- oder Verkehrsfläche bedeuten würden. Dadurch wird die Handlungsfähigkeit der Stadt Markdorf erheblich eingeschränkt und andere Entwicklungen von öffentlichem Interesse werden verunmöglicht.

## Klimawandelanpassung

Durch den immer weiter fortschreitenden, auch in der Bodenseeregion spürbaren Klimawandel gewinnen Klimaanpassungsstrategien zunehmend an Bedeutung. Davon zeugt nicht nur die aktuelle Fachdiskussion, sondern auch die Aufnahme einer Anpassungsstrategie in das Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Baden-Württemberg im Rahmen der Novellierung von 2022<sup>22</sup>.

Im bisherigen Planfeststellungsverfahren wurde dieser Tatsache nur unzureichend Rechnung getragen. Es wird festgestellt, dass es durch den Bau der OUM „zu erheblichen Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern [kommt]“<sup>23</sup>. Die geringe Gewichtung dieser Feststellung ist jedoch keineswegs mit der heutigen Realität zu vereinbaren. Die Neuversiegelung von 5,69 ha Fläche<sup>24</sup> hat erhebliche Auswirkungen auf den Wasserhaushalt in der Landschaft. In Anbetracht zunehmender Starkregenereignisse ist der Flächenversiegelung eine weitaus größere Beachtung zu schenken.

Dies gilt auch für mögliche Auswirkungen von Infrastrukturprojekten auf das Kleinklima. Eine umfassende, den Klimawandel berücksichtigende Untersuchung derselben hat im Rahmen des bisherigen Planfeststellungsverfahrens jedoch nicht stattgefunden<sup>25</sup>.

Mögliche, durch den Klimawandel verursachte „Arealverschiebungen von Arten und damit [die] Bedeutungszunahme von Biotopverbundmaßnahmen“<sup>26</sup> sind ebenfalls verstärkt zu

berücksichtigen. Aufgrund der Zerschneidung der Landschaft schränkt die OUM die Möglichkeiten zur zukünftigen Umsetzung von Biotopverbundmaßnahmen stark ein.

## Zusammenfassung

Da die vorgenannten Aspekte zu den existenziell wichtigen Themen Klimaschutz und Klimawandelanpassung bei der Darlegung der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ im Rahmen des Antrags auf artenschutzrechtliche Ausnahme unter Punkt 5 größtenteils nicht erwähnt, geschweige denn diskutiert oder abgewogen wurden<sup>27</sup>, kann der aktuelle, zusätzliche artenschutzrechtliche Eingriff damit nicht gerechtfertigt werden. Daher ist es zwingend erforderlich, bezüglich der Planrechtfertigung des Gesamtprojekts, eine erneute Abwägung aller aktuell relevanten Aspekte – einschließlich der Klimaschutz- Problematik – durchzuführen.

Markdorf, den

Vorname, Name

Anschrift

Unterschrift

- <sup>1</sup> Vgl. Stoetzner, Thilo: Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Gemeinderates, vom Dienstag, den 30.11.2021, Stadt Markdorf, o. D., S. 17–18.
- <sup>2</sup> Vgl. Stoetzner, Thilo: Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Gemeinderates der Stadt Markdorf, vom Dienstag, den 05.04.2022, Stadt Markdorf, o. D., S. 11–12.
- <sup>3</sup> Vgl. Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Recht und Planfeststellung: Planfeststellungsbeschluss vom 08.11.2013 für den Neubau der K7743 Ortsumgehung Markdorf, 08.11.2013, S. 96–97.
- <sup>4</sup> Vgl. Die Bundesregierung: Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) geändert worden ist, 12.12.2019, <https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/KSG.pdf> (abgerufen am 28.09.2022).
- <sup>5</sup> Vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU): Klimaschutzplan 2050: Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung, 02.2019, [https://www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan\\_2050\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf) (abgerufen am 28.09.2022).
- <sup>6</sup> Vgl. Die Bundesregierung: KSG, 2019, § 3.
- <sup>7</sup> Vgl. GermanZero e. V.: Markdorf klimaneutral 2035 – LocalZero: Die Klimavision von GermanZero, 2022, <https://germanzero.de/loesungen/localzero> (abgerufen am 16.06.2022), S. 7.
- <sup>8</sup> Vgl. Balla, Stefan/Sven Reiter/Grischa Löwe/Fanny Mundt/Florian Gans: Klimawandel und Straßen – Integration einer Treibhausgasbilanz in die Neu- und Ausbauplanung?, in: Natur und Landschaft, Nr. 9/10–2022, 26.08.2022, doi:10.19217/NuL2022-09-01.
- <sup>9</sup> Vgl. Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Recht und Planfeststellung: Planfeststellungsbeschluss vom 08.11.2013 für den Neubau der K7743 Ortsumgehung Markdorf, 08.11.2013, S. 256.
- <sup>10</sup> Vgl. Umweltbundesamt (UBA): Gesellschaftliche Kosten von Umweltbelastungen – Klimakosten von Treibhausgas-Emissionen, in: Umwelt Bundesamt, 2020, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen#klimakosten-von-treibhausgas-emissionen> (abgerufen am 30.08.2022).
- <sup>11</sup> Vgl. Philipp Klöckner/Martin Lange: Klimaschutzinstrumente im Verkehr: Tempolimit auf Straßen außerorts, Umweltbundesamt, 25.03.2022, S. 3, Z. 1 ff.
- <sup>12</sup> Vgl. Goodwin, Phil: Empirical evidence on induced traffic, in: SpringerLink, 01.02.1996, [https://link.springer.com/article/10.1007/BF00166218?error=cookies\\_not\\_supported&code=49c61c2c-2889-4b18-b618-81ea2b4c7159](https://link.springer.com/article/10.1007/BF00166218?error=cookies_not_supported&code=49c61c2c-2889-4b18-b618-81ea2b4c7159) (abgerufen am 27.09.2022).
- <sup>13</sup> Vgl. Günthner, Stephan: Fakten über Ortsumfahrungen, Berlin, de: BUND Bundesgeschäftsstelle, Referat für Verkehrspolitik, 2004, [http://vorort.bund.net/verkehr/themen/themen\\_30/files/5056\\_fakten\\_ou.pdf](http://vorort.bund.net/verkehr/themen/themen_30/files/5056_fakten_ou.pdf), S. 7.
- <sup>14</sup> Vgl. Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG BW) in der Fassung vom 12. Oktober 2021, §4.
- <sup>15</sup> Vgl. Klima-Bündnis: Klimaschutz und Klimaanpassung als kommunale Pflichtaufgabe(n) verankern, 09.2022, [https://www.klimabuendnis.org/fileadmin/Inhalte/5\\_Newsroom/2022\\_News/Positionspapier\\_Kurzfassung\\_final.pdf](https://www.klimabuendnis.org/fileadmin/Inhalte/5_Newsroom/2022_News/Positionspapier_Kurzfassung_final.pdf) (abgerufen am 27.09.2022).
- <sup>16</sup> Vgl. Konzepte zur Finanzierung: in: Baden-Württemberg.de, o. D., <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/strasse/verkehrsinfrastruktur/konzepte-zur-finanzierung/> (abgerufen am 28.09.2022).
- <sup>17</sup> Vgl. Konzepte zur Finanzierung, o. D.
- <sup>18</sup> Vgl. Die Bundesregierung: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie: Weiterentwicklung 2021 – Kurzfassung, 15.12.2020, <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/998006/1873556/b84e1a8f091845c8880ffb397d1fe6cb/2021-05-12-dns-2021-kurzfassung-final-barrierefrei-data.pdf?download=1> (abgerufen am 27.09.2022), S. 27.
- <sup>19</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt 2021, FS 3 Land- und Forstwirtschaft, Fischerei, R. 5.1: Flächennutzung in Deutschland, 31.12.2020, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/2\\_abb\\_flaechennutzung-d\\_2021-11-11.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/2_abb_flaechennutzung-d_2021-11-11.pdf).
- <sup>20</sup> Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Gebietsfläche in km<sup>2</sup>: Tabelle 171-01-5, 31.12.2012, <https://www.regionalstatistik.de> (abgerufen am 23.04.2014)
- <sup>21</sup> Vgl. Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Recht und Planfeststellung: Planfeststellungsbeschluss vom 08.11.2013 für den Neubau der K7743 Ortsumgehung Markdorf, 08.11.2013, S. 175.

<sup>22</sup> Vgl. Anpassungsstrategie des Landes Baden-Württemberg: in: Baden-Württemberg.de, 12.01.2022, <https://um.baden-wuerttemberg.de/de/klima/anpassung-an-den-klimawandel/anpassungsstrategie-baden-wuerttemberg/> (abgerufen am 28.09.2022).

<sup>23</sup> Vgl. Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Recht und Planfeststellung: Planfeststellungsbeschluss vom 08.11.2013 für den Neubau der K7743 Ortsumgehung Markdorf, 08.11.2013, S. 39.

<sup>24</sup> Vgl. Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Recht und Planfeststellung: Planfeststellungsbeschluss vom 08.11.2013 für den Neubau der K7743 Ortsumgehung Markdorf, 08.11.2013, S. 38.

<sup>25</sup> Vgl. Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24, Recht und Planfeststellung: Planfeststellungsbeschluss vom 08.11.2013 für den Neubau der K7743 Ortsumgehung Markdorf, 08.11.2013, S. 266.

<sup>26</sup> Vgl. Balla et al., 2022, S. 415.

<sup>27</sup> Vgl. Landratsamt Bodenseekreis Straßenbauamt: K 7743 neu, Ortsumgehung Markdorf Antrag auf artenschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 45 BNatSchG zum Änderungsvorhaben 'Ersatzhabitat für die Zauneidechse im Bereich Haslacher Hof', Juli 2022, Pkt. 5.1, S. 4.