

Entwurf für die Regelungsinhalte eines Bundesmobilitätsgesetzes



Der Regelungsvorschlag wurde unter Mitwirkung vieler
Expertinnen und Experten erarbeitet. Ihnen allen gilt unser Dank:

Projektbegleitkreis

Miriam Dross, SRU
Dr. Axel Friedrich, wissenschaftl. Beirat VCD
Kerstin Haarmann, VCD
Gerd Lottsiepen
Michael Müller-Görnert, VCD
Carolin Ritter, VCD
Dr. Fritz Vorholz
Dr. Jan Werner, wissenschaftl. Beirat VCD

Sowie Dr. Astrid Karl, Julia Nothnagel, Lea Regling und Vera Storre

Erweiterter Begleitkreis

Alexander Ahrens, ISL e.V. – Selbstbestimmt Leben
Prof. Dr. em. Gerd-Axel Ahrens
Stefan Bach, DIW
Prof. Dr. Stefan Bajohr, VCD
Uta Bauer, DIFU
Prof. Dr. em. Klaus J. Beckmann
Felix Berschin, Nahverkehrsberatung Südwest
Prof. Dr. Ing. Volker Blee, Hochschule RheinMain
Prof. Dr. Christian Böttger, HTW Berlin
Tilman Bracher, DIFU
Dr.-Ing. Andrea Dittrich-Wesbuer, ILS
Dr. Wolf Engelbach, Verkehrsministerium Baden-Württemberg
Dirk Flege, Allianz pro Schiene (APS)
Klaus-Peter Guettler
Christian Haarstrick, Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität (VCD)
Yvonne Hennig, Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität (VCD)
Jens Hilgenberg, BUND
Prof. Dr. i.R. Helmut Holzapfel, Zentrum für Mobilitätskultur
Burkhard Horn
Kerstin Hurek, ACE
Angelika Jäkel, Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität (VCD)
Marion Jungbluth, vzbv
Florian Klee, Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität (VCD)
Markus Ksoll, Deutsche Bahn AG
Juliane Krause, plan & rat
Nicola Krettek, Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität (VCD)
Eric Kruzycki, Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität (VCD)
Dr. Friedemann Kunst, DASL
Jan Lange, Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität (VCD)
Nils Lehmann, mofair e.V.
Dr.-Ing. Tim Lehmann, ium-institut für urbane mobilität
Matthias Lieb, VCD LV Baden-Württemberg
Nils Loester, Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität (VCD)
Prof. Dr. em. Heiner Monheim
Heiko Nickel, VCD Hessen
Denis Petri, Changing Cities
Dr. Werner Reh, BUND
Daniel Rieger, NABU
Dr. Roman Ringwald, BBH Becker Büttner Held
Dr. Thomas Roessler, HTC
Prof. Dr. em. Werner Rothengatter
Matthias Runkel, FÖS
Katalin Saary, SRL
Gerrit Schrammen

Christine Sendes, BAGSO-Bundesarbeitsgemeinschaft der Seniorenorganisationen
Bernd Sluka, VCD LV Bayern
Ragnhild Sørensen, Changing Cities
Sarah Stelzig, Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität (VCD)
Gisela Stete, Büro steteplanung, SRL, DASL
Dr. Matthias Stoffregen, mofair e.V.
Annette Stolle, DUH
Josephine Strobel, Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität (VCD)
Jörg Thiemann-Linden, SRL
Laura Thomson, Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität (VCD)
Bernd Vilsmaier, Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität (VCD)
Christoph von Gagern, VCD München
René Wassmer, Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität (VCD)
Peter Westenberger, Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE)
Bernhard Wewers, Bundesverband SchienenNahverkehr e. V.

Stand: 27.08.2021

Inhalt

Abschnitt I	Zweck und Regelungsgegenstand dieses Gesetzes	11
Nr. 1	Zweck dieses Gesetzes	11
Nr. 2	Mobilität, Verkehr und Verkehrsinfrastruktur im Sinne dieses Gesetzes.....	11
Nr. 3	Leitziele und Umsetzungsziele zur Gewährleistung nachhaltiger Mobilität.....	12
Abschnitt II	Leitziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Deutschland	13
Nr. 4	Mobilitätssicherung.....	13
Nr. 5	Sicherung des Transports von Waren und Leistungen (Wirtschaftsverkehr).....	13
Nr. 6	Verkehrssicherheit.....	13
Nr. 7	Klimaschutz	13
Nr. 8	Sozialverträglichkeit	14
Nr. 9	Gesundheitsschutz	14
Nr. 10	Umweltschutz.....	15
Nr. 11	Lebenswerte Städte und Regionen.....	15
Nr. 12	Effizienz des Verkehrssystems.....	15
Nr. 13	Resilienz des Verkehrssystems	15
Abschnitt III	Vorgaben zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Deutschland	16
Nr. 14	Deutsche Verkehrswege als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes.....	16
Nr. 15	Erreichbarkeit und gleichwertige Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz des ÖV	16
Nr. 16	Vorgaben zur Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes	17
Nr. 17	Vorgaben zur Systematik der Entwicklung des Schienenverkehrs	17
Nr. 18	Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Radverkehr	18
Nr. 19	Strategie und Verantwortlichkeiten zur Entwicklung des Radverkehrs.....	18
Nr. 20	Forschung, Entwicklung und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität.....	19
Abschnitt IV	Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung des Bundes	20
Unterabschnitt I	Bundesmobilitätsplan	20
Nr. 21	Integrierter Plan zur zielgerichteten Entwicklung von Mobilität und Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland (Bundesmobilitätsplan)	20
Nr. 22	Anforderungen an die Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans	20
Nr. 23	Umsetzungsziele und Entwicklungsindikatoren.....	22
Nr. 24	Spezifische Anforderungen an Inhalte und Berichte.....	22
Nr. 25	Sektorale Pläne und Planungen mit Querschnittsbezug	23
Unterabschnitt II	Bedarfsplan zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes.....	24
Nr. 26	Inhalte Bedarfsplan und Einbettung in Bundesmobilitätsplan	24
Nr. 27	Bedarf für Investitionen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes.....	25
Nr. 28	Beschlussfassung zum kurz-, mittel- und langfristig zu realisierenden Bedarf	25

Nr. 29	Bedarf für Ersatzinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes	26
Nr. 30	Aufbereitung der Inhalte des Bedarfsplans.....	27
Unterabschnitt III Abstimmung, Beteiligung und Beschlussfassung durch Gesetz		28
Nr. 31	Zuständige Behörden und Beteiligte bei der Planung.....	28
Nr. 32	Beirat für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr.....	28
Nr. 33	Vorbereitung der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans.....	29
Nr. 34	Beschlussfassung des Bundesmobilitätsplans durch Bundesgesetz	30
Unterabschnitt IV Berichterstattung und Nachsteuerung.....		30
Nr. 35	Transparenz über den Bundesmobilitätsplan.....	30
Nr. 36	Bericht zur Umsetzung geplanter Maßnahmen.....	31
Nr. 37	Bericht zu Zustand und Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes.....	31
Nr. 38	Monitoringbericht zur Erreichung der Ziele des Bundesmobilitätsplans.....	31
Nr. 39	Öffentlichkeit der Berichte zur Umsetzung des Bundesmobilitätsplans	32
Unterabschnitt V Verzahnung des Bundesmobilitätsplans mit anderen Planungen		32
Nr. 40	Planerische Absicherung der Maßnahmen des Bundesmobilitätsplans.....	32
Nr. 41	Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung in Ländern und Kommunen.....	32
Nr. 42	Berücksichtigung der Ziele und Strategien durch Länder und Kommunen	33
Abschnitt V Finanzierung von Mobilität und Verkehr.....		33
Nr. 43	Leitvorstellungen zur Finanzierungsverantwortung für Mobilität und Verkehr	33
Nr. 44	Entgelte für die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur (Infrastrukturbetrieb)	34
Nr. 45	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (Erhaltung und Ersatzinvestitionen).....	35
Nr. 46	Budget zur Umsetzung des Bundesmobilitätsplans (inkl. Bedarfsplan)	36
Nr. 47	Förderung des Bundes für Maßnahmen der Länder und Kommunen	37
Nr. 48	Verkehrsinfrastrukturfonds des Bundes.....	38
Nr. 49	Finanzierung des ÖPNV in den Ländern aus Bundesmitteln	39
Nr. 50	Transparenz über den Einsatz öffentlicher Mittel für Mobilität und Verkehr	39
Abschnitt VI Aufgaben- und Befugnisse zur Anwendung des Bundesmobilitätsgesetzes.....		40
Nr. 51	Generelle Aufgaben und Befugnisse für Mobilität und Verkehr im Bund	40
Nr. 52	Aufgaben und Befugnisse des Bundesamtes für Mobilität und Verkehr.....	40
Nr. 53	Aufgaben und Befugnisse von Behörden der Länder und Kommunen	42

Regelungsideen des Bundesmobilitätsgesetzes

Die verkehrspolitischen Zielstellungen (z. B. Güter gehören auf die Bahn, Steigerung der Attraktivität von Radverkehr und öffentlichem Verkehr, Innenentwicklung von Städten und Verringerung des Flächenverbrauchs) und die verkehrlichen Realitäten driften seit Jahren beständig weiter auseinander. Besonders offensichtlich ist dies bei den klimapolitischen Zielen im Bereich Verkehr. Bis zum Start der Pandemie hat sich seit 1990 diesbezüglich nichts bewegt. Die Klimaschutzpolitik im Bereich Verkehr ist bis heute nicht in der Lage einen in Bezug auf Verantwortlichkeiten (Bund/Länder/Kommunen), Wirkungsbereiche (Antriebswende/Mobilitätswende) und Instrumente/Maßnahmen verbindlichen und auf der Zeitachse aus den Zielen „zurückgerechneten“ Migrationspfad zur Einhaltung der Klimaschutzziele aufzuzeigen. Auch bei weiteren relevanten Herausforderungen ist unklar, welche Ziele mit welcher Verbindlichkeit angegangen werden und ob die dazu erforderlichen Strategien mit allen relevanten Stakeholdern koordiniert und im erforderlichen Umfang verbindlich gemacht werden. Zu diesen Herausforderungen gehören zum Beispiel: Überlastete Verkehrswege, Staus und Überlast im ÖPNV, fehlende Nachtzüge in Deutschland und Europa, fehlende Radverkehrsinfrastruktur, fehlende Erschließung mit ÖPNV und Bahn, Flächenverbrauch im Kontext Verkehr und Siedlung, ...

Hauptthemmnis für die fehlende „Zielerreichungsfähigkeit“ ist der unzureichende institutionelle Rahmen im Bereich Mobilität, Verkehr und Bodennutzung. Dieser sieht eine sektoral (Straße, Schiene, Wasserstraße), föderal (Bund, Länder, Kommunen) und fachlich (Raum-/Bodennutzungsplanung, Verkehrsplanung, Stadtentwicklungsplanung) segmentierte Verantwortlichkeit vor. Ziele und Mechanismen zur Entwicklung des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit sind nicht vorgesehen. Eine verbindliche Koordination zur Erreichung gesamtstaatlicher Ziele ist nicht angelegt. Die Verkehrsfolgen insbesondere auf Gesundheit, Klima und weitere Umweltgüter bewirken starke externe Effekte, die nur sehr begrenzt in den Kosten des Verkehrs internalisiert sind. Der Verkehrsmarkt kann daher die Herausforderungen auch nicht aus sich heraus bewältigen. Deshalb ist erst auf Basis geänderter institutioneller Rahmenbedingungen eine zielgerichtete Mobilitäts- und Verkehrspolitik möglich.

Vor dem Hintergrund der skizzierten „institutionalisierten Ohnmacht“ im Bereich Verkehr einerseits und den verkehrspolitischen Herausforderungen und der „infrastrukturell bedingten Schwerfälligkeit des Sektors“ andererseits schließen wir uns in Bezug auf Zeitdruck, Tiefe und Stoßrichtung dem von der EU-Kommission konstatierten Veränderungsbedarfs an ([Mitteilung der EU-Kommission zur Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität](#)):

- *„Grundsätzlich müssen wir uns vom bisherigen Paradigma der allmählichen Veränderungen lösen – denn wir brauchen eine fundamentale Transformation (Ziffer 9).*
- *Wir müssen alle Hebel in Bewegung setzen und (Ziffer 11)*
 - 1) *Maßnahmen ergreifen, um die derzeitige Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen erheblich zu verringern (indem bestehende Flotten durch emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge ersetzt werden und die Nutzung erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe gefördert wird);*
 - 2) *entschlossen handeln, um das Verkehrsaufkommen verstärkt auf nachhaltige Verkehrsträger zu verlagern (insbesondere indem die Zahl der Bahnreisenden und der Pendlerinnen und Pendler, die öffentliche Verkehrsmittel und aktive Verkehrsträger nutzen, erhöht und ein beträchtlicher Teil des Güterverkehrs auf die Schiene, die Binnenschifffahrt und den Kurzstreckenseeverkehr verlagert wird);*
 - 3) *externe Kosten internalisieren (indem das Verursacherprinzip und das Benutzerprinzip angewendet werden, insbesondere durch CO₂-Bepreisung und Infrastrukturgebühren).*
- *Wir müssen dafür sorgen, dass in einem vollständig integrierten und nahtlosen multimodalen Mobilitätssystem nachhaltige Alternativen jetzt allgemein verfügbar werden (Ziffer 28).*

- Die EU kann sich nicht nur auf technische Lösungen verlassen: Wir müssen sofort handeln und unser Mobilitätssystem umbauen, um dem Klimawandel zu begegnen und die Umweltverschmutzung zu verringern (Ziffer 28).

Das zur Verbesserung der institutionellen Rahmenbedingungen von uns entwickelte Mobilitätsgesetz hat vier Stränge, die es jeder für sich wie „rote Fäden“ strukturieren.

1. Die zielgerichtete Entwicklung des Verkehrs ist nach unserer Ansicht nur als gesamtstaatlich koordinierte Aufgabe zu bewältigen. Simple Begründung: Mobilität ist überwiegend kommunal - die überwiegende Zahl der Wege erfolgt im Binnenverkehr von Kommunen. Die Mehrzahl der für den Klimaschutz relevanten Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr wird aber im überörtlichen Verkehr und insbesondere im Fernverkehr bewältigt (4% der Wege verursachen 44% der Verkehrsleistung im Personenverkehr). Verkehrsspezifische Ziele (Mobilitätssicherung, Klimaschutz, Vision Zero, Lärmschutz und lebenswerte Städte) lassen sich daher nur erreichen, wenn die Akteure in Bund, Ländern und Kommunen die gleichen Ziele anstreben und einer abgestimmten Strategie folgen. Das Mobilitätsgesetz richtet sich in erster Linie an den Bund. Es sieht aber vor, dass auch Länder und Kommunen ihre Beiträge in die Zielbestimmung und die Strategien zur Zielerreichung einbringen und daher gesamtstaatlich „an einem Strang“ gezogen wird. Die Verpflichtung auf gemeinsam erarbeitete Ziele und Strategien aller föderalen Ebenen in der Ausgestaltung von Mobilität und Verkehr ist daher ein Grundansatz des hier vorgelegten Mobilitätsgesetzes. Dessen ungeachtet gilt: Bund, Länder und Gemeinden planen eigenverantwortlich, konkretisieren dabei die Leitziele des Gesetzes für ihren Verantwortungsbereich und legen im eigenständigen planerischen Ermessen die Maßnahmen fest, die im jeweiligen Verantwortungsbereich umzusetzen sind.
2. Nach unserer Ansicht erfordert die auf allen föderalen Ebenen zu verfolgende zielgeleitete und integrierte Planung von Verkehr und Mobilität die Gleichbehandlung aller Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel unter Anerkennung ihrer Stärken und Schwächen. Je nach Raumstruktur, Verkehrszweck und verkehrlicher Vorbelastung des Umfeldes werden daher unterschiedliche Verkehrsträger bzw. Verkehrsmittel zu präferieren sein, weil Stärken und Schwächen im Binnenverkehr von Städten anders zu beurteilen sein werden als im Bereich dünn besiedelter ländlicher Räume. Ein besonderes Defizit besteht auf Bundesebene: Dort werden Mobilität und Verkehr bisher weder zielgeleitet noch integriert geplant und entwickelt. Dieses muss sich ändern, wenn Klima- und Gesundheitsschutz im Verkehr und attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr Realität werden sollen. Die Kommunen sind hier oft bereits weiter und planen Mobilität und Verkehr in zielgerichteter und alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel integrierender Weise.
3. Die bisherig praktizierten und oftmals auf Projekte bezogenen Finanzierungsstrukturen des Verkehrs sind dysfunktional. Sie sichern keine verbindliche Betrachtung über den Lebenszyklus, sie treffen keine Vorsorge für Ersatzinvestitionen (Stichwort: Brücken bei Bahn und Straße), sie internalisieren keine externen Kosten und sie kennen keine „ausfinanzierte Planung“, sondern praktizieren insbesondere auf mit der Bundesverkehrswegeplanung ein eklatantes Realisierungs- und Priorisierungsdefizit, durch eine angestaubte Schleppliste nicht finanzierbarer Projekte.

Unser Vorschlag für ein Mobilitätsgesetz entwickelt daher zunächst Ziele und Strategien zur Verkehrsentwicklung und verkoppelt diese dann mit dem daraus resultierenden Bedarf an Entwicklung der Netze der Verkehrsinfrastruktur. Wir schlagen einen ausfinanzierten Infrastrukturbedarfsplan an Stelle des bisherigen Bundesverkehrswegeplans vor: Was erforderlich ist muss gebaut werden. Was gebaut wird, muss prioritär erforderlich sein. Das funktioniert, wenn nur die Projekte verbindlich werden, die im Realisierungshorizont der

Planung von 5 Jahren auch aller Voraussicht nach sicher gestartet werden können (+ ein Jahr Projekt- und Zeit-puffer für Verzögerungen der Folgeplanung).

Die Förderung der Entwicklung des kommunalen Verkehrs in den Ländern durch den Bund muss so ausgelegt werden, dass sie passfähig ist zu den gültigen Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung sowie den Zielsetzungen und Strategien folgt, die der Bund auf Basis des Mobilitätsgesetzes für alle föderalen Ebenen des Gesamtstaates koordiniert. Allerdings sollte die Förderung selber durch die Länder erfolgen. Der Bund macht die falschen Dinge, wenn er über Einzelprojekte in Städten entscheidet. Da sind die Länder viel sachnäher für eine passfähige Förderentscheidung. Der Bund muss allerdings sicherstellen, dass alle Länder die Mittel so verausgaben, dass den bundesweit abgestimmten Zielen bestmöglich gedient wird.

4. Schließlich ist der Rechtsrahmen des Verkehrs in sich nicht konsistent und nicht auf gesamtstaatlich abgestimmte Ziele ausgerichtet. Hintergrund hierfür ist, dass die diesbezüglichen Gesetze für die verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel in isolierte Betrachtung entstanden sind und nicht auf eine integrierte und zielgerichtete Verkehrsentwicklung ausgerichtet worden sind. Dieses soll mit dem Bundesmobilitätsgesetz korrigiert werden. Relevant ist hier insbesondere die Handlungsfähigkeit der Städte und Gemeinden in Bezug auf die Umsetzung kommunaler Planungen herzustellen. Konkret bedeutet das: Eine Kommune, die einen „fachgerechten Verkehrsentwicklungsplan“ aufstellt, der die Leitziele dieses Gesetzes in einer „planerischen Ermessensentscheidung“ zur Anwendung bringt, der muss für die Umsetzung der Planung nicht nur an Fördermittel kommen können, sondern muss auch die „verkehrsrechtlichen Anordnungen“ der StVO (= Beschilderung, Fahrbahnmarkierungen, Lichtsignalanlagen) uneingeschränkt nutzen können, um das Ergebnis der Planung umzusetzen. Es besteht kein Anlass, hier ergänzende generalisierte Nachweise entsprechend der StVO zu verlangen, die nur auf das unmittelbare Umfeld der „verkehrsrechtlichen Anordnung“ Bezug nehmen, während die „fachgerechte Verkehrsentwicklungsplanung“ eine zugleich konkretere und inhaltlich wesentlich umfassendere Abwägung in Bezug auf die betroffenen Rechtsgüter trifft. Korrektur und Irrtum müssen möglich sein und wenn die Abwägung völlig danebenlag, dann werden Gerichte oder die Wahlbevölkerung das Ergebnis schon korrigieren.

Bei alledem gilt, dass nicht Verkehr, sondern Mobilität sowie die Bedürfnisse für den Gütertransport der Ausgangspunkt der staatlichen Aufgabe ist: Es geht zunächst darum die Mobilität von Menschen und Gütern zu gewährleisten. Mobilität bedeutet auch nicht immer gleich Verkehr: Die Ortsveränderung kann oftmals auch substituiert werden (Telekommunikation) oder es werden Wege verkürzt, wenn lokale Versorgungsinfrastruktur neu belebt wird (Bürgerzentren, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie). Verkehr bedeutet auch nicht immer gleich Bewegung: Auch der Aufenthalt im öffentlichen Raum und das Abstellen von Fahrzeugen sind „einzuplanen“. Gute Verkehrsplanung hat immer die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger sowie des Wirtschaftsverkehrs in den Blick zu nehmen. Sie muss aber auch negative soziale und ökologische Folgewirkungen von Verkehr erkennen und vermeiden können. Zudem sollte sie erreichen, dass Mobilität und Verkehr so entwickelt werden, dass lebenswerte Städte und Regionen gefördert und nicht beeinträchtigt werden (Innenentwicklung, Konzept der zentralen Orte). Vorausschauende Planung darf in diesem Sinne nicht nur die aktuellen Bedürfnisse der heutigen Nutzenden befriedigen und diese in die Zukunft projizieren, sondern muss Konzepte entwickeln, die die skizzierten Herausforderungen in Bezug auf Vermeidung negativer Folgewirkungen des Verkehrs unter Berücksichtigung der Erfordernisse für eine zukunftsfähige Mobilität für alle Menschen bewältigen und durch Partizipation und aktive Beteiligung auch in der Zivilgesellschaft überzeugen.

Verwaltungszuständigkeiten und politische Verantwortung müssen die fortbestehenden politischen Grenzen der Kommunen, Länder und auch Deutschlands überschreiten können; Mobilität und Verkehr setzen sich auch über diese hinweg. Im Kern geht es darum, dass mit dem Bundesmobilitätsplan gesamtstaatliche Ziele und Strategien zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit entwickelt und beschlossen werden. Bund, Länder und Kommunen müssen dazu „ihren Zielbeitrag“ leisten und die Maßnahmen zur Zielerreichung selber entwickeln und zeitgerecht umsetzen.

Es ist daher weder Intention noch Wirkung des Mobilitätsgesetzes, dass der Bund im Bereich der Mobilitäts- und Verkehrspolitik an Stelle der Länder und Kommunen treten soll. Das hier vorgelegte Bundesmobilitätsgesetz setzt vielmehr den Rahmen für Setzung und Weiterentwicklung von Zielen und Strategien zur Weiterentwicklung von Verkehr und Mobilität. Konkrete Instrumente und Maßnahmen kann und darf es aber nur im Zuständigkeitsbereich des Bundes treffen. Dieser umfasst einerseits die Verantwortung zur Entwicklung und Gestaltung der Verkehrswege des Bundes und andererseits die Verantwortung für den Fernverkehr. Die Verantwortung für die Verkehrswege in der Baulast oder im Eigentum von Ländern und Kommunen liegt bei diesen. Der lokale Verkehr fällt in die kommunale Planungshoheit. Es ist Sache des Landesgesetzgebers, die Verantwortung für die Entwicklung des lokalen, regionalen und landesweiten Verkehrsdurch Landesrecht auszugestalten. Dieses Bundesmobilitätsgesetz kann, darf und will dieses nicht tun.

Das Bundesverfassungsgericht hat sich mit Beschluss vom 24.03.2021 wegweisend zur Zeitachse von Veränderungen geäußert ([BVerfG vom 24.03.2021 \(Klimaschutz\) – 1 BvR 2656/18](#) Randziffer 249):

Grundlegend [...] für eine vorausschauende Schonung künftiger Freiheit ist allerdings, dass der Gesetzgeber [mit] einer möglichst frühzeitigen Einleitung der erforderlichen Entwicklungs- und Umsetzungsprozesse auch für die Zeit nach 2030 Orientierung bietet und diesen damit zugleich ein hinreichendes Maß an Entwicklungsdruck und Planungssicherheit vermittelt. [...] Die frühzeitige Erkennbarkeit einer Verteuerung und Verknappung CO₂-relevanter Mobilität könnte etwa auch dazu führen, dass grundlegende Entscheidungen und Entwicklungen zu Berufs- und Arbeitsplatzwahl oder zur Gestaltung von Arbeits- und Geschäftsabläufen rechtzeitig so getroffen und eingeleitet würden, dass sie von vornherein weniger Mobilität erforderten.

Die Äußerung steht zunächst im Kontext des verkehrsspezifischen Klimaschutzes. Sie entfaltet für den Verkehr aber noch eine andere Dimension: Das Verkehrssystem ist träge und wird über seine infrastrukturellen Grundlagen traditionell eher langsam gesteuert und entwickelt. Der Bundesverkehrswegeplan wird alle 15 Jahre neu aufgelegt und bis zur Umsetzung bereits beschlossener Maßnahmen vergehen schnell mal mehrere Jahrzehnte. Eine solche Planung und Umsetzungsgeschwindigkeit ist nicht geeignet um bis 2045 die wesentlichen Änderungen für den Verkehr zu bewirken. Es bedarf insofern sowohl inhaltlich einer Erweiterung der Inhalte der Planung, als auch einer neuen Justierung auf der Zeitachse. Die Planung muss einen Horizont von 15 und von 30 Jahren haben und für diese Ziele, Strategien und Maßnahmen entwickeln. Der Realisierungshorizont darf aber nur bei fünf Jahren liegen (+ ein Jahr Puffer). Nach fünf Jahren ist die Planung fortzuschreiben. Nur so können die Planungen für die fünf Jahre verbindlich umgesetzt werden und andererseits können die Ziele oder auch die Strategien zu deren Realisierung neu justiert werden, wenn es neuer Erkenntnisse in Bezug auf die Planung gibt oder Technologiesprünge neue Möglichkeiten eröffnen oder sich neue Trends und Verhaltensweisen herausgebildet haben, auf die zu reagieren ist.

Wir benötigen das Bundesmobilitätsgesetz, um Verbindlichkeit in Zielen und Strategien auf der Zeitachse und im Verhältnis zwischen Bund und Ländern zu erreichen. Wir benötigen das Gesetz, um Verbindlichkeit in der Umsetzung des Bundesmobilitätsplanes und agile aber verbind-

liche Strukturen in der Nachsteuerung von Umsetzungszielen und Strategien in einem „bewegten Umfeld“ zu erreichen. Schließlich wird eine gesetzliche Basis benötigt, um die vom Bund finanzierte Förderung des Verkehrs in Ländern und Kommunen an den Zielen des Bundesmobilitätsgesetzes zu orientieren.

Das Gesetz verbessert die „institutionellen Rahmenbedingungen“ und ermöglicht eine verlässliche zielgerichtete Ausgestaltung von Mobilität und Verkehr. Das Gesetz selber gibt aber weder konkrete Ziele noch Strategien noch Ergebnisse der Mobilitäts- und Verkehrsplanung vor. Aber selbst ein passender regulativer Rahmen und die notwendigen Haushaltsmittel sind nicht ausreichend, wenn nicht auch die Menschen in Deutschland mitgenommen werden. In diesem Sinne ist der Bundesregierung mit ihrer Aussage in der [deutschen Nachhaltigkeitsstrategie 2021](#) (S. 56) zuzustimmen: *„Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn Mobilität als unverzichtbarer Bestandteil des gesellschaftlichen Lebens, der weiterhin allen Menschen zugänglich sein muss, anerkannt wird. Unter dieser Prämisse muss ein zukunftsorientiertes Mobilitätssystem geschaffen werden, das ökonomisch, sozial und ökologisch ausgewogen ist. (...) Alle diese Faktoren führen zu einem Transformationsprozess, der gesamtgesellschaftlich gestaltet werden muss. Ob dies gelingt, wird maßgeblich davon abhängen, inwieweit neue Mobilitätsformen und -lösungen akzeptiert werden und den Lebenswirklichkeiten der Menschen mit ihren aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen entsprechen.“*

Hinweise zum nachfolgenden Text und zum weiteren Arbeitsprozess

Die durchnummerierten „Regelungsvorschläge“ skizzieren die angestrebten Gesetzesinhalte, die durch Details und Beschreibungen veranschaulicht werden. Insbesondere im Bereich der Bundesmobilitätsplanung [Kapitel IV] ist die „Regelungsdichte“ daher merklich höher, als in einem ausformulierten Gesetzestext. Für die zunächst anstehende Diskussion und Kommentierung der Inhalte erscheint aber eine Ausarbeitung in Regelungsvorschlägen sinnvoller.

Die „Regelungsvorschläge“ werden im Auftrag des VCD von Herrn Prof. Dr. Georg Hermes (Universität Frankfurt a.M.), Herrn Prof. Dr. Urs Kramer (Universität Passau) und Herrn Dr. Holger Weiß (W2K Rechtsanwälte) bis zum Herbst 2021 in einen „ordentlichen“ Gesetzentwurf umgewandelt. Für die Umwandlung in einen Gesetzentwurf ergibt sich kein Präjudiz durch die jetzige Struktur der nummerierten Regelungsvorschläge. Die Inhalte können zu Sätzen, Absätzen oder Paragrafen werden, neu verortet werden oder in der Gesetzesbegründung oder in einer Rechtsverordnung oder Verwaltungsvorschrift landen oder gar nicht mehr auftauchen. Ein Verzicht auf eine gesetzliche Regelung ist insbesondere dann denkbar, wenn die Regelungsinhalte sich schon anderweitig dem Rechtsrahmen entnehmen lassen oder aus sich heraus nicht regelungswürdig sind und hier nur zum besseren Verständnis beitragen.

Abschnitt I Zweck und Regelungsgegenstand dieses Gesetzes

Nr. 1 Zweck dieses Gesetzes *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 1)*

- (1) Dieses Gesetz bezweckt, den institutionellen Rahmen für die Verkehrsentwicklung so an den Erfordernissen nachhaltiger Mobilität auszurichten, dass insbesondere den Mobilitätsbedürfnissen von Personen und den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs im Einklang mit den in diesem Gesetz geregelten Leitzielen [siehe Abschnitt II] oder auf Grund dieses Gesetzes im Bundesmobilitätsplan konkretisierten Anforderungen der Verkehrssicherheit und des Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutzes entsprochen werden kann..
- (2) Um den vorstehend benannten Zweck zu erreichen, verfolgt der Bund in seinem Verantwortungsbereich eine durch dieses Gesetz geregelte zielgerichtete, integrierte, ausfinanzierte Mobilitätsgewährleistungs- und Verkehrsentwicklungsplanung [siehe Abschnitt IV] und fördert und finanziert Maßnahmen von Planungen in den Ländern, die in vergleichbarer Weise auf die Sicherung nachhaltiger Mobilität ausgerichtet sind [siehe Nr. 47].
- (3) Die Leitziele dieses Gesetzes gelten ab dessen Bekanntmachung. Bestehende Regelungen und Aufgaben der für Verkehr zuständigen Stellen des Bundes sind im Lichte dieser Leitziele zu erfüllen. Neue Prozesse, Instrumente und Aufgaben dieses Gesetzes sind sukzessive innerhalb einer Übergangsphase von fünf Jahren nach Bekanntmachung anzuwenden, soweit nicht ein Regelungsvorschlag abweichend konkrete zeitliche Übergangsvorgaben enthält. Der Grad der Anwendung des Gesetzes in dieser Übergangsphase ist abhängig von der Laufzeit bestehender Regelungen, vom Reifegrad laufender Prozesse sowie von der erforderlichen Dauer für den Aufbau neuer Kapazitäten oder der Neuausrichtung vorhandener Prozesse und Kapazitäten bei den betroffenen Verwaltungen und Marktakteuren. Der Übergangsprozess ist vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes zu koordinieren und steuernd zu gestalten.

Nr. 2 Mobilität, Verkehr und Verkehrsinfrastruktur im Sinne dieses Gesetzes

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 2)

- (1) Mobilität im Sinne dieses Gesetzes ist die Möglichkeit, die eigenen Bedürfnisse nach Erreichbarkeit insbesondere in Bezug auf gesellschaftliche Teilhabe an Aktivitäten und Austauschprozessen oder in Bezug auf Versorgungs- und Erwerbsarbeit und Freizeit sowie nach Versorgung mit Gütern und Informationen erfüllen zu können.
- (2) Verkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die realisierte physische Ortsveränderung von Personen oder Gütern, die auf unterschiedlichen Verkehrsträgern erfolgen kann (Straßen/ Wege, Wasser, Schiene, Luft). Zum Verkehr zählen der fließende und der ruhende Verkehr (Abstellen von Fahrzeugen bzw. Aufenthalt von Personen im für Verkehr gewidmeten Raum). Digitale Kommunikation kann physische Ortsveränderung substituieren und ist insoweit Gegenstand dieses Gesetzes, als die Substitution Auswirkungen auf Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistung, Verkehrsaufwand sowie Folgen für die Leitziele aus Abschnitt II hat.
- (3) Verkehrsmittel im Sinne dieses Gesetzes sind Fahrzeuge zur Beförderung von Personen oder zum Transport von Gütern auf einem Verkehrsträger. Fußverkehr gilt als Verkehrsmittel im Sinne von Satz 1. Öffentlich zugängliche Verkehrsmittel sind solche, die bestimmungsgemäß von der Allgemeinheit durch Mitführen von vorher erworbenen Berechtigungsausweisen oder durch unmittelbare Bezahlung der Fahrt genutzt werden können. Individualverkehrsmittel sind solche, die ihrer Bestimmung nach der Allgemeinheit nicht im Sinne von Satz 2 zugänglich sind.

- (4) Verkehrsinfrastruktur im Sinne dieses Gesetzes sind die Verkehrswege der verschiedenen Verkehrsträger und deren verkehrsmittelspezifische Nebenanlagen und Versorgungs- und Kommunikationssysteme. Infrastrukturen der generellen Datenkommunikation, der generellen Energieversorgung sowie Rohrleitungen zum Gütertransport werden von diesem Gesetz nicht erfasst.

Nr. 3 Leitziele und Umsetzungsziele zur Gewährleistung nachhaltiger Mobilität

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 3)

- (1) In Abschnitt II dieses Gesetzes werden abstrakte Leitziele für die Gewährleistung nachhaltiger Mobilität und die zielgerichtete Entwicklung des Verkehrs und der Verkehrsinfrastruktur vorgegeben. Die Leitziele richten sich an die für Planung und Gestaltung von Mobilität und Verkehr zuständigen Verwaltungen in Bund, Ländern und Kommunen.
- (2) Die Leitziele bilden die durch integrierte Planung jeweils spezifisch zu konkretisierende Ausgangsbasis für den Bundesmobilitätsplan und den Bedarfsplan gemäß Abschnitt IV sowie für vergleichbare zielgerichtete Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanungen in Ländern, Regionen und Kommunen gemäß Nr. 41 mit folgenden Maßgaben:
- a. Ausgangspunkt der Planung sind die aus den Teilhabe- und Teilhabebedürfnisse von Menschen abgeleitete Mobilitätssicherung [siehe Nr. 4] sowie die aus den Austauschbedürfnissen im wirtschaftlichen Bereich herrührende Sicherung des Wirtschaftsverkehrs [siehe Nr. 5].
 - b. Zur Absicherung seiner Nachhaltigkeit ist das Verkehrssystem so auszugestalten, dass
 - i. die Verkehrssicherheit erhöht wird [siehe Nr. 6],
 - ii. die verkehrsspezifischen Ziele zu Klimaschutz, Energieeffizienz und zum Einsatz erneuerbarer Energien erreicht werden [siehe Nr. 7],
 - iii. die Sozialverträglichkeit der Entwicklung von Mobilität und Verkehr gewahrt wird [siehe Nr. 8],
 - iv. dem Schutz der Gesundheit [siehe Nr. 9] und der Umwelt [siehe Nr. 10] bei der Entwicklung des Verkehrs entsprochen wird und
 - v. lebenswerte Städte und Regionen gefördert werden [siehe Nr. 11].
 - c. Die Bedürfnisse nach Erreichbarkeit [siehe Buchstabe a] sowie die Anforderungen an die Nachhaltigkeit [siehe Buchstabe b] sind im Zusammenspiel aller Verkehrsträger und Verkehrsmittel durch ein effizient [siehe Nr. 12] und resilient [siehe Nr. 13] organisiertes Verkehrssystem abzudecken.
- (3) Die Leitziele sind entsprechend der dem Bundesmobilitätsplan [siehe Nr. 21] jeweils zu Grunde gelegten Strategien im Wege planerischer Konfliktbewältigung zu Umsetzungszielen (Handlungs-, Qualitäts- und Ergebnisziele) zu konkretisieren [siehe Nr. 23]. Durch die Ableitung von Umsetzungszielen aus den Leitzielen werden die abstrakten Leitziele operationalisierbar, kontinuierlich prüfbar und steuerbar. Die Umsetzungsziele sind im erforderlichen Umfang zu differenzieren (z.B. auf der Zeitachse oder nach unterschiedlichen Räumen).
- (4) Der Bundesmobilitätsplan ist nur beschlussfähig, wenn die Umsetzung seiner Inhalte bis zur nächsten Fortschreibung ausfinanziert ist [siehe Nr. 46 (3)]. Die verfügbaren Finanzmittel sind insoweit limitierender Faktor für den erreichbaren Umsetzungsgrad der Leitziele, die Ausrichtung der Umsetzungsstrategie, die Festlegung der Umsetzungsziele sowie der Projekte und Maßnahmen im Bundesmobilitätsplan [siehe Nr. 21] und insbesondere in dessen Bedarfsplan zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur [siehe Nr. 26].

Abschnitt II Leitziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Deutschland

Nr. 4 Mobilitätssicherung *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 4)*

- (1) Allen Menschen – unabhängig insbesondere von Alter, Geschlecht, ökonomischem Status, Herkunft, Lebenssituation, Wohnort, Fahrzeugverfügbarkeit sowie von Mobilitätseinschränkungen – soll angemessene, alltagstaugliche Mobilität gewährleistet werden.
- (2) Die Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen soll in Erfüllung der Verpflichtungen der UN-Behindertenrechtskonvention insbesondere durch die barrierefreie Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie der Verkehrsangebote und der Verkehrsinfrastruktur des öffentlichen Personenverkehrs gewährleistet werden.

Nr. 5 Sicherung des Transports von Waren und Leistungen (Wirtschaftsverkehr)

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 5)

- (1) Bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems und der Verkehrsinfrastruktur soll die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs in seiner Gesamtheit vorausschauend gewährleistet und der Transportbedarf des Wirtschaftsverkehrs berücksichtigt werden.
- (2) Zum Wirtschaftsverkehr gehören
 - a. der Personenwirtschaftsverkehr in Ausübung von Beruf oder Gewerbe (z.B. Dienstleistungen, Handwerker, Pflegedienste),
 - b. der Personenwirtschaftsverkehr zu nicht gewerblichen Versorgungszwecken (Versorgungsmobilität)
 - c. der Güterverkehr zur Versorgung der Bevölkerung mit Gütern (z.B. Versand- und Onlinehandel, Kurier- und Paketdienste) sowie
 - d. der Güterverkehr zwischen Wirtschaftseinheiten (Transporte innerhalb des produzierenden Gewerbes oder zwischen produzierendem Gewerbe und Handel sowie innerhalb des Handels).

Nr. 6 Verkehrssicherheit *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 6)*

- (1) Für alle Verkehrsmittel und Verkehrsträger sollen in vergleichbarer Weise alle Planungen, Standards sowie bauliche, betriebliche aber auch verkehrsorganisatorische und kommunikative Maßnahmen darauf ausgerichtet werden, dass niemand durch Verkehrsunfälle sein Leben verliert oder schwer verletzt wird („Vision Zero I“).
- (2) Auf Straßen, Wegen und Plätzen und in öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln sollen geeignete bauliche, betriebliche, verkehrsorganisatorische, verkehrsüberwachende und kommunikative Maßnahmen darauf ausgerichtet werden, dass Bedrohungssituationen und Gewalttaten insbesondere mit rassistischer oder geschlechtsspezifischer Motivationslage vermieden werden.

Nr. 7 Klimaschutz *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 7)*

- (1) Die vom Sektor Verkehr verursachten Treibhausgasemissionen sind auf das Zielniveau zu reduzieren, das durch oder auf Grund des Klimaschutzgesetzes oder anderweitig rechtlich verbindlich (Klimaschutzrecht) für verschiedene Zeithorizonte vorgegeben ist. Besteht in

Bezug auf die gesetzlichen Ziele ein Anpassungsbedarf, so kann das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes im Einvernehmen mit dem für Klimaschutz zuständigen Ministerium des Bundes die für den Bundesmobilitätsplan zu beachtende Vorgabe der zu reduzierenden Treibhausgasemissionen festlegen.

- (2) Verkehrsspezifische Ziele für den Einsatz erneuerbarer Energien sind einzuhalten. Vor dem Hintergrund der begrenzten Verfügbarkeit regenerativer Energieträger ist der Primärenergiebedarf des Sektors Verkehr auf möglichst niedrigem Niveau zu halten. Soweit es diesbezüglich keine verbindlichen Vorgaben durch oder auf Grund eines Gesetzes gibt, kann der für den Sektor Verkehr anzustrebende Primärenergiebedarf und die daraus resultierenden Zielwerte zur Energieeffizienz vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes im Einvernehmen mit dem für Energie zuständigen Ministerium des Bundes festgelegt werden.
- (3) Für die durch Investitionen in die Verkehrswege verursachten Treibhausgasemissionen kann vom Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes im Einvernehmen mit den für Klimaschutz und Bauwesen zuständigen Ministerien des Bundes ein Zielwert festgelegt werden.
- (4) Für die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen für Verkehrszwecke kann in Bezug auf die durch diese Nutzungsänderung verursachten Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen vom für Verkehr zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit den für Klimaschutz, Raumordnung und Landnutzung zuständigen Ministerien ein Zielwert festgelegt werden.
- (5) Die Zielwerte nach den Absätzen 1 bis 4 sind jeweils drei Jahre nach dem Beschluss eines Bundesmobilitätsplans festzulegen, um in der Vorbereitung seiner Fortschreibung rechtzeitig verfügbar zu sein. Die Zielwerte sind auf die Planungshorizonte der Fortschreibung auszurichten.

Nr. 8 Sozialverträglichkeit *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 8)*

- (1) Mobilität soll unabhängig vom ökonomischen Status gewährleistet werden. Dieses ist insbesondere bei den generellen Erreichbarkeitsstandards [siehe Nr. 15], bei der Erreichbarkeit der Zentralen Orte sowie generell bei der Erreichbarkeit der sozialen Infrastruktur sowie der Versorgungsinfrastruktur mit Verkehrsmitteln des öffentlichen Personenverkehrs zu berücksichtigen.
- (2) Wohnlagen sollen auch an Straßen mit hoher Verkehrsbelastung durch motorisierten Verkehr keinen vermeidbaren verkehrsspezifischen Gesundheitsbelastungen ausgesetzt sein (z. B. Feinstaub, NO_x, Lärm) und sollen qualitativ hochwertig mit dem ÖPNV sowie mit Verkehrsinfrastruktur für den Rad- und Fußverkehr erschlossen werden.
- (3) Anpassungen verkehrsspezifischer Steuern, Abgaben, Gebühren und Beiträge sowie der Beförderungsentgelte für den öffentlichen Personenverkehr sollen sozialverträglich ausgestaltet werden.

Nr. 9 Gesundheitsschutz *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 9)*

- (1) Für alle Verkehrsmittel und Verkehrsträger soll in vergleichbarer Weise sichergestellt werden, dass die Allgemeinheit vor verkehrsbedingter Lärmbelastung und verkehrsbedingten Luftschadstoffen geschützt wird.
- (2) Es ist anzustreben, dass langfristig niemand durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe oder verkehrsbedingte Lärmbelastung Lebenszeit verliert oder in seiner Gesundheit beeinträchtigt wird („Vision Zero III“).

Nr. 10 Umweltschutz *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 10)*

- (1) Für alle terrestrischen Verkehrsmittel und Verkehrsträger soll in vergleichbarer Weise sichergestellt werden, dass die Versiegelung von Boden und die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen vermieden sowie die biologische Vielfalt geschützt oder gefördert wird. Flächeneffiziente Verkehrsträger und Verkehrsmittel, die bezogen auf die Verkehrsleistung relativ wenig Fläche in Anspruch nehmen, sollen generell und insbesondere im Falle unvermeidlicher Inanspruchnahme von Freiflächen bevorzugt werden.
- (2) Soweit nicht bereits anderweitig in diesem Abschnitt geregelt, sollen die Schutzgüter nach § 2 Absatz 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) geschont und Beeinträchtigungen vermieden werden.

Nr. 11 Lebenswerte Städte und Regionen *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 11)*

- (1) Die Entwicklung von Mobilität und Verkehr soll eine nachhaltige Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen führt, fördern.
- (2) Bei der Gestaltung von Verkehrsinfrastruktur soll insbesondere in bebauten Gebieten neben ihrer funktionalen auch die soziale, stadtkulturelle, architektonische, denkmalpflegerische, historische oder klimawirksame Bedeutung berücksichtigt werden.
- (3) Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität insbesondere in bebauten Gebieten sollen Straßen und Plätze nach Zweckbestimmung und Ausgestaltung als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens nutzbar gemacht werden.

Nr. 12 Effizienz des Verkehrssystems *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 12)*

Die Effizienz des Verkehrssystems soll dadurch gesichert werden, dass die Entwicklung von Mobilität und Verkehr darauf ausgerichtet wird, die gleiche Mobilität im Güter- und im Personenverkehr mit weniger Verkehrsleistung und die gleiche Verkehrsleistung mit weniger Aufwand an motorisiertem Verkehr sowie den gleichen Aufwand an motorisiertem Verkehr mit geringerem Einsatz an Primärenergie zu erreichen.

Nr. 13 Resilienz des Verkehrssystems *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 13)*

Die Resilienz des Verkehrssystems in Bezug auf veränderte Umweltbedingungen, unerwartet hohe, aber erwünschte Nachfragesteigerungen sowie anthropogene Systemeingriffe soll dadurch erreicht werden, dass die verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel möglichst gut miteinander verknüpft werden, klimabedingte Änderungen der Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur so frühzeitig wie möglich in Planung und Bau antizipiert werden und betriebliche Reserven wie Entwicklungsreserven bei der Gestaltung von Betrieb und Infrastruktur von Verkehrsmitteln und Verkehrsträgern berücksichtigt werden.

Abschnitt III Vorgaben zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Deutschland

Nr. 14 Deutsche Verkehrswege als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 14)

- (1) Als ein Land in der Mitte Europas hat Deutschland ein hohes Interesse daran, den auf sein Territorium entfallenden Anteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Einklang mit den jeweils gültigen Leitlinien der Union (derzeit: VO (EU) Nr. 1315/2013) auf- und auszubauen.
- (2) Besondere Prioritäten bestehen in Bezug auf das transeuropäische Verkehrsnetz
 - a. an der rechtzeitigen Realisierung des Kernnetzes,
 - b. an der Einführung von ERMTS (ETCS),
 - c. an der Elektrifizierung des Eisenbahnverkehrs,
 - d. an der Herstellung der Interoperabilität insbesondere im Eisenbahnverkehr,
 - e. bei der Bereitstellung ausreichender Verknüpfungen der Eisenbahn mit allen anderen Verkehrsträgern und insbesondere von Verladeinfrastruktur des Güterverkehrs in der Verknüpfung zur Straße sowie zur See- und Binnenschifffahrt,
 - f. bei der Realisierung grenzüberschreitender Verbindungen im Eisenbahnverkehr auch auf lokalen und regionalen Relationen.
- (3) Die Umsetzung und Weiterentwicklung des deutschen Anteils des transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgt entsprechend den allgemeinen Prioritäten aus den jeweils gültigen Leitlinien der Union sowie unter Berücksichtigung der Leitziele aus Abschnitt II über die integrierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung nach Abschnitt IV. Soweit nationale Umsetzungsspielräume verbleiben wird Deutschland die Lösung wählen, die am besten mit den Leitziele dieses Gesetzes in Einklang steht.
- (4) Deutschland unterstützt die EU-Kommission oder in Abstimmung mit der EU-Kommission eingerichtete europäische Gremien bei der Absicherung und Entwicklung von preislich und kapazitativen zur Erreichung von Verlagerungszielen wettbewerbsfähigen Trassenkapazitäten für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr sowie bei der Planung, Entwicklung und Umsetzung eines europaweit koordinierten, grenzüberschreitenden, vertriebsoffenen, tarifintegrierten Personenfernverkehrsangebotes im Tag- und Nachtzugverkehr (Arbeitstitel: „TEE und TEE-night im Europakt“).

Nr. 15 Erreichbarkeit und gleichwertige Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz des ÖV *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 15)*

- (1) Die straßenseitige Erreichbarkeit (MIV, Rad- und Fußverkehr) sowie die Anbindung mit Angeboten des ÖPNV ist für alle Einrichtungen und Angebote der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen in allen Teilräumen Deutschlands und auch in dünn besiedelten Regionen zu gewährleisten. Für Angebote des ÖPNV sind bundesweit gültige Erreichbarkeitsstandards mit dem ersten Bundesmobilitätsplan einzuführen und bis 2030 weitgehend und bis 2035 vollständig umzusetzen.
- (2) Auf Schiene und Straße sind die Voraussetzungen für eine den Zielen des Bundesmobilitätsplanes entsprechende Erreichbarkeit innerhalb der Teilräume, der Teilräume untereinander sowie der Einbettung der Teilräume in die Fernverkehrsnetze zu schaffen:
 - a. Für den Güterverkehr sind die infrastrukturellen Voraussetzungen und insbesondere Verladekapazitäten zu entwickeln und umzusetzen, die erforderlich sind, um Gütertransporte unter möglichst umfassender Einbindung von Eisenbahn und Wasserstraße

sowie durch nachhaltige Transportalternativen im Zu- und Nachlauf bzw. in der Feinverteilung zu ermöglichen.

- b. Für den Personenverkehr sind die Standards des Deutschlandtaktes im ersten Bundesmobilitätsplan zu fixieren,
 - i. die für die Verkehrsangebote im internationalen und nationalen Schienenpersonenfernverkehr sowie in angepasster Weise für den regionalen und lokalen SPNV gelten sowie
 - ii. für die überörtlichen Verkehrsangebote des ÖPNV innerhalb und zwischen den Teilräumen und zur Anbindung an den Schienenpersonenverkehr erforderlich sind.

Deren Umsetzung und Weiterentwicklung ist in den nachfolgenden Bundesmobilitätsplänen zu überprüfen.

- (3) Für die Angebote des öffentlichen Personenverkehrs sowie möglichst für alle weiteren öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel [Nr. 2] ist über geeignete Schnittstellen und Berechtigungen die verlässliche Information über die aktuell verfügbaren Angebote sowie deren betreiberübergreifende Buchbarkeit zu angemessenen Konditionen sicher zu stellen.

Nr. 16 Vorgaben zur Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 16)

- (1) Im Bundesmobilitätsplan [siehe Nr. 21] ist das Verkehrsnetz der Bundesfernstraßen in seiner Gesamtheit entsprechend den Leitzielen [Abschnitt II] und Vorgaben [Abschnitt III] dieses Gesetzes und bei Umsetzung der Ziele der Raumordnung und der Berücksichtigung ihrer Grundsätze zu entwickeln und in Abstimmung mit den Ländern von den Landesnetzen abzugrenzen.
- (2) Maßnahmen zur Lösung von Konfliktlagen oder Entwicklungsbedürfnissen, die im Wesentlichen einen lokalen oder regionalen Kontext aufweisen, sind von den Ländern in ihrer Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung gemäß Nr. 41 zu bewältigen und mit den Mitteln nach Nr. 47 (4) zu finanzieren.

Nr. 17 Vorgaben zur Systematik der Entwicklung des Schienenverkehrs

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 17)

- (1) Im Bundesmobilitätsplan sind aus den in integrierter Planung ermittelten Anforderungen an Fahrzeiten, Anschlüssen und Kapazitäten für verschiedene zeitliche Zielhorizonte entsprechende Konzepte zu entwickeln. Dies erfolgt im Rahmen des Deutschlandtaktes.
- (2) Der Deutschlandtakt ist ein Konzept für den Personen- und Güterverkehr auf Basis von leistungsfähigen Systemtrassen für den regelmäßigen wie den kurzfristigen Bedarf der Netznutzer nach Fahrwegkapazität und bildet die Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und eine optimale Nutzung der Schieneninfrastruktur sowie die Gestaltung Integraler Taktfahrpläne.
- (3) Der Deutschlandtakt beachtet und integriert die Anforderungen des Europaktes und der europäischen Güterkorridore.
- (4) Die Umsetzung erfolgt durch Bereitstellung von Systemtrassen im Rahmen der Netznutzungskonzepte und -pläne für die Bereiche Schienenpersonenfern- und -nahverkehr sowie Schienengüterverkehr. Hierbei werden die unterschiedlichen zeitlichen Vorlauf- und Bin-

dungsfristen der verschiedenen Nachfrager berücksichtigt. Im Personenverkehr kann danach unterschieden werden, ob es sich um Angebot mit durchgehenden Auskunfts- und Ticketingsystemen mit Anschlusssicherung handelt oder ob diese Systemintegration nicht gegeben ist.

- (5) (5) Soweit die bestehende und bereits zum Ausbau geplante Infrastruktur keine ausreichende Kapazität zur Befriedigung der Nachfrage aufweist und dies auf eine verkehrspolitische Verfehlung der Ziele des Bundes-mobilitätsplans hindeutet, ist in mehreren Iterationen zu prüfen und abschließend festzulegen, in welchem Umfang ein Kapazitätsaufwuchs durch technische oder durch infrastrukturelle Maßnahmen möglich ist und dies in der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans und/oder im Netznutzungskonzept aufzunehmen.

Nr. 18 Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Radverkehr

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 18)

- (1) Die Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr ist zu optimieren, um das Nachfragepotenzial beider Verkehrsarten zu erhöhen.
- (2) Der Verknüpfung dienen insbesondere fahrradbezogene Dienste – sichere Fahrradabstellung, Reparaturmöglichkeiten, Fahrradvermietung – am Bahnhof (oder an Station, Haltepunkt, Haltestelle) sowie Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr.
- (3) Im Bundesmobilitätsplan ist in Abstimmung mit den Ländern zu entwickeln, mit welcher bundesweiten Strategie die Potenziale einer nachhaltigen Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Radverkehr sowie weiteren öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln am besten ausgeschöpft werden können. Die nach Landesrecht zuständigen Behörden haben die Aufgabe, konkrete Verknüpfungskonzepte zu entwickeln und umzusetzen. Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr hat dafür zu sorgen, dass sinnvoll gelegene Flächen in und an den Bahnhöfen, die in der Verfügungsgewalt der bundeseigenen Bahnen liegen, für die Zwecke der Verknüpfung mit dem Rad sowie weiteren öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln genutzt werden können. Stehen sinnvoll gelegene Flächen in der Verfügungsgewalt der Länder oder Kommunen, sollen diese die Flächen bereitstellen.

Nr. 19 Strategie und Verantwortlichkeiten zur Entwicklung des Radverkehrs

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 19)

- (1) Im Bundesmobilitätsplan ist in Fortschreibung des „nationalen Radverkehrsplans“ eine Strategie zur Entwicklung des Radverkehrs abzustimmen, die unter anderem zu klären hat, wie und in welchem Umfang die in den Ländern bestehenden Radverkehrsnetze aufeinander abzustimmen sind, um Brüche in der Netz- und Verbindungswirkung entlang der Ländergrenzen zu vermeiden.
- (2) Die Netzentwicklung des Radverkehrs inklusive des Baus von Radschnellverbindungen ist grundsätzlich Angelegenheit der Länder und Kommunen und vom Landesrecht zu regeln.
- (3) Der Bund gewährleistet in Umsetzung der Strategie gemäß Absatz 1 die Entwicklung eines bundesweiten Fernradwegenetzes.
- (4) In Umsetzung der Strategie gemäß Absatz 1 sind für alle Bundesfernstraßen Radverkehrsanlagen und Gehwege einzurichten. Art, Umfang und Lage sind mit den örtlich zuständigen Straßenbaulastträgern abzustimmen.
 - a. Bei Ortsumfahrungen sind die Radverkehrsanlagen auf den Trassenlagen einzurichten, die von dem nach Landesrecht zuständigen Planungsträger für den Radverkehr ausgewiesen werden. Dieses gilt unabhängig von der Ortsumfahrung auch dann, wenn ein

- geplantes regionales oder landesweites Radverkehrsnetz explizit eine von der Bundesfernstraße getrennte Radwegeführung vorsieht.
- b. Soweit Bundesfernstraßen ausschließlich dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehalten sind oder diesen keine Erschließungsfunktion und keine oder nur eine marginale Verbindungsfunktion für den Radverkehr zukommt, sind Art, Umfang und Lage der Radverkehrsanlagen und von Gehwegen mit dem nach Landesrecht zuständigen Planungsträger für den Radverkehr sowie dem örtlich zuständigen Straßenbaulastträger abzustimmen.
 - c. Bei Grundsanierung oder Neubau von Bundesfernstraßen sind Radverkehrsanlagen und Gehwege entsprechend den vorstehenden Regelungen einzurichten.
- (5) Der Bund fördert die Netzentwicklung des Radverkehrs in den Ländern und Kommunen nach Maßgabe von Nr. 47. Seinen Aufgaben nach den Absätzen 3 und 4 kann der Bund als Straßenbaulastträger der Bundesfernstraßen nachkommen oder er kann die Aufgabe an andere Baulastträger übertragen oder diese beauftragen.

Nr. 20 Forschung, Entwicklung und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 20)

- (1) Eine integrativ und interdisziplinär ausgerichtete Mobilitäts- und Verkehrsforschung soll Innovationen zur Gewährleistung nachhaltiger Mobilität und zur Ausgestaltung des Verkehrssystems entwickeln, gemeinsam mit der Praxis erproben und im Wege begleitender Wirkungsforschung bewerten.
- (2) Durch anwendungsorientierte Forschung sowie Modellprojekte sind die in der Praxis relevanten Hemmnisse der Erreichung einer den Leitzielen aus Abschnitt II sowie den Umsetzungszielen des Bundesmobilitätsplans nach Nr. 23 entsprechenden nachhaltigen Mobilität zu identifizieren und es sind wirksame Lösungen zu entwickeln, wie diese Hemmnisse zu bewältigen sind.
- (3) Daueraufgabe öffentlicher Forschung ist die Schaffung von anwendungsorientiertem Wissen über die Entstehungsprozesse von Mobilität und individuellen Mobilitätsbedürfnissen sowie die Entwicklung von passgenauen Maßnahmen und Umsetzungsstrategien. Besondere Bedeutung besitzen die fachübergreifende Erforschung der Wechselwirkungen von Raum und Verkehr sowie praxisorientierte Lösungsansätze zur Verzahnung von verkehrlichen Maßnahmen mit Instrumenten der Raumordnung, Stadtentwicklung und Bodennutzungsplanung (und ggf. weiteren Veränderungsprozessen z. B. bei der Organisation der Arbeit). (z.B. Home-Office, Arbeitszeiten, Videokonferenzen, Bringdienste/Paketdienste/Lieferdienste).
- (4) Im Zusammenspiel mit der von der privaten Hand finanzierten Mobilitäts- und Verkehrsforschung soll die öffentlich finanzierte Forschungs- und Innovationsförderung bewirken, dass alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel in ausgewogener Weise entsprechend ihrer Bedeutung für eine nachhaltige Mobilität gefördert werden. Grundlegende Forschungsbedarfe werden regelmäßig im Mobilitätsplan festgelegt und vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr gemäß Nr. Nr. 53 (1) koordiniert.

Abschnitt IV Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung des Bundes

Unterabschnitt I Bundesmobilitätsplan

Nr. 21 Integrierter Plan zur zielgerichteten Entwicklung von Mobilität und Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland (Bundesmobilitätsplan)

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 21)

- (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium organisiert die Erstellung und Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans. Erstmals aufzustellen ist der Bundesmobilitätsplan im Jahr [2024]. Der Bundesmobilitätsplan legt auf der strategisch-konzeptionellen Ebene in Konkretisierung der Leitziele [Siehe Abschnitt II] die bundesweiten Strategien und deren Umsetzungsziele [siehe Nr. 23] fest und damit den für bestimmte in der Zukunft liegende Zeitpunkte jeweils anzustrebenden Zielzustand für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr.
- (2) Aus dem anzustrebenden Zielzustand für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr werden die in der Realisierungsverantwortung des Bundes liegenden Instrumente und Maßnahmen abgeleitet, die zur Erreichung der bundesweiten Strategien und Umsetzungsziele erforderlich sind. Diese sind in einem gesonderten Abschnitt des Bundesmobilitätsplans zu dokumentieren und mit ihren konsumtiven und investiven [siehe Nr. 46] Auswirkungen auf den Bundeshaushalt für den Zeitraum von sechs Jahren nach Beschlussfassung des Bundesmobilitätsplans darzustellen.
- (3) In einer eigenständigen Anlage zum Bundesmobilitätsplan sind die aus dem Zielzustand abzuleitenden, in der Realisierungsverantwortung des Bundes liegenden investiven Maßnahmen zur Netzentwicklung in einem Bedarfsplan zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes inhaltlich [siehe Nr. 26] sowie mit den finanziellen Auswirkungen dieser Investitionen für den Bundeshaushalt [siehe Nr. 46] auszuweisen.

Nr. 22 Anforderungen an die Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 22)

- (1) Der Beschluss über den Start der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans ist vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes spätestens vier Jahre nach Beschlussfassung über den jeweils aktuell gültigen Bundesmobilitätsplan zu treffen. Mit dem Beschluss nach Satz 1 sind die in (5) beschriebenen Unterlagen zu veröffentlichen. Der Planungsprozess der Fortschreibung ist im Übrigen so zu strukturieren und vorzubereiten, dass er innerhalb eines Jahres durch Gesetzesbeschluss beendet werden kann.
- (2) Die Methodik und der Prozess zur Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans wird mit dem Beschluss zur Fortschreibung nach Absatz 1 Satz 1 festgelegt. Methodik und Prozess haben fachlich anerkannter Praxis der zielgerichteten und integrierten Mobilitäts- und Verkehrsplanung zu entsprechen. Das Planungsverfahren ist so zu strukturieren, dass den prozessualen Erfordernissen des Gesetzgebungsverfahrens entsprochen wird, in dem der Beschluss über den Bundesmobilitätsplan getroffen wird.
- (3) Methodik und Prozess müssen geeignet sein, die Inhalte des Bundesmobilitätsplanes im Wege einer planerischen Ermessenentscheidung festzulegen, die die einzelnen Leitziele [siehe Abschnitt II] sowie weitere betroffene öffentliche oder private Belange unter Berücksichtigung der mit diesen verbundenen Verfassungsgüter und Verfassungsprinzipien angemessen bewertet und mit den Inhalten in einen gerechten Ausgleich bringt. Für das sektorspezifische Leitziel zum Klimaschutz nach Nr. 7 (1) steht mit der planerischen Ermessenentscheidung nicht das „ob“, sondern nur das „wie“ der Zielerreichung zur Disposition.

- (4) In der Dokumentation der Entscheidung ist für die Maßnahmen des Bundesmobilitätsplanes deutlich zu machen, dass alle verpflichtenden Prüfschritte der Planung eingehalten wurden. Für die Maßnahmen des Bedarfsplans ist deutlich zu machen, inwieweit etwaige Alternativen bereits Gegenstand der Abwägung waren und daher in der Umsetzungsplanung insoweit auch eine Prüfung von Alternativen ausgeschlossen ist.
- (5) Weitere Anforderungen werden in den nachfolgenden Regelungen dieses Abschnitts und dabei insbesondere von Nr. 23, Nr. 24 und Nr. 25 gesetzt sowie durch die folgenden Maßgaben:
- a. Integrierte Betrachtung des Personen- und Güterverkehrs über alle Verkehrsträger, um das Verkehrssystem in seiner Gesamtheit entsprechend den Anforderungen der Leitziele (Abschnitt II) sowie den diesbezüglichen Stärken und Schwächen der Verkehrsträger zu entwickeln.
 - b. Ausgehend von einer Vision mit verschiedenen Leitbildern wird mit Hilfe datengestützter Szenarien und Prognosen eine Strategie zur Erfüllung der Leitziele (Abschnitt II) in einem iterativen Prozess entwickelt bzw. fortgeschrieben. Zielkonflikte werden identifiziert und bewältigt und es werden konkrete Umsetzungsziele zur Operationalisierung der Strategie entwickelt bzw. fortgeschrieben [siehe Nr. 23].
 - c. Die Fortschreibung überprüft oder entwickelt Instrumente und Maßnahmen inklusive des notwendigen Bedarfs an Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur aus iterativ erarbeiteten Annahmen und Anforderungen zur Verkehrsentwicklung und den daraus resultierenden Netzbelastungen bzw. dem Bedarf zur Netzentwicklung (Wirkungsbetrachtung über alle modi).
 - d. Zielhorizonte der Planung sind 15 Jahre und 30 Jahre sowie 2050 als zusätzlicher Bezugspunkt für Klimaschutz und Realisierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes.
 - e. Realisierungshorizont ausfinanzierter Planung von sechs Jahren ab Beschlussfassung (siehe Nr. 46 (2)).
 - f. Die Wirtschaftlichkeit von Investitionen soll durch die Bewertung der Kosten über den Lebenszyklus unter Einbeziehung der Folgekosten und der externen Kosten sichergestellt werden. Wirtschaftlichkeit verlangt einen Vergleich zwischen Nutzen (Zielerreichung) und Kosten.
 - g. Bezug der Planung sind die Mobilität und der Binnenverkehr in Deutschland bei Ergänzung um Quell-/Zielrelationen mit Auslandsbezug und Transitverkehre (Untersuchungsraum).
- (6) Die alle fünf Jahre vorzunehmende Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans dient der Überprüfung und Anpassung der Planung an neue Entwicklungen und Erkenntnisse und soll eine effektive Nachsteuerung in Bezug auf die Zielerreichung bewirken. Jede Fortschreibung hat bei Bedarf Prioritäten zu setzen und kann andere Themen bewusst unverändert belassen oder nur randständig in die Fortschreibung einbeziehen. Nicht disponibel ist die Überprüfung und Nachsteuerung der zur Erreichung des Leitziels Klimaschutz [siehe Nr. 7(1)] erforderlichen Maßnahmen.
- (7) Für die Aufstellung des ersten Bundesmobilitätsplans gelten die vorstehenden Ausführungen zur Fortschreibung entsprechend, soweit diese einschlägig und vor dem Hintergrund von Zeitdruck und Komplexität der erstmaligen Aufstellung realisierbar sind. Zur zeitgerechten Realisierung des ersten Bundesmobilitätsplans können bei Bedarf geeignete inhaltliche Prioritäten gesetzt werden. Planungsschritte, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes begonnen wurden, können Basis der Beschlussfassung zum ersten Bundesmobilitätsplans sein, auch wenn sie nach Inhalt und Prozess von den Anforderungen dieses Gesetzes abweichen.

Nr. 23 Umsetzungsziele und Entwicklungsindikatoren

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 23)

- (1) Aus der planerischen Bewertung der abstrakten Leitziele werden im Kontext der Strategieentwicklung konkret messbare und damit auch operationalisierbare Umsetzungsziele (Ergebnis-, Qualitäts- und Handlungsziele) abgeleitet. Diese sollen in ihrem Zusammenwirken absichern, dass die abstrakten Leitziele angemessen erreicht und inhärente Zielkonflikte aufgelöst werden. Die Umsetzungsziele müssen somit auf Basis von Indikatoren gesetzt werden, die geeignet sind, den Grad der Erreichung der Leitziele wiederzugeben. Soweit es diesbezüglich Standards und Vorgaben in Fachgesetzen gibt, sind diese zu nutzen. Die Zielhorizonte der Umsetzungsziele entsprechen denen der Planung [siehe (3) (5) d]. Prognosen zur Zielerreichung sind im Monitoringbericht anzugeben [siehe Nr. 38 (1)].
- (2) Die Umsetzungsziele haben Mobilität und Verkehr jeweils für den Untersuchungsraum [siehe Nr. 22(5)g], differenziert nach den verschiedenen Verkehrsträgern (Schiene, Straße, Wasserstraße, Luft) und nach Entfernungsklassen (Nah-, Regional- und Fernverkehr) sowie nach unterschiedlichen administrativen Verantwortlichkeiten zu erfassen.
- (3) Die Methodik der den Umsetzungszielen zu Grunde liegenden Indikatoren sind mit den Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden abzustimmen. Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes legt die Umsetzungsziele für seinen Verantwortungsbereich fest (Zielbeitrag Bund). Die Länder bestimmen jeweils den auf sie entfallenden Anteil (Zielbeitrag Land) und sollen diesen in seiner Herleitung möglichst nach weiteren von ihnen zu bestimmenden Verantwortlichkeiten (z.B. Land, Region, Landkreise, Städte) differenzieren. Die Zielbeiträge von Bund und Ländern zusammen ergeben das jeweilige nationale Umsetzungsziel.
- (4) In Abweichung von Absatz 3 Satz 2 sind die für das Leitziel Klimaschutz [Nr. 7] anzuwendenden Indikatoren vom für Verkehr zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem für Klimaschutz zuständigen Ministerium festzulegen. Sichert das nationale Umsetzungsziel den nach Nr. 7(1) erforderlichen Zielbeitrag nicht, so entwickelt das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes einen fachlich hergeleiteten Lösungsvorschlag in Abstimmung mit den Ländern. Die Länder nehmen zu diesem Vorschlag Stellung. Auf der Basis des Vorschlags und der Stellungnahmen entscheidet der Bundestag mit der Beschlussfassung nach Nr. 34 über die Zuordnung der Zielbeiträge.
- (5) Im Bundesmobilitätsplan können weitere Entwicklungsindikatoren festgelegt werden, die den Grad der Umsetzung bestimmter Anforderungen anzeigen oder deren Input für die Planung oder für das Monitoring relevant ist oder die erforderlich sind, um ein Ergebnisziel auf unterschiedliche Verantwortungsbereiche herunterzubrechen. Mit dem Bundesmobilitätsplan werden die Methodik der Berechnung der Umsetzungsziele und der Entwicklungsindikatoren sowie die damit verbundenen Kenngrößen und Eingangsdaten festgelegt. Die Umsetzungsziele und die Entwicklungsindikatoren unterliegen dem Monitoring und der Überprüfung und bei Bedarf auch der Neufestlegung in Bezug auf Methodik, Ziele und Zielbeiträge bei der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplanes.
- (6) Berichterstattung und Monitoring der Zielerreichung der mit dem Bundesmobilitätsplan verfolgten Umsetzungsziele im Bereich Klimaschutz sowie die Möglichkeiten zur Nachsteuerung haben den diesbezüglichen Vorgaben des Klimaschutzrechts zu entsprechen.

Nr. 24 Spezifische Anforderungen an Inhalte und Berichte

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 24)

- (1) Der Bundesmobilitätsplan besteht aus einem Beschlussteil, einem Ergebnisbericht mit Anlagen, sektoralen oder querschnittsbezogenen Planungen gemäß Nr. 25, dem Bedarfsplan

gemäß Nr. 30, dem Finanzierungsbedarf gemäß Nr. 46 sowie einer Dokumentation des Planungsprozesses.

- (2) Eigenständige Teilberichte sind als Anlage zum Ergebnisbericht mit einer in sich geschlossenen Darstellung von Strategien, Zielen, Instrumenten und Maßnahmen für ein bestimmtes Thema zu erstellen, wenn auf ihrer Basis die Umsetzung der Themen besser vermittelt werden kann und für diese Themen im betreffenden Bundesmobilitätsplan keine sektoralen Pläne oder Planungen mit Querschnittsbezug gemäß Nr. 25 erstellt werden. Der Ergebnisbericht ist dann auf eine Kurzfassung zu diesen Themen zu reduzieren. Eigenständige Teilberichte sind zu erstellen für folgende Themen:
 - a. Mobilität und Personenverkehr
 - b. Güter- und Wirtschaftsverkehr
 - c. Umwelt- und Klimaschutz im Verkehr
 - d. Verkehrssicherheit
 - e. Forschungsbedarf
- (3) Im Bundesmobilitätsplan ist ein Konzept für begleitende Öffentlichkeitsarbeit für dessen Umsetzungsphase festzulegen, welches auf die Akzeptanz der Umsetzung der Planinhalte auszurichten ist.
- (4) Im Bundesmobilitätsplan sind Kriterien, Inhalte und Wirkungen der jeweils aktuellen Förderprogramme des Bundes im Sektor Mobilität und Verkehr in Bezug auf Effizienz und Effektivität bei der Erreichung der aktuellen Umsetzungsziele zu überprüfen. Das Ergebnis ist in Anforderungen an zukünftige Förderprogramme zu berücksichtigen.
- (5) Im Bundesmobilitätsplan sind die technischen Regelwerke, die bei der Ausgestaltung der Verkehrswege des Bundes zu beachten sind, auf ihre Kohärenz zu den Leitzielen und den jeweils gültigen Umsetzungszielen zu prüfen. Im Ergebnis der Überprüfung werden sie mit dem Beschluss des Bundesmobilitätsplans bestätigt oder in geänderter Form neu festgelegt. Bei verbindlichen internationalen Regelwerken ist im Bundesmobilitätsplan festzulegen, ob und inwieweit auf Änderung der internationalen Regelwerke hinzuwirken ist. Für den Verkehr relevante Verwaltungsvorschriften zur Anwendung des Bundesrechts können in die Überprüfung einbezogen werden.
- (6) Der Ordnungsrahmen von Mobilität und Verkehr ist daraufhin zu überprüfen, ob er kohärent zu den Leitzielen und den jeweils gültigen Umsetzungszielen ausgerichtet ist. Sollte dieses nicht der Fall sein, sind konkrete Empfehlungen zu dessen Anpassung auszusprechen.
- (7) Die horizontalen, vertikalen und sektorspezifischen Schnittstellen der Zuständigkeiten in Bezug auf Planung und Ausgestaltung von Mobilität und Verkehr sind daraufhin zu überprüfen, ob sie Defizite in der Ausgestaltung des Verkehrssystems hervorrufen und dadurch höherwertige Umsetzungsziele des Bundesmobilitätsplans verhindern. Ist dieses der Fall, dann sind Vorschläge zur besseren Bewältigung der bestehenden Schnittstellen oder zu deren Umgestaltung zu unterbreiten.

Nr. 25 Sektorale Pläne und Planungen mit Querschnittsbezug

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 25)

- (1) Für in sich abgrenzbare, komplexe Themen mit einer Vielzahl von Akteuren in relevanten Teilen des Bundesgebietes kann es sinnvoll sein, aus der raumbezogenen integrierten Planung auch thematisch abgegrenzte Teilstrategien zu entwickeln und umzusetzen.

- (2) Der Bundesmobilitätsplan ist insoweit frei darin, thematische oder sektorale Pläne als eingebundene Teilstrategie fortzuführen, diese aufzugeben oder neue Teilstrategien mit Visionen, Strategien, Ergebnis- und Handlungszielen und Maßnahmen und einem eigenen Bericht und Anforderungen an das Monitoring als separaten Teil des Bundesmobilitätsplans zu entwickeln.
- (3) Die Teilstrategien müssen stets passfähig zur Gesamtstrategie des Bundesmobilitätsplans sein und auch die Umsetzungsziele müssen unter Einschluss dieser Teilstrategie entwickelt werden. Eine Möglichkeit ist, dass derartige Teilstrategien als Schwerpunkte eines Bundesmobilitätsplans bereits in dessen Vorlauf vorbereitet werden und dann als Teil der integrierten Planung mit dem Beschluss zum Bundesmobilitätsplan abgeschlossen werden. Eine andere Möglichkeit ist, dass mit dem Beschluss des Bundesmobilitätsplans die Ausarbeitung der Umsetzungsstrategie für einen bestimmten Sektor oder themenbezogenen Aufträge in einen eigenständigen Teilprozess ausgelagert und in diesem umgesetzt werden.
- (4) Stets auszuarbeiten ist eine Teilstrategie für den Eisenbahnverkehr. In dieser sind die Vorgaben zur Entwicklung (Nr. 14) und zur Systematik der Entwicklung (Nr. 17) des Schienenverkehrs spezifisch aufzubereiten. Darauf basierend sind die im Gemeinwohl erforderlichen Anforderungen an die Ausgestaltung des Schienennetzes in Bezug auf den Schienenpersonenfernverkehr (Bund), den Schienenpersonennahverkehr (Länder und kommunale Zweckverbände) sowie den Schienengüterverkehr (Fern-, Regional- und Nahverkehr) festzulegen und daraus ist der spezifische Bedarf für Ausbau und Erhalt abzuleiten. Für den regionalen und lokalen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene ist die erforderliche integrale Betrachtung in Kooperation mit den Ländern und Kommunen zu erreichen. Anzustreben wäre, wenn die Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans auf integrierte Planungen der Länder aufsetzen könnte, die auch den lokalen und regionalen Personen- und Güterverkehr erfassen.

Unterabschnitt II Bedarfsplan zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes

Nr. 26 Inhalte Bedarfsplan und Einbettung in Bundesmobilitätsplan

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 26)

- (1) Der zur Umsetzung des Bundesmobilitätsplans erforderliche Bedarf an Investitionen zur Entwicklung der Verkehrswege des Bundes wird in einem Bedarfsplan zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes („Bedarfsplan“) festgelegt. Dieser ist eigenständige Anlage zum Bundesmobilitätsplan.
- (2) Mit dem Bedarfsplan werden diejenigen investiven Maßnahmen überprüft, angepasst und festgelegt, die kurzfristig (bis sechs Jahre), mittelfristig (sieben bis zwölf Jahre) oder langfristig (13 bis 20 Jahre) nach Beschluss des Bundesmobilitätsplans Gegenstand einer Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung sein sollen. Die aus der Umsetzung der zu vereinbarenden Maßnahmen nach Kostenberechnung zur Entwurfsplanung voraussichtlich resultierenden Anschaffungs- und Herstellungskosten (inklusive Planungskosten) sind vom Umsetzungsbudget [siehe Nr. 45] abzudecken.
- (3) Nach den Vorgaben des Beschlusses zum Bundesmobilitätsplan, der auch den Bedarfsplan umfasst, hat das Bundesamt für Mobilität und Verkehr Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungen mit den Planungsträgern der Maßnahmen abzuschließen. Die Maßnahmen sind entsprechend dem in der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung festzulegenden Projektzeitplan zu realisieren. Die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungen können einzelne

Maßnahmen oder auch ein aufeinander bezogenes Bündel mehrerer Maßnahmen umfassen. Denkbar ist auch eine Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung über die Realisierung kleinteiliger Maßnahmen, die nur der Art und Funktion nach beschrieben sind und die in einem bestimmten Kostenrahmen realisiert und abgerechnet werden. Soweit dieses effizienter ist, kommt auch eine sektorspezifische Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung in Betracht, die den Rahmen für die sukzessive Umsetzung eines größeren Bündels oder alle Maßnahmen eines Sektors setzt. Anforderungen an die Ausgestaltung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungen können vom für Verkehr zuständigen Ministerium vorgegeben werden.

- (4) Der Bedarfsplan ist mit jedem Bundesmobilitätsplan fortzuschreiben. Dabei ist für alle kurzfristigen Maßnahmen ein Überblick über die angestrebten und erwarteten Zeitpunkte
 - a. des Abschlusses der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung,
 - b. des tatsächlichen Beginns der Realisierung und
 - c. der (Teil-)Inbetriebnahme der Infrastruktur zu geben.

Für bereits abgeschlossene Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarungen sind die angestrebten und erwarteten Zeitpunkte der (Teil-)Inbetriebnahme der Maßnahmen zu überprüfen und zu aktualisieren.

Nr. 27 Bedarf für Investitionen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 27)

- (1) Zu Investitionen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes zählen Ausbau und Modernisierung vorhandener Infrastruktur sowie die Errichtung neuer Infrastruktur.
- (2) Ein Bedarf nach einer Entwicklungsmaßnahme in Bezug auf das Verkehrsnetz des Bundes besteht, wenn die Strategien und Ziele des Bundesmobilitätsplans ohne diese Maßnahme nicht oder nicht vergleichbar effektiv und nachhaltig im Sinne der Leitziele (Abschnitt II) erreicht werden würden. Dies kommt insbesondere dann in Betracht, wenn die vorhandene Infrastruktur nicht in der Lage ist, die nach dem Bundesmobilitätsplan zukünftig erwarteten Verkehrsmengen bewältigen zu können.
- (3) Die zeitliche Zuordnung nach Nr. 26(2) (kurzfristige, mittelfristige, langfristige Investitionen) ist unter Berücksichtigung der für die Netzentwicklung notwendigen Realisierungszeitpunkte festzulegen.
- (4) Bei der Dimensionierung der Maßnahmen sind ausreichend Reserven sowie Vorrüstungen und Schnittstellen für perspektivisch denkbare Weiterentwicklungen vorzusehen sowie zur Erhöhung der Resilienz im jeweiligen Netz einzuplanen.

Nr. 28 Beschlussfassung zum kurz-, mittel- und langfristig zu realisierenden Bedarf

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 28)

- (1) Maßnahmen des kurzfristigen Bedarfs sind solche, deren Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung spätestens sechs Jahre nach Beschlussfassung des Bedarfsplans geschlossen werden soll und für die eine Entwurfsplanung (inklusive Kostenberechnung) vorliegt, die vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr geprüft wurde. In begründeten Ausnahmen können Maßnahmen unter Vorbehalt in den kurzfristigen Bedarf aufgenommen werden, wenn sie im Rahmen des Planungsprozesses für besonders sinnvoll erachtet wurden, aber erst nachgelagert bestimmt werden kann, ob sie den Annahmen in Bezug auf Wirkungen und Kosten auch tatsächlich entsprechen.

- (2) Maßnahmen des mittelfristigen Bedarfs sind solche, deren Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung in einem Zeitraum von sieben bis zwölf Jahren nach Beschlussfassung des Bedarfsplans geschlossen werden soll und für eine Kostenschätzung vorliegen muss. Es ist im Bedarfsplan festzulegen, welche der mittelfristigen Maßnahmen zur Planungsreserve des kurzfristigen Bedarfs gehören. Für diese muss eine Kostenberechnung vorliegen, die vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr geprüft wurde.
- (3) Maßnahmen des langfristigen Bedarfs sind solche, deren Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung in einem Zeitraum von 13 bis 20 Jahren nach Beschlussfassung des Bedarfsplans geschlossen werden soll. Für diese Maßnahmen sollte eine Kostenschätzung vorliegen.
- (4) Die Kostenberechnungen und Kostenschätzungen sind vor dem Eintritt in Bewertungsphase der Planung im Rahmen der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr zu aktualisieren oder mit geeigneten Indikatoren fortzuschreiben, damit die kostenseitige Vergleichbarkeit der Maßnahmen gesichert ist und sie mit möglichst realistischen Kostenannahmen in der Bewertungsphase berücksichtigt werden.
- (5) Alle Maßnahmen müssen mit ihrer ersten Aufnahme in den Bedarfsplan einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) unterzogen werden. Diese ist mit jedem Bedarfsplan fortzuschreiben. Im Falle einer erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung sind verkehrsträgerübergreifend bedarfsgerechte und zugleich die Umweltbeeinträchtigungen vermeidende oder minimierende Alternativen im Rahmen der Planung zu entwickeln und zur Auswahl zu stellen.
- (6) Im Planungsprozess sind die Szenarien der Netzentwicklung unter den Bedingungen der sie betreffenden Prognosehorizonte in räumlicher, zeitlicher und verkehrsträgerspezifischer Differenzierung einer netzbezogenen Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen, um auch für die Netzentwicklung in ihrer Gesamtheit sicherzustellen, dass die Umweltverträglichkeit mit angemessenem Gewicht in die Entscheidung einfließt. Relevant ist dies insbesondere für die Klimaschutzziele [siehe Nr. 7] sowie für das Ziel der Reduktion zusätzlicher Flächenbeanspruchungen [siehe Nr. 10].
- (7) Mit dem Beschluss zum Bundesmobilitätsplan [siehe Nr. 34] wird festgelegt und begründet,
 - a. welche Maßnahmen zum kurzfristigen Bedarf zählen und dazu insbesondere aus dem mittelfristigen Bedarf in den kurzfristigen Bedarf überführt werden;
 - b. welche Maßnahmen insbesondere aus dem langfristigen Bedarf in den mittelfristigen Bedarf übernommen werden, welche Maßnahmen aus dem mittelfristigen Bedarf gestrichen oder in den langfristigen Bedarf zurückgestuft werden sowie welche Maßnahmen des mittelfristigen Bedarfs der Planungsreserve zum kurzfristigen Bedarf zugeordnet werden;
 - c. welche Maßnahmen in den langfristigen Bedarf aufgenommen oder aus diesem wieder gestrichen werden.
- (8) Ein Beschluss gemäß Absatz (7) a ist nur zulässig, wenn im Umsetzungsbudget des Bundesmobilitätsplans [siehe Nr. 45] die zeitlich und betragsmäßig entsprechenden Investitionsmittel ausgewiesen sind.

Nr. 29 Bedarf für Ersatzinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 29)

- (1) Auf Basis des aktuellen Sachstandsberichts zum Zustand, zum Erhaltungsaufwand und zum Ersatzinvestitionsbedarf der Verkehrsinfrastruktur des Bundes [siehe Nr. 37] ist im

Ergebnis des Planungsprozesses [siehe Nr. 28] über den Bedarf von Ersatzinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes zu entscheiden. Im Beschluss sind Erhaltungsaufwand und der Bedarf an Ersatzinvestitionen mit ihren finanziellen Auswirkungen so aufzubereiten, dass auf dieser Basis eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gemäß Nr. 45 (1) abgeschlossen werden kann.

- (2) Ein Bedarf für eine Ersatzinvestition ist gegeben, wenn ohne diese eine bestehende Anlage aus technischen Gründen nicht mehr genutzt werden könnte oder die Ersatzinvestition unter Berücksichtigung des mit ihr verbundenen Instandhaltungs- und Betriebsaufwandes in einem bestimmten Zeitraum wirtschaftlich geboten ist.
- (3) An Stelle einer Ersatzinvestition ist eine Investition zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes vorzusehen [siehe Nr. 27], wenn ein relevanter Kapazitätswachstum bewältigt werden soll.
- (4) Ein Bedarf für eine Ersatzinvestition entfällt, wenn die betreffende Verkehrsinfrastruktur zukünftig nicht mehr zum Netz der Bundesverkehrswege gehören soll, weil im Bundesmobilitätsplan festgestellt wurde, dass sie keine relevante Bedeutung für die Aufgaben des Bundes mehr hat und entweder zurückzustufen ist oder im Falle des Verlusts jeglicher Verkehrsbedeutung zu entwidmen und rückzubauen ist.
- (5) Bei der Ausgestaltung der Ersatzinvestition ist den Zielen und Vorgaben dieses Gesetzes sowie des bei Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (Nr. 45) gültigen Bundesmobilitätsplans zu entsprechen. Dies kann insbesondere spezifische Anforderungen an Barrierefreiheit, an intermodale Verknüpfung, an Ausstattungsmerkmale oder an Qualitäts- und Sicherheitsstandards mit sich bringen, ohne dass die Maßnahme deshalb als Entwicklungsmaßnahme im Sinne von Nr. 27 zu bewerten wäre.

Nr. 30 Aufbereitung der Inhalte des Bedarfsplans *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 30)*

- (1) Die Inhalte des Bedarfsplans werden in digitaler Darstellung eingebettet in eine Grafik des Bestandsnetzes der Verkehrsinfrastruktur des Bundes dargestellt. Nachrichtlich darzustellen sind die zu erwartenden Ersatzinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur gemäß Nr. 29.
- (2) Die Maßnahmen müssen mindestens nach betroffenen Verkehrsträgern sowie nach Art (Ersatz- oder Entwicklungsinvestition) und Fristigkeit der Maßnahme (kurz-/mittel-/langfristig sowie angestrebter Realisierungszeitpunkt) unterschieden werden können.
- (3) Weitere besondere Inhalte zu einzelnen Verkehrsträgern oder Themen sollten in der Grafik [siehe (1)] erkennbar sein oder über Textdarstellungen oder Listen verfügbar gemacht werden.
- (4) Verkehrsinfrastrukturen der Länder und Kommunen sind mit darzustellen, wenn sie in ihrer Funktionalität mit entsprechender Verkehrsinfrastruktur des Bundes vergleichbar sind (z.B. Länderbahnen, Kraftfahrstraßen, Verladeanlagen außerhalb DB Netz, Radschnellwege).
- (5) Die integrierte Darstellung aller Verkehrsträger muss in unterschiedlicher Inhaltliche Dichte in verschiedenen Maßstäben skalierbar sein.

Unterabschnitt III Abstimmung, Beteiligung und Beschlussfassung durch Gesetz

Nr. 31 Zuständige Behörden und Beteiligte bei der Planung

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 31)

- (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes verantwortet die Ausgestaltung des Planungsprozesses des Bundesmobilitätsplans und bedient sich dabei der Unterstützung des Bundesamtes für Mobilität und Verkehr.
- (2) Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr [siehe Nr. 52] koordiniert bzw. erarbeitet in Vorbereitung des Planungsprozesses die zum Start der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans [siehe (3)] erforderlichen Unterlagen [siehe Nr. 33].
- (3) Am Planungsprozess und an dessen Vorbereitung sind insbesondere zu beteiligen:
 - a. die Bundesländer und die kommunalen Spitzenverbände
 - b. die Nachbarstaaten sowie die EU-Kommission
 - c. die Betreiber bzw. Verwaltungsbehörden der Bundesverkehrswege
 - d. die für Inneres, Raumordnung, Gesundheit, Klimaschutz sowie Umwelt zuständigen Ministerien und Oberbehörden des Bundes
 - e. der Beirat für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr [Nr. 32]
 - f. die Zivilgesellschaft sowie die
 - g. Verbände mit Bezug zu Mobilität, Verkehr oder Umwelt
- (4) Für die Beteiligung der Zivilgesellschaft ist darauf zu achten, dass die Interessen aller von der Planung betroffenen Menschen unabhängig von Alter, Geschlecht, ökonomischer Status und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft und individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit in die Planungsprozesse eingebracht und berücksichtigt werden.
- (5) Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes veröffentlicht ein Jahr nach Beschluss eines Bundesmobilitätsplanes das Gesamtkonzept der Öffentlichkeitsbeteiligung für dessen Fortschreibung. Anzugeben ist darin, wann und auf welcher Grundlage seitens der Planungsbeteiligten eigene Vorschläge zu welchen Themen rechtzeitig eingebracht werden können. Zudem ist anzugeben, wann zu dem im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) erstellten Umweltbericht eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wird. Aktualisiert wird diese Darstellung mit der Information nach Nr. 33 (4).

Nr. 32 Beirat für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 32)

- (1) Beim für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes wird ein Beirat für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr gebildet. In diesem sollen vertreten sein:
 - a. Zivilgesellschaft
 - b. Verkehrswirtschaft
 - c. kommunale Spitzenverbände und Kommunen
 - d. Verbände mit Bezug zu Mobilität und Verkehr
 - e. Umweltverbände
- (2) Der Beirat wird unter anderem in die Vorbereitung, Aufstellung und Umsetzung des Bundesmobilitätsplans einbezogen. Methodische Fragen des Bundesmobilitätsplans sind im wissenschaftlichen Beirat [siehe Absatz (5)] zu klären, der dazu die erforderliche interdisziplinäre Breite an mobilitäts- und verkehrsbezogener Fachlichkeit abdecken soll.

- (3) Die von dem Beirat erstellten Berichte, Ausarbeitungen oder Stellungnahmen sowie die Protokolle von Sitzungen sind vom für Verkehr zuständigen Bundesministerium unverzüglich zu veröffentlichen.
- (4) Nach dem Beschluss eines Bundesmobilitätsplans soll ein Viertel bis ein Drittel der Personen des Beirats ausgewechselt werden, um Kontinuität und Wechsel der Zusammensetzung ausgewogen abzusichern.
- (5) Ergänzend ist ein wissenschaftlicher Beirat beim für Verkehrs zuständigen Ministerium des Bundes einzurichten. Dieser soll die Fachlichkeit von Prozess und Methodik der Erstellung des Bundesmobilitätsplans prüfen und das Bundesamt für Mobilität und Verkehr, den Beirat nach Absatz (1) sowie das für Verkehr zuständige Ministerium in allen praxisrelevanten wissenschaftlichen Fragen unterstützen. Absatz (3) und (4) gelten für den wissenschaftlichen Beirat entsprechend.

Nr. 33 Vorbereitung der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 33)

- (1) In Vorbereitung auf den Beschluss über den Start der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans [siehe Nr. 22(1)] sind die nachfolgenden Unterlagen vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr zu erstellen:
 - a. Ein vom Beirat mit Bezug auf die Leitziele nach Abschnitt II mit Unterstützung des Wissenschaftlichen Beirats erarbeiteter Vorschlag zur Fortschreibung von Vision und Leitbild sowie wesentliche Elemente der Umsetzungsstrategie für Mobilität und Verkehr 15 bzw. 30 Jahre nach vorgesehener Beschlussfassung sowie bis 2050 (Planungshorizonte)
 - b. Bericht über Veränderungen im Verkehrsmarkt im Verhältnis zum Start der Fortschreibung für den aktuellen Bundesmobilitätsplan
 - c. Prognose zum Infrastrukturzustand und zur Entwicklung sowie zum Erhaltungs- und Investitionsaufwand im Zeitraum der geplanten Fortschreibung (sechs Jahre ab geplanter Beschlussfassung)
 - d. Monitoringbericht zum aktuellen Bundesmobilitätsplan [siehe Nr. 38]
 - e. Darstellung und Begründung der Methodik (u.a. Prozess, Bewertung) sowie von Szenarien, Modellen und Prognosewerkzeugen zur Fortschreibung des aktuellen Bundesmobilitätsplans sowie der verwendeten Daten (Verfügbarkeit/Tauglichkeit zum jeweiligen Zweck)
 - f. Vorschläge von Bund und Ländern für die Fortschreibung
 - i. der bundesweiten Strategien zur Weiterentwicklung von Mobilität und Verkehr sowie
 - ii. der Umsetzungsziele und Indikatoren inklusive Vorschläge für Zielbeiträge von Bund und Ländern.
 - g. Vorschläge zur Netzentwicklung und zu Maßnahmen der zuständigen Behörden und der Beteiligten sowie deren Bewertung durch das Bundesamt für Mobilität und Verkehr (soweit diese bereits vorliegt)
 - h. Einen Vorschlag zur Fortschreibung der Kerninhalte des Bundesmobilitätsplans, d.h. insbesondere mit Vorschlägen zur Fortschreibung von Strategien, Umsetzungszielen und Netzentwicklung mit einer Wirkungsprognose in Bezug auf Leitziele und Kosten.

- i. Einen Vorschlag zur Bestätigung oder Neufestlegung technischer Regelwerke, die die Verkehrswege des Bundes betreffen [Nr. 24(5)].
- (2) Die Beteiligten [Nr. 31 (2)] sind vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr so in die Erstellung der Vorbereitungsunterlagen einzubinden, dass ihre in angemessener Frist eingegangenen Stellungnahmen bei der Erstellung der Unterlagen berücksichtigt werden können und im Übrigen für den weiteren Planungsprozess dokumentiert werden.
- (3) Im Beirat sind die Anforderungen aus dem Leitziel Klimaschutz ein Jahr vor dem Start der Fortschreibung [siehe Nr. 22(1)] auf Basis der Zielwerte nach Nr. 7 Absatz (5) zu erörtern. Spätestens ein halbes Jahr vor dem Start der Fortschreibung ist im Beirat zu erörtern, welcher Beitrag zum Leitziel Klimaschutz durch Umstellung auf klimaneutrale Treibenergie (Antriebswende) bzw. durch Maßnahmen im Bereich der Verlagerung auf klimaneutrale oder klimafreundlichen Verkehrsträger (Mobilitätswende) differenziert nach den Zeithorizonten der Planung geleistet werden kann.
- (4) Im Beschluss über den Start der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans [siehe Nr. 22 (1)] ist der inhaltliche und zeitliche Ablauf des Aufstellungsprozesses zu erläutern. Auf Basis des Beschlusses sind die Beteiligten [Nr. 31 (2)] in geeigneter Weise über die Möglichkeit ihrer Einbindung in den Planungsprozess zu informieren.

Nr. 34 Beschlussfassung des Bundesmobilitätsplans durch Bundesgesetz

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 34)

- (1) Auf Vorschlag des für Verkehr zuständigen Ministeriums beschließt die Bundesregierung den Entwurf des Gesetzes über den Bundesmobilitätsplan. Das Gesetz über den Bundesmobilitätsplan wird vom Bundestag beschlossen und bedarf der Zustimmung des Bundesrates.
- (2) Im Referentenentwurf sind die Passagen des Bundesmobilitätsplans, die in Gesetzeskraft ergehen sollen besonders markiert hervorzuheben. Der Regierungsentwurf beschränkt sich auf die Passagen, die in Gesetzeskraft ergehen sollen und stellt die Passagen, die davon nicht erfasst sind, in der Begründung oder in Anlagen zum Gesetzesbeschluss dar.
- (3) Der Prozess der Erstellung des Bundesmobilitätsplans wird auf einer Internetseite des für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes dokumentiert. Dort werden auch die Stellungnahmen der Beteiligten zum Referentenentwurf sowie zum Regierungsentwurf dokumentiert. In geeigneter Weise wird in die Dokumente des weiteren Gesetzgebungsprozesses verlinkt.

Unterabschnitt IV Berichterstattung und Nachsteuerung

Nr. 35 Transparenz über den Bundesmobilitätsplan *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 35)*

- (1) Nach Verkündung des Gesetzes über den Bundesmobilitätsplan macht das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes eine Lesefassung des Bundesmobilitätsplans über seine Internetseite bekannt, die die Passagen mit Gesetzeskraft besonders hervorhebt, im Übrigen aber den Bundesmobilitätsplan in seiner Gesamtheit darstellt.
- (2) Grafische Darstellungen der verschiedenen Verkehrsnetze sind gesondert aufbereitet darzustellen. Einbettungen und Verknüpfungen in die Planungen von Ländern und Kommunen sind vorzusehen, soweit diese nicht von der Möglichkeit Gebrauch machen, ihre eigenen Planungen als weitere Layer in die Darstellung des Bundes zu integrieren.
- (3) In die Darstellung einzubeziehen oder zu verknüpfen sind die relevanten Planungen auf EU-Ebene sowie in den europäischen Nachbarstaaten.

Nr. 36 Bericht zur Umsetzung geplanter Maßnahmen *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 36)*

- (1) In einem jährlichen Sachstandsbericht wird vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr berichtet, ob die mit dem Bundesmobilitätsplan beschlossenen Maßnahmen und insbesondere auch die des Bedarfsplans zeitlich und inhaltlich wie geplant vereinbart bzw. begonnen wurden. Für bereits begonnene Maßnahmen ist im Abgleich mit dem geplanten Stand der erreichte Stand der Umsetzung bzw. Realisierung zu berichten.
- (2) Abweichungen bei Inhalten und Zeitplan von den Vorgaben des Bundesmobilitätsplans und des Bedarfsplans sind zu begründen. Dabei ist ein aktualisierter Zeitplan vorzulegen, aus dem hervorgeht, welche Schlussfolgerungen aus den Verzögerungsgründen gezogen und welche Maßnahmen ergriffen wurden, um den neuen Zeitplan einhalten zu können und welche darüberhinausgehenden Maßnahmen Dritter die Zieleinhaltung verbessern würden. Mit Blick auf das Umsetzungsbudget nach Nr. 46 ist zu berichten, ob dieses eingehalten wurden und ob es mit Blick auf den Umsetzungszeitraum finanzielle Risiken die Umsetzung gefährden können und welche Gegenmaßnahmen ergriffen werden.
- (3) Der jährliche Sachstandsbericht mit Stand 31.12. des Vorjahres ist spätestens Ende März des Folgejahres dem Bundestag zuzuleiten.

Nr. 37 Bericht zu Zustand und Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes*(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 37)*

- (1) Auf Basis jeweils spezifisch auf die unterschiedlichen Arten von Verkehrsinfrastruktur (Schiene, Straße/Weg, Wasserstraße) ausgerichteten Monitoringsysteme ist kennzifferngestützt über die Entwicklung von Erhaltungszustand und Nutzbarkeit (inklusive Qualität) der Verkehrswege des Bundes zu berichten. Die Anforderungen an die Berichte werden in den einschlägigen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (Nr. 45 (1)) festgelegt.
- (2) Für bestimmte Arten von Infrastrukturen oder mit Blick auf neue Risiken sind bei Bedarf spezifische Analysen vorzunehmen.
- (3) Der jährliche Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht mit Stand 31.12. des Vorjahres ist spätestens Ende April des Folgejahres vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr dem Bundestag zuzuleiten. Er besteht aus den Teilberichten der verschiedenen Verkehrsträger und einem zusammenfassenden Gesamtbericht.

Nr. 38 Monitoringbericht zur Erreichung der Ziele des Bundesmobilitätsplans

- (1) Das für Bundesamt für Mobilität und Verkehr hat in einem Monitoringbericht die Methodik und den Prozess der Planung sowie die Wirksamkeit der Strategien zur Erreichung der Leitziele und der Umsetzungsziele zu überprüfen sowie etwaige Gründe für Abweichungen bei der inhaltlichen und zeitlichen Realisierung der in die Verantwortung des Bundes fallenden Maßnahmen zu ermitteln und darzustellen sowie Verbesserungsempfehlungen auszusprechen. Die Länder berichten den erreichten Stand der Kenngrößen ihrer Zielbeiträge zu den Umsetzungszielen.
- (2) Die Entwicklung der Kenngrößen der Umsetzungsziele und der Ausblick auf die Erreichung der Umsetzungsziele ist verbindlicher Berichtsinhalt. Im Übrigen kann der Bundesmobilitätsplan Themen und Methodik des ihn betreffenden Monitoringberichts konkretisieren.
- (3) Der Monitoringbericht ist mit dem Beschluss über den Start der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans im Entwurf vorzulegen. Er ist in den Planungsprozess der Fortschreibung zu integrieren und spätestens ein halbes Jahr nach dem Beschluss über den Start der Fortschreibung in seiner Schlussfassung vorzulegen.

Nr. 39 Öffentlichkeit der Berichte zur Umsetzung des Bundesmobilitätsplans

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 39)

- (1) Sachstandsberichte (Nr. 36, Nr. 37) und Monitoringberichte (Nr. 38) sind im Internetauftritt des Bundesamtes für Mobilität und Verkehr zu veröffentlichen. An gleicher Stelle müssen Anregungen und Kritik zu den Berichten geäußert werden können.
- (2) Über den Umgang mit diesen Rückmeldungen ist in den jeweiligen Sachstandsberichten der Folgejahre zu berichten. Im Bundesmobilitätsplan ist darzulegen, wie die Rückmeldungen zu dem Monitoringbericht ausgewertet und berücksichtigt wurden.

Unterabschnitt V Verzahnung des Bundesmobilitätsplans mit anderen Planungen

Nr. 40 Planerische Absicherung der Maßnahmen des Bundesmobilitätsplans

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 40)

- (1) Die Leitziele gemäß Abschnitt II sowie die mit dem Bundesmobilitätsplan konkretisierten Strategien und Umsetzungsziele gemäß Regelungsvorschlag Nr. 23 sind in den für Mobilität und Verkehr relevanten anderen Planungen des Bundes vorrangig zu berücksichtigen und ihre Umsetzung ist zu fördern.
- (2) Die Umsetzbarkeit der im Bedarfsplan (vgl. Nr. 26) vorgesehenen Maßnahmen ist in den örtlich und sachlich einschlägigen Landesraumordnungsplänen, Regionalplänen und Flächennutzungsplänen durch entsprechende planerische Nutzungsvorgaben abzusichern.

Nr. 41 Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung in Ländern und Kommunen

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 41)

- (1) Von den Ländern zu bestimmende Behörden haben Mobilität und Verkehr auf regionaler und lokaler Ebene durch integrierte und zielgerichtete Planung zu entwickeln, die den für den Bundesmobilitätsplan geltenden grundsätzlichen strukturellen (Nr. 21) und methodischen Anforderungen entspricht (Nr. 22), die einschlägigen Vorgaben zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Deutschland beachtet (Abschnitt III) sowie die Ziele der Raumordnung umsetzt und deren Grundsätze berücksichtigt.
- (2) Die Planungen nach Absatz (1) haben die Leitziele dieses Gesetzes (vgl. Abschnitt II) ihrer planerischen Ermessensentscheidung zu Grund zu legen und in dieser ihren Beitrag zu den bundesweit gültigen Umsetzungszielen des Bundesmobilitätsplans zu entwickeln (vgl. Nr. 23).
- (3) Die Planungen nach Absatz (1) sind mit den örtlich und sachlich einschlägigen Landesraumordnungsplänen, Regionalplänen und Flächennutzungsplänen eng zu verzahnen. Dabei sind „Integrierte Standorte“ festzulegen. Integrierte Standorte zeichnen sich dadurch aus, dass sie mit kurzen Wegen oder besonders gut mit dem ÖPNV erschließbar oder bereits erschlossen sind.
- (4) Die nähere Ausgestaltung der Planungen im Sinne der Absätze 1 bis 3 ist Sache des Landesrechts. Dabei ist zusätzlich zu berücksichtigen:
 - a. Planungen im Sinne der Absätze 1 bis 3 ermöglichen es den Ländern, qualifizierte Vorschläge für die Weiterentwicklung von Mobilität und Verkehr sowie den Bedarf für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes zu unterbreiten.
 - b. Planungen im Sinne der Absätze 1 bis 3 können nach Maßgabe von Regelungsvorschlag Nr. 47 genutzt werden, um koordiniert durch von den Ländern zu bestimmende Behörden Förderungen des Bundes für Maßnahmen zur Entwicklung des Verkehrs zu erhalten.

- c. Planungen im Sinne der Absätze 1 bis 3 geben der planenden Verwaltung die Befugnis, die zur Umsetzung der Planung erforderlichen verkehrsordnenden Maßnahmen anordnen zu können oder deren Anordnung bei der zuständigen Behörde erwirken zu können. Die sonst einschlägigen Nachweisanforderungen der StVO entfallen, soweit die Beschlussfassung zur Planung im Sinne der Absätze 1 bis 3 die Erforderlichkeit der verkehrsordnenden Maßnahmen festgestellt hat.
- d. Technische Regelwerke, die die Verkehrswege der Länder betreffen, sind durch Planungen im Sinne der Absätze 1-3 zu überprüfen und bei Bedarf entsprechend Nr. 24(5) zu bestätigen oder in geänderter Form neu festzulegen.
- e. Das Landesrecht hat festzulegen, ob und wie der Planungsauftrag im Wege der kommunalen Zusammenarbeit zu bewältigen ist. Bei Landesgrenzen überschreitenden Stadt- oder Metropolregionen ist diese Festlegung von den betroffenen Ländern festzulegen.

Nr. 42 Berücksichtigung der Ziele und Strategien durch Länder und Kommunen

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 42)

- (1) Die Leitziele gemäß Abschnitt II sowie die mit dem Bundesmobilitätsplan konkretisierten Strategien und Umsetzungsziele (Nr. 23) sowie die Ergebnisse der eigenen Planungen nach Nr. 41 sind bei allen für Mobilität und Verkehr relevanten Planungen und Maßnahmen von Ländern und Kommunen zu berücksichtigen.
- (2) In Landesraumordnungsplänen, Regionalplänen und Flächennutzungsplänen sind die Festlegungen der Planungen nach Nr. 41 umzusetzen bzw. zu fördern. Die Innenentwicklung bestehender Orte und eine polyzentrische Siedlungsentwicklung sind zu fördern. Das Wachstum durch neue Flächen für Bebauung erfolgt auf integrierten Standorten.

Abschnitt V Finanzierung von Mobilität und Verkehr

Nr. 43 Leitvorstellungen zur Finanzierungsverantwortung für Mobilität und Verkehr

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 43)

- (1) Das System der Finanzierung von Verkehr und Verkehrsinfrastruktur steht vor großen Herausforderungen. Es sind massive Ersatzinvestitionen in die vielfach marode Bestandsinfrastruktur zu finanzieren. Zugleich sind neue Investitionsprioritäten für ein nachhaltiges Verkehrssystem zu bewältigen. Mit dem Erfolg der Antriebswende wird zudem das Steueraufkommen aus der Mineralölsteuer an Ertragskraft verlieren und eines Ersatzes bedürfen. Die nachfolgenden Absätze regeln Leitvorstellungen dazu, wie und von wem diese Herausforderungen zu bewältigen sind. Die nachfolgenden Regelungen von Abschnitt V leisten einen ersten Schritt zur Umsetzung dieser Leitvorstellungen.
- (2) Die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur ist eine aus den jeweiligen Haushalten zu finanzierende Aufgabe des Staates. Kommunen, Länder und der Bund sind jeweils für die Investitionen in die in ihrer Baulast, ihrem Eigentum oder in ihrer Gemeinwohlverantwortung liegenden Verkehrsinfrastrukturen (Straßen und Wege, Wasserstraßen, Schienenwege, Flughäfen) zuständig. Eine Verstetigung der Ausgaben kann durch einen haushaltsnahen Fonds oder ein Sondervermögen erreicht werden.
- (3) Der Betrieb der Verkehrsinfrastruktur soll bevorzugt über die Nutzung im Wege von fahrleistungsabhängigen Infrastrukturnutzungsentgelten für motorgetriebene Fahrzeuge (keine Hilfsantriebe) finanziert werden. Die Nutzungsentgelte sollen im Rahmen der Vor-

gaben des Europarechts so ausgestaltet werden, dass sie der Verkehrslenkung und Kapazitätsteuerung dienen. Die Nutzungsentgelte können darüber hinaus zur Finanzierung staatlicher Aufgaben im Bereich Mobilität und Verkehr verwendet werden.

- (4) Der nicht durch Fahrgelderlöse gedeckte Teil der Vorhalte- und Betriebskosten des öffentlichen Personennahverkehrs sowie Investitionen und Betriebskosten des Fuß- und Radverkehrs sollen aus den jeweiligen Haushalten sowie ergänzend finanziert werden aus kommunalen Abgaben, Erträgen der Parkraumbewirtschaftung oder aus räumlich und/oder zeitlich differenzierter Entgelten für die Nutzung bestimmter kommunaler Verkehrsinfrastrukturen durch den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.
- (5) Der Bund hat seinen Finanzbeitrag zum öffentlichen Personennahverkehr nach Art. 106a GG, seine Finanzhilfen für bedeutsame Investitionen der Länder und der Gemeinden nach Art. 104b GG sowie weitere Förderungen für Mobilität und Verkehr so auszugestalten, dass sie kompatibel mit den im Bundesmobilitätsplan gesetzlich vorgegebenen Strategien und Umsetzungszielen zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr im Gesamtstaat sind.
- (6) Die Rahmenbedingungen und Grundlagen der bundesgesetzlichen Besteuerung mit Wirkungsbezug zu Mobilität und Verkehr sind stets in die Richtung weiterzuentwickeln, dass sie die mit dem Bundesmobilitätsplan gesetzlich vorgegebenen langfristig wirkenden Strategien und Umsetzungsziele zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr im Gesamtstaat stützen und in jedem Fall nicht im Widerspruch zu diesen stehen.

Nr. 44 Entgelte für die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur (Infrastrukturbetrieb)

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 44)

- (1) Motorisierte Fahrzeuge jeglicher Art (keine Hilfsantriebe) sollen für alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße, Luft) Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur entrichten.
- (2) Für die Ausgestaltung der Entgelte sollen unter Beachtung der jeweils gültigen europarechtlichen Vorgaben folgende Maßgaben soweit als möglich umgesetzt werden:
 - a. Für den Güterverkehr finden die nachfolgenden Absätze (3) bis (8) ab Inkrafttreten des Bundesmobilitätsgesetzes Anwendung.
 - b. Für den gewerblichen Personenverkehr auf der Straße finden die nachfolgenden Absätze (3) bis (8) für die Nutzung von Verkehrswegen des Bundes ab einem Jahr nach Beschlussfassung des ersten Bundesmobilitätsplans Anwendung. Für den Schienenpersonenverkehr greift eine in der einschlägigen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gemäß Nr. 45 (6) auszugestaltende Übergangsregelung von fünf Jahren.
 - c. Für den motorisierten Individualverkehr finden die nachfolgenden Absätze (3) bis (8) ab einem Zeitpunkt Anwendung, der mit dem ersten Bundesmobilitätsplan festzulegen ist.
 - d. Bis zum Beschluss des ersten Bundesmobilitätsplans ist zu klären, ob und inwieweit die Regelungen der Absätze (3) bis (8) auch auf den Luftverkehr sowie den Verkehr auf Wasserstraßen erstreckt werden.
- (3) Vorgaben zur Bemessung der Höhe der Entgelte sind im Bundesmobilitätsplan in einer planerischen Ermessensentscheidung festzulegen. Sie müssen einerseits den Umsetzungszielen und Strategien des Bundesmobilitätsplans dienen und andererseits sollen sie zur Deckung der Wegekosten und der externen Kosten des Verkehrs beitragen. Zu diesen Kosten gehören auch die von Verschleiß und Abnutzung ausgelösten Kosten und Folgekosten für Instandhaltung und Instandsetzung gemäß den anerkannten Regeln der Technik. Zu den externen Kosten gehören insbesondere die Kosten der Lärmbelastung, der Luftschadstoffe, des Klimawandels und der Unfallfolgekosten.

- (4) Die Entgelte sind nach Druckbelastung (Gewicht; Geschwindigkeit) und Lärm-Emissionen der Verkehrsmittel zu differenzieren. Die Bauart (Achsen bzw. Drehgestelle) sowie die Antriebsart sind zu berücksichtigen, wenn sie wesentlichen Einfluss auf Druckbelastung bzw. Lärm-Emissionen hat.
- (5) Die Entgelte für alle Verkehrsträger sollen einen dem jeweiligen Nutzer zuzurechnenden verursachungsgerechten Aufschlag für Luftschadstoffe und Lärm-Emissionen beinhalten. Diese Entgelte sind vom Betreiber der Infrastruktur zur Minderung der Auswirkungen der Emissionen und Schadstoffe zu verwenden. Die Verordnung nach Absatz 8 kann regeln, dass diese Mittel ganz oder anteilig den betroffenen Kommunen für diese Zwecke zur Verfügung gestellt werden.
- (6) Die Entgelte sollen Auf- und Abschläge als Anreize zur besseren Auslastung der Verkehrsinfrastruktur beinhalten. Die Auf- und Abschläge berücksichtigen:
 - a. den individuellen Wert der jeweiligen Verkehrsdienste
 - b. die zeitliche Variabilität
 - c. die räumliche Variabilität
 - d. die für die Auslastung der Verkehrsinfrastruktur einschlägigen Ziele und Vorgaben des Bundesmobilitätsplans

Das Gesamtniveau der Infrastrukturnutzungsentgelte nach den Absätzen (3) bis (5) darf sich dadurch nicht verändern.
- (7) Die Entgelte müssen übliche Nebenleistungen wie die Nutzung von linearen Energieversorgungsanlagen, die Nutzung allgemeiner Telematikdienste des Infrastrukturbetreibers, die Aufnahme von Passagieren, das vorübergehende Abstellen von Fahrzeugen beispielsweise für Lenkzeitpausen des Personals, Wartezeiten vor Engpässen und vergleichbare Konstellationen beinhalten. Nicht umfasst von den Entgelten sind Serviceleistungen wie das längerfristige Abstellen von Fahrzeugen, besondere Serviceleistungen für Fahrgäste und das Be- und Entladen von Gütern.
- (8) Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes legt auf Vorschlag des Bundesamtes für Mobilität und Verkehr jeweils für die Laufzeit eines Bundesmobilitätsplans durch Rechtsverordnung die Grundsätze der Entgelte für die Nutzung öffentlicher Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der Vorgaben der vorstehenden Absätze fest. Dies beinhaltet auch die Möglichkeit, Mindest- und Höchstpreise und Preiskorridore zuzulassen oder festzulegen.
- (9) Die Verordnung nach Absatz 8 bedarf der Zustimmung des Bundesrates, soweit in ihr Entgelte für öffentliche Verkehrsinfrastruktur in der Verantwortung bzw. Baulast der Länder und/oder der Kommunen festgelegt werden. Geschieht dies, so sind die Länder bzw. Kommunen zur Bestimmung räumlich oder zeitlich differenzierter Auf- oder Abschläge für die Nutzung der in ihrer Baulast liegenden Verkehrsinfrastruktur durch den Kraftfahrzeugverkehr berechtigt, wenn dieses die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung gemäß Nr. 41 der betreffenden Gebietskörperschaft so festlegt.

Nr. 45 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (Erhaltung und Ersatzinvestitionen) *(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 45)*

- (1) Das notwendige Budget für Erhaltungsmaßnahmen und Ersatzinvestitionen gemäß Beschlussfassung nach Nr. 29 ist vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr über eine Leis-

tungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit dem verkehrsträgerspezifischen Verantwortlichen für Instandhaltung und Baulast der jeweiligen Bundesverkehrswege zu vereinbaren.

- (2) Die Vereinbarungen sind jeweils für einen Zeitraum von zehn Jahren abzuschließen. Eine Revision der Vereinbarungen ist nach fünf Jahren vorzusehen, um bei Bedarf Anpassungen an einen neuen Bundesmobilitätsplan vornehmen zu können. Der Vertragsschluss oder die Anpassungsvereinbarung im Gefolge einer Revision haben spätestens ein Jahr nach Beschlussfassung zu einem Bundesmobilitätsplan zu erfolgen.
- (3) In den Vereinbarungen sind die Anforderungen an die jährlichen Infrastrukturzustandsberichte gemäß Nr. 37 zu spezifizieren.
- (4) Über Qualitätskennzahlen ist mit den Vereinbarungen sicherzustellen, dass die störungsfreie Verfügbarkeit der Verkehrswege so gesichert ist, dass schlechte Qualität nicht die Ursache für Nachfrageverluste ist.
- (5) In den Vereinbarungen können Vorgaben dazu gesetzt werden, wie die mit den Entgeltregelungen gemäß Nr. 44 adäquate Anreize für die Vermeidung von Störungen durch die Nutzenden und eine hohe Leistungsfähigkeit und Qualität seitens des Verkehrswegebetreibers gesichert werden können.
- (6) In der ersten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Schiene ist abzubilden, dass die in Nr. 44 enthaltenen Veränderungen gegenüber dem Status quo in der Preisbildung in Stufen von jeweils einem Fünftel im fünfjährigen Übergangszeitraum zur Anwendung gebracht werden, soweit der erste Bundesmobilitätsplan keine anderen Vorgaben setzt.

Nr. 46 Budget zur Umsetzung des Bundesmobilitätsplans (inkl. Bedarfsplan)

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 46)

- (1) Im Bundesmobilitätsplan ist darzustellen, welche konsumtiven und investiven Zahlungspflichten des Bundes mit der Verwirklichung von Strategien, Umsetzungszielen und Maßnahmen für die Zeithorizonte der Planung zu erwarten sind. Die Darstellung soll in ihrer Gliederung mit der inhaltlichen Gliederung des Bundesmobilitätsplans korrespondieren.
- (2) Für die Maßnahmen, die in den nächsten sechs Jahren nach Beschlussfassung vom Bund zu realisieren sind bzw. für die Umsetzungsvereinbarungen oder Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungen zu schließen sind (Realisierungshorizont), ist der notwendige Bedarf an Haushaltsmitteln im Bundesmobilitätsplan zu erfassen (Umsetzungsbudget).
- (3) Die von Nr. 21(2) Satz 2 erfassten Maßnahmen und Instrumente sowie die kurzfristigen Maßnahmen des Bedarfsplans gemäß Nr. 21(3) in Verbindung mit Nr. 26(2) sowie die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen gemäß Nr. 45(1) müssen mit dem Beschluss des Bundesmobilitätsplans vom Umsetzungsbudget gemäß Absatz 2 gedeckt sein.
- (4) Im Beschlussteil des Bundesmobilitätsplans ist festzulegen, dass das Bundesamt für Mobilität und Verkehr berechtigt und verpflichtet ist, die im Beschluss für die nächsten sechs Jahre angegebenen Maßnahmen zu realisieren oder verbindliche Vereinbarungen (Umsetzungsvereinbarungen, Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungen, Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen) zu deren Realisierung jeweils zu Lasten des Umsetzungsbudgets zu schließen. Die Betreiber bzw. Verwaltungsbehörden der Bundesverkehrswege haben einen Anspruch auf Abschluss der verbindlichen Vereinbarungen soweit die daraus zu leistenden Zahlungen vom Umsetzungsbudget des Bundesmobilitätsplans gedeckt sind.
- (5) Die Berechtigungen und Verpflichtungen des Bundesamtes für Mobilität und Verkehr nach Absatz 4 beziehen sich überjährig für die betreffenden sechs Jahre auf die Maßnahmen in

ihrer Gesamtheit. Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr hat bei der jährlichen Aufstellung des Bundeshaushaltes anzugeben, in welchem Umfang und für welche Jahre Mittel oder Verpflichtungsermächtigungen zur Finanzierung von Maßnahmen oder zum Abschluss von verbindlichen Vereinbarungen im Sinne von Absatz 4 benötigt werden.

- (6) Über die Inanspruchnahme des sich aus der Beschlussfassung zu Absatz 2 ergebenden Umsetzungsbudgets wird quartalsweise an den Haushaltsausschuss berichtet. Gegenstand des Berichts sind auch die Abweichungen der Kosten nach Realisierungszeitpunkt und Höhe gegenüber dem gemäß Absatz 2 angesetzten Bedarf. Der rechnerisch auf das sechste Budgetjahr entfallende Anteil des Budgets darf nur mit Freigabe des Haushaltsausschusses in Anspruch genommen werden. Nicht in Anspruch genommene Mittel des Umsetzungsbudgets sind in das Umsetzungsbudget des nachfolgenden Bundesmobilitätsplans zu übertragen, wenn dieser keine anderen Vorgaben setzt.

Nr. 47 Förderung des Bundes für Maßnahmen der Länder und Kommunen

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 47)

- (1) Der Bund fördert Maßnahmen der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung in den Ländern, die den Anforderungen aus Nr. 41 entsprechen.
- (2) Fördervoraussetzung ist, dass die beantragenden Gebietskörperschaften mit ihren einschlägigen Planungen und deren Umsetzung den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung sowie etwaigen Vorgaben der Regional- und Landesplanung entsprechen. Die Planungen nach Nr. 42 dürfen nicht nur den Binnenverkehr einer Gebietskörperschaft betrachten, sondern müssen auch die verkehrlichen Wirkungen im Quell-Zielverkehr der benachbarten Gebietskörperschaften (Umlandverkehr) und im überörtlichen Verkehr in Zielerreichung, Strategien und Maßnahmen einbeziehen, soweit diesem keine völlig untergeordnete Bedeutung im Verhältnis zum Binnenverkehr zukommt.
- (3) Der Förderanteil ist danach zu bemessen, welchen Beitrag die Antragstellenden zu den Leitzielen dieses Gesetzes (vgl. Abschnitt II) und zu den Umsetzungszielen [siehe Nr. 23] des Bundesmobilitätsplans im Ergebnis ihrer Planung leisten [siehe Nr. 41 (2)]. Die für die Bemessung des Förderanteils einschlägigen Umsetzungsziele sind im Bundesmobilitätsplan zu benennen.
- (4) Von den Ländern zu bestimmende Behörden haben auf Basis von jeweils für sechs Jahre gültigen Förderprogrammen sowie nach den Vorgaben der Absätze 1 bis 3 die Fördervoraussetzungen zu prüfen, die Förderanträge zu bewerten, die Förderhöhe festzulegen und die Förderung zu gewähren. Das nachfolgende Förderprogramm beginnt ein Jahr vor Ende des vorlaufenden Förderprogrammes, um einen fließenden Übergang sicherzustellen.
- (5) Die Förderprogramme sind von den nach Absatz (4) zuständigen Behörden zusammen mit den nach Landesrecht antragsberechtigten Gebietskörperschaften im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Mobilität und Verkehr auszuarbeiten. Der Erfolg der Förderung in Bezug auf den Bemessungsmaßstab nach Absatz (3) ist von der Behörde nach Absatz (4) zu evaluieren. Die Evaluationsberichte sind vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr zu überprüfen. Soweit die Förderpraxis den Fördervorgaben nicht entspricht ist das zu beanstanden.
- (6) Hat eine Gebietskörperschaft die selbst gesteckten und der Förderung zu Grunde gelegten Ziele nicht erreicht, so kann sie am nachfolgenden Förderprogramm erst teilnehmen, wenn sie die Ziele des vorlaufenden Förderprogramms erreicht hat. Werden die selbst gesteckten Ziele von der Mehrzahl der Gebietskörperschaften nicht erreicht, dann ist das nachfol-

genden Förderprogramm des Landes vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr zu überprüfen und bei Bedarf zu ändern, die Höhe der Bundesförderung kann reduziert werden, wenn keine Abhilfe zu erwarten ist.

- (7) Der Bund stellt für die Förderung nach Absatz 4 einen Betrag von X,Y Mrd. € (Wert 2025) bereit. Dieser Betrag ist mit X,Y % p.a. zu dynamisieren. Die Schlüsselung des Betrages nach Satz 1 auf die Länder erfolgt hälftig nach *Kriterium 1* und nach *Kriterium 2*. Das Land hat einen Anteil aus originären Landesmitteln im Förderprogramm bereitzustellen. Von den Kommunen ist ein relevanter Eigenanteil zu verlangen. Davon kann abgesehen werden, wenn die Kommune wegen Überschuldung unter Landesverwaltung steht.
- (8) Die Länder Berlin, Hamburg und Bremen haben für den Stadt-Umland-Verkehr gemeinsame Förderprogramme mit benachbarten Bundesländern zu erstellen. Ist der Binnenverkehr von den gemeinsamen Förderprogrammen nicht erfasst, dann können sie eine Förderung ohne Programmmerfordernis, aber unter adäquater Umsetzung der Anforderungen der Absätze 1 bis 7 bilateral mit dem Bundesamt für Mobilität und Verkehr vereinbaren.
- (9) Die Förderung nach Absatz 4 tritt spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten des Bundesmobilitätsgesetzes an die Stelle des GVFG-Bundesprogramms. Die Einzelheiten dieses Übergangs werden vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr in Abstimmung mit den Ländern festgelegt.

Nr. 48 Verkehrsinfrastrukturfonds des Bundes (hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 48)

- (1) Zur Absicherung der Finanzierung der Umsetzung des Bundesmobilitätsplans (Nr. 46 (2)), der Förderprogramme des Bundes (Nr. 47) sowie der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für die Verkehrswege des Bundes (Nr. 45 (1)) ist ein Sondervermögen des Bundes unter der Bezeichnung „Verkehrsinfrastrukturfonds des Bundes“ einzurichten. Die Einrichtung soll zeitgleich mit dem Beschluss des ersten Bundesmobilitätsplans oder mit dessen Fortschreibung wirksam werden.
- (2) Der Verkehrsinfrastrukturfonds tritt an die Stelle des Umsetzungsbudgets gemäß Nr. 46 (2). Die Regelungen aus Nr. 46 und auch die dort beschriebenen Rechte des Haushaltsausschusses kommen für die Finanzierung von Maßnahmen zur Umsetzung des Bundesmobilitätsplans im Übrigen unverändert zur Anwendung.
- (3) Der Verkehrsinfrastrukturfonds des Bundes wird durch die Zuführung der Infrastrukturnutzungsentgeltanteile gespeist, die nicht zur Betriebsführung der jeweiligen Infrastruktur erforderlich sind. Weitere dem Bund zustehenden Steuern können dem Fonds ganz oder anteilig zugeordnet werden.
- (4) Die durch die Zuführungen nach Absatz 3 nicht gedeckten Ausgaben des Verkehrsinfrastrukturfonds sind über den Bundeshaushalt auszugleichen. Der Ausgleich sollte die erwarteten Ausgaben des Fonds gemäß Absatz 1 abzüglich der erwarteten Zuführungen gemäß Absatz 3, gemittelt über die nächsten zehn Jahre umfassen. Der Ausgleich muss mindestens die über das Sondervermögen finanzierten Kosten und bei den Investitionen die Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen), gemittelt über die jeweils nächsten zehn Jahre umfassen.
- (5) Der Verkehrsinfrastrukturfonds hat die Berechtigung, sich zu verschulden, um die gesetzlich vorgesehene Inanspruchnahme auch in Jahren nicht gedeckter Ausgaben ermöglichen zu können. Interimistische Überschüsse sind dem Liquiditätsmanagement des Bundeshaushaltes verfügbar zu machen. Die Schulden des Fonds werden nur insoweit auf die Schuldenbremse angerechnet, als ihr keine Vermögenwerte in mindestens gleicher Höhe gegenüberstehen. Dieser Bedarf ist mit dem Beschluss zum Mobilitätsgesetz festzustellen.

- (6) Über die Entwicklung von Ausgaben und Zuführungen und die gemäß der Zehnjahresprognose erwarteten Ausgleichsleistungen aus dem Bundeshaushalt ist dem Haushaltsausschuss des Bundestages quartalsweise zu berichten.

Nr. 49 Finanzierung des ÖPNV in den Ländern aus Bundesmitteln

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 49)

- (1) Der den Ländern gemäß Art. 106a GG zustehende Betrag für den öffentlichen Personennahverkehr wird in der Höhe festgelegt, wie er mit Beschlussfassung über dieses Gesetz im Regionalisierungsgesetz enthalten ist (derzeit § 5 Regionalisierungsgesetz mit jährlichen Beträgen bis inklusive 2031). Als Anlagen zum Bundesmobilitätsgesetz werden die Anlagen des Regionalisierungsgesetzes übernommen, die die Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Länder regeln. Mit der Beschlussfassung zum ersten Bundesmobilitätsplan ist zu prüfen, ob und wenn ja, in welcher Höhe, die Mittel nach Satz 1 erhöht und auf die Länder verteilt werden.
- (2) Die Beträge nach Absatz 1 dienen der Finanzierung der in der Aufgabenverantwortung der Länder und Kommunen liegenden Ausgestaltung des ÖPNV. Dabei sind die den ÖPNV betreffenden Umsetzungsziele und Strategien des jeweils gültigen Bundesmobilitätsplans zu beachten und die im Bundesmobilitätsplan auszugestaltenden Vorgaben zur Systematik der Entwicklung des Schienenverkehrs (Nr. 17) sowie die Vorgaben zur Erreichbarkeit und gleichwertigen Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz (Nr. 15) für den ÖPNV einzuhalten.
- (3) Nicht für Zwecke des ÖPNV verwendete Mittel sind vom Bund zurückzufordern. Maßnahmen, die den Vorgaben zur Systematik der Entwicklung des Schienenverkehrs entgegenwirken oder die den ÖPNV betreffenden Umsetzungszielen und Strategien zuwiderlaufen, dienen nicht den Zwecken des ÖPNV im Sinne von Absatz 2.
- (4) Die Länder berichten dem Bund über die Mittelverwendung und die Erfolge hinsichtlich der den öffentlichen Personennahverkehr betreffenden Umsetzungsziele und Strategien des Bundesmobilitätsplans sowie über die Konformität des Mitteleinsatzes mit den Vorgaben zur Systematik der Entwicklung des Schienenverkehrs. Die Muster für diese Berichterstattung werden nach dem Beschluss zur Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans vom für Verkehr zuständigen Ministerium in Abstimmung mit den Ländern festgelegt.
- (5) Mittelzuwachs und Mittelverteilung sowie Ausrichtung der Verwendung entsprechend der im Bundesmobilitätsgesetz verankerten Vorgaben sind spätestens für die Zeit ab dem 01.01.2032 neu zu regeln.

Nr. 50 Transparenz über den Einsatz öffentlicher Mittel für Mobilität und Verkehr

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 50)

- (1) Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr erstellt jährlich einen Bericht, der die für den Bundeshaushalt relevanten auf Mobilität und Verkehr bezogenen Ausgaben, Steuern und Steuervergünstigungen in Bezug auf Umfang und Zweck transparent darstellt und mit Blick auf ihren Beitrag zu den Umsetzungszielen und der Strategie des Bundesmobilitätsplans bewertet.
- (2) Die Länder erstellen entsprechende Berichte für auf Mobilität und Verkehr bezogene Ausgaben, Steuern und Steuervergünstigungen für die Landesebene einschließlich der kommunalen Haushalte.
- (3) Die sich aus den Berichten ergebende Entwicklung wird vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr im Monitoringbericht des Bundesmobilitätsplans [siehe Nr. 38] aufbereitet.

Abschnitt VI Aufgaben- und Befugnisse zur Anwendung des Bundesmobilitätsgesetzes

Nr. 51 Generelle Aufgaben und Befugnisse für Mobilität und Verkehr im Bund

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 51)

- (1) Die in diesem Gesetz beschriebenen Aufgaben oder Befugnisse sind vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes wahrzunehmen, soweit in diesem Gesetz keine andere Zuständigkeitsregelung getroffen wird oder sich die Zuständigkeit für eine bestimmte Aufgabe aus anderen Gesetzen ergibt; es gelten folgende Maßgaben:
 - a. Das Ministerium kann die Erfüllung seiner Aufgaben auf andere Oberbehörden des Bundes und dabei insbesondere auf das Bundesamt für Mobilität und Verkehr übertragen.
 - b. Die Programme zur Forschungsförderung (Nr. Nr. 20; Nr. 46(1)) sind vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes aufzustellen und vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr umzusetzen.
 - c. Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes ist zuständige Behörde für den Abschluss von Vereinbarungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im nationalen und internationalen Schienenpersonenfernverkehr. Diese Vereinbarungen sind vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr vorzubereiten und umzusetzen.
- (2) Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr ist eine neu schaffende Oberbehörde des Bundes. Seine Aufgaben und Befugnisse sind in Nr. 52 beschrieben. Es unterliegt der Rechts- und Fachaufsicht des für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes.

Nr. 52 Aufgaben und Befugnisse des Bundesamtes für Mobilität und Verkehr

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 52)

- (1) Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr ist eine neu schaffende Oberbehörde des Bundes mit folgenden Zuständigkeiten und Aufgaben:
 - a. Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr ist nach den Vorgaben dieses Gesetzes insbesondere für die Vorbereitung des Planungsprozesses zum Bundesmobilitätsplan verantwortlich und unterstützt das für Verkehr zuständige Ministerium im Planungsprozess.
 - b. Soweit im Bundesmobilitätsplan keine andere Zuständigkeit festgelegt ist, hat das Bundesamt für Mobilität und Verkehr die Umsetzung der Ergebnisse der Planung zu organisieren, zu delegieren oder selber zu verantworten und gemäß Nr. 36 über die Umsetzung zu berichten. Über Unklarheiten in Bezug auf Inhalt und Zuständigkeit entscheidet das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes.
 - c. Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr hat den Verkehrsmarkt zu beobachten und zu analysieren, um bei Bedarf die Annahmen der für die Planung verwendeten Modelle und Szenarien oder andere unterstellte Wirkungszusammenhänge zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen (z.B. Einflussfaktoren auf Präferenzen der Verkehrsmittelwahl, Markterfolg/Umweltfolgen neuer Produkte und Dienste im Güter- und Personenverkehr).
 - d. Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr hat in geeigneter Weise ein verkehrsträgerübergreifendes Forum für den Güterverkehr zu schaffen. Auf diese Weise sollen die Bedürfnisse der Anbieter und Nachfrager von Leistungen im Güterverkehr sowie der Anbieter von Güterverkehrsinfrastruktur besser ermittelt und in die Öffentlichkeit sowie in die Bundesmobilitätsplanung eingebracht werden können.

- e. Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr hat die entsprechend den Vorgaben von Nr. 20 im Bundesmobilitätsplan erstellten und finanzierten Forschungsvorhaben oder Forschungsprogramme zu koordinieren oder deren Koordination zu verantworten. Es hat insbesondere die Kommunen dabei zu unterstützen, wie rechtliche Hürden bei der Erprobung innovativer Lösungen sowie bei der direkten Kooperation von Kommunen und Wissenschaft überwunden werden können. Bei Bedarf hat es Vorschläge für Rechtsänderungen zu entwickeln, die über den Bundesmobilitätsplan oder aber auch unabhängig von diesem in den Gesetzgebungsprozess oder den Verordnungsprozess eingespeist werden können.
 - f. Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr hat zu kontrollieren, dass die Durchsetzung bestehender gesetzlicher Regelungen bei allen Verkehrsmitteln und Verkehrsträgern ein vergleichbares und möglichst hohes Niveau erreicht. Dieses betrifft insbesondere die Einhaltung geltender Sozial-, Umwelt-, Sicherheits- und Barrierefreiheitsstandards. Bei Defiziten hat es den zuständigen Behörden und dem für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes Abhilfeschritte zu unterbreiten. Erreicht die fehlende Durchsetzung geltenden Rechts ein Ausmaß, das die Erreichung der Umsetzungsziele des Bundesmobilitätsplans beeinträchtigt, so ist dies im Monitoringbericht nach Nr. 38 aufzubereiten.
 - g. Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr hat die für die Planungen nach diesem Gesetz erforderlichen Daten und Modelle vorzuhalten und zu aktualisieren. Die Daten und Modelle sollen zu wissenschaftlichen Zwecken sowie von allen Bundesbehörden und von Ländern und Kommunen für Planungszwecke und für Bürgerbeteiligung genutzt werden können. Im Gegenzug sollen die Ergebnisse und die Grundlagendaten dieser Planungen dem Bundesamt für Mobilität und Verkehr verfügbar gemacht werden. Die Standards der Daten und Modelle sind in einem Abstimmungsprozess mit öffentlicher Beteiligung festzulegen und bei Bedarf zu aktualisieren.
 - h. Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr ist innerhalb der Verkehrsverwaltung des Bundes verkehrsträgerübergreifend für alle Themen und Aufgaben der Verkehrssicherheit zuständig. Unberührt davon bleiben die zumeist verkehrsträgerspezifischen Zuständigkeiten für technische Sicherheit, Aufsicht und Zulassung.
 - i. Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr hat zu prüfen, ob der für Mobilität und Verkehr relevante Rechtsrahmen (inklusive Steuerrecht) einer Harmonisierung in Bezug auf die Leit- und Umsetzungsziele bedarf, und bei Bedarf Vorschläge zur Änderung des bestehenden Rechts zu entwickeln.
 - j. Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr kann über alle Verkehrsträger hinweg Kapazitäten zur Unterstützung bei Verfahren zur Umsetzung von Maßnahmen des Bundesmobilitätsplanes aufbauen.
- (2) Kommt es in der Umsetzung von Maßnahmen des Bundesmobilitätsplans und dabei insbesondere des Bedarfsplans zu Verfahren mit Bürgerbeteiligung, so sind die im Internet dokumentierten Unterlagen zur Vorbereitung oder Begründung der Maßnahmen heranzuziehen, um die Erkenntnisse und Feststellungen aus dem Planungsprozess und dessen Vorbereitung in diese Verfahren einzubringen und um eine doppelte Prüfung in der gleichen Angelegenheit zu vermeiden. In Amtshilfe für die Planungsträger hat das Bundesamt für Mobilität und Verkehr entsprechende Unterlagen aufzubereiten. Dabei ist insbesondere darzustellen, welche Ergebnisse die Strategische Umweltprüfung (SUP) – z. B. in der Bewertung von Alternativen oder mit Blick auf beeinträchtigte Umweltgüter – erbracht hat und welchen Beitrag die Maßnahme für die mit dem Bundesmobilitätsplan verfolgten Ziele leistet.

- (3) Das Bundesamt für Verkehr ist auf Wunsch des Planungsträgers oder auf eigenen Wunsch in das Verfahren einzubeziehen, um die Interessen der Umsetzung des Bundesmobilitätsplans zu vertreten. Bei Bedarf kann das Bundesamt für Mobilität und Verkehr dazu auch vermittelnd tätig werden.

Nr. 53 Aufgaben und Befugnisse von Behörden der Länder und Kommunen

(hier klicken für Erläuterungen zu Nr. 53)

- (1) Das Bundesmobilitätsgesetz verpflichtet Länder und Kommunen auf die Beachtung bestimmter Vorgaben dieses Gesetzes bzw. des Bundesmobilitätsplans, soweit dieses erforderlich ist, um bundesweite Ziele und Strategien im Bereich Mobilität und Verkehr umsetzen zu können.
- (2) Im Übrigen ergeben sich neue Anforderungen für Länder und Kommunen, weil die bisherigen Förderungen des Bundes in den Ländern und Kommunen auf Basis des GVFG und des Regionalisierungsgesetzes in das Bundesmobilitätsgesetz integriert worden sind.

Erläuterungen und Hinweise zu den einzelnen Regelungsvorschlägen

Erläuterungen zu Nr. 1

Der institutionelle Rahmen der Verkehrsentwicklung war bisher nicht darauf ausgerichtet, gesamtstaatliche Ziele erreichen zu können. Die Planung der Verkehrswege erfolgte sektoral (Straße, Schiene, Wasserstraße) und horizontal (Bund, Länder, Gemeinden) in zersplitterter Verantwortung. Gesamtstaatliche Ziele müssen aber erreicht werden können, wenn den zeitkritischen Erfordernissen z. B. des Schutzes von Klima und Biodiversität bzw. des Biotopschutzes entsprochen werden soll. Gleichzeitig steht auch die Mobilitätsgewährleistung vor neuen Aufgaben. Dieses betrifft die Sicherung einer angemessenen Mobilität in ländlichen Räumen auch ohne eigenes Auto, den Erhalt bzw. die Ermöglichung einer Alltagsgestaltung auf möglichst kurzen Wegen und die damit verbundene Aufwertung des Nahbereiches und generell den Erhalt und die Rückgewinnung lebenswerter Orte, Städte und Regionen.

Nur wenn Mobilität und Verkehr in ihrer Gesamtheit zum Gegenstand der Planung gemacht werden, können die gesamthaft mit dem Verkehr verbundenen Ziele und Erwartungen erreicht werden. Daher ist eine integrierte Planung zwingend erforderlich, die ihrerseits die Mobilitätsbedürfnisse einerseits und die Vermeidung unerwünschter Verkehrsfolgen andererseits klar in den Blick nimmt und dabei die jeweiligen Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel berücksichtigt.

Die Entwicklung von Mobilität und Verkehr lässt sich nicht abrupt verändern. Die Schaffung neuer Angebote oder neuer Verkehrsinfrastruktur benötigt Zeit. Auch verkehrsorganisatorische Maßnahmen oder bestehende Finanzierungsstrukturen sind Teil langfristiger Planungssicherheit und lassen sich nicht von heute auf morgen verändern, ohne die beteiligten Akteure in Chaos zu stürzen. Es bedarf daher einer geregelten Übergangsphase, in der neue Instrumente und Ziele an Stelle der bisherigen Regelungen treten.

Das Bundesmobilitätsgesetz tritt nicht an die Stelle bestehender Normen des Verkehrsgewerberechts (Personenbeförderungsgesetz, Allgemeines Eisenbahngesetz, Binnenwasserstraßengesetz, Luftverkehrsgesetz), des Regulierungsrechts (Eisenbahnregulierungsgesetz) oder des Straßen- und Straßenverkehrsrechts (Bundesfernstraßengesetz, Straßenverkehrsgesetz, Straßenverkehrs-Ordnung). In diesen Normen sollen aber gewisse Änderungen vorgenommen werden, um einen möglichst konsistenten Rechtsrahmen zu erzeugen. Andere Gesetze werden hingegen sofort oder nach einer Übergangszeit durch das Bundesmobilitätsgesetz oder die auf seiner Grundlage beschlossenen Planungen ersetzt (u. a. Regionalisierungsgesetz, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Bedarfsgesetze für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes).

Hinweis zur Rechtsprüfung: *Mit diesem Regelungsvorschlag für ein Bundesmobilitätsgesetz wird Neuland betreten. Es wurde und wird auf Konformität mit dem Verfassungsrecht und dem EU-Recht überprüft. Sollte bei der weiteren Prüfung zur Umsetzung in einen konkreten Gesetzestext oder bei der Rechtsanwendung eines späteren Gesetzestextes dennoch gerichtlich beurteilt werden, dass einzelne Passagen des Gesetzes mit höherrangigem Recht unvereinbar sind, dann soll das Gesetz konform mit dem höherrangigen Recht in geltungserhaltender Reduktion so angewendet werden, dass ein Maximum der ursprünglichen Intention erhalten bleibt.*

Erläuterungen zu Nr. 2

Die Begriffe Mobilität, Verkehr und Verkehrsinfrastruktur werden für die Zwecke der Anwendung dieses Gesetzes definiert. Diese Zwecke umfassen insbesondere die Zuordnung und Ausgestaltung der Planungsverantwortung und die Umsetzung bzw. Finanzierung der Ergebnisse der Planung.

In anderen Zusammenhängen werden die Begriffe auch enger oder umfassender verwendet werden. Dieses ist für die Zwecke dieses Gesetzes nicht erforderlich und auch nicht hilfreich.

Die Begriffsdefinition als solche gibt noch keine Auskunft dazu, in welcher Tiefe und in welcher Weise sich dieses Gesetz mit bestimmten Verkehrswegen auseinandersetzt oder welche Anforderungen an die Gewährleistung nachhaltiger Mobilität zu stellen sind. Dieses ergibt sich aus den nachfolgenden Regelungsvorschlägen bzw. den in diesem Gesetz vorgesehenen Planungsprozessen. Zielvorstellungen und Begriffsdefinitionen sind bewusst voneinander entkoppelt.

Zu Absatz 1: Mobilität im Sinne dieses Gesetzes ist allein auf Menschen bezogen. Im Kontext des EU-Rechts (hier VO 1315/2013) wird „Mobilität“ auch in Bezug auf Güter verwendet. In diesem Gesetz wird die Sicherung des Transports von Waren und Leistungen (Wirtschaftsverkehr) [siehe Nr. 5] ohne Rückgriff auf den Begriff Mobilität geregelt.

Zu Absatz 2: Digitale Kommunikation kann physische Ortsveränderung substituieren. Die damit verbundene „Chance“ zur Vermeidung negativer Folgen von „zu viel Verkehr“ ist als Eingangsgröße der verkehrsbezogenen Planung zu berücksichtigen.

Zu Absatz 3: Angebot und Nutzung der Verkehrsmittel sind in unterschiedlicher Intensität Gegenstand der Verkehrsplanung. Innerhalb des Personenverkehrs gibt es den motorisierten (PKW, Motorrad) und den nichtmotorisierten Individualverkehr (Radverkehr (inklusive E-Bike), Fußverkehr (inklusive Kleinstfahrzeuge nach § 24 StVO) sowie die öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel. Bei den öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln handelt es sich einerseits um den gewerblichen Personenverkehr auf Schiene und Straße (Schienenpersonenfernverkehr/Fernbus, ÖPNV/SPNV jeweils nach AEG/PBefG) sowie in der Luft (Linienflugverkehr). Andererseits werden zumeist über digitale Plattformen auch weitere Verkehrsmittel öffentlich zugänglich an Stationen oder stationsungebunden vermietet (Sharing-Autos, Mieträder, Elektrokleinstfahrzeuge).

Die Verkehrsarten des Güterverkehrs (GV) unterscheiden insbesondere nach den Verkehrsträgern (StraßenGV, SchienenGV, Frachtschiffahrt, Luftfracht).

Zu Absatz 4: Analoge oder digitale Kommunikationssysteme, die als Sicherungs- und Leittechnik im Verkehr zur Zugsteuerung oder für intelligente Verkehrssysteme oder das automatisierte Fahren zum Einsatz kommen, sind Gegenstand dieses Gesetzes. Dieses Gesetz regelt aber nicht die Grundlagen der digitalen Kommunikation. Strategien, Instrumente und Maßnahmen zur Verbesserung der generellen digitalen Kommunikation sind daher nicht Gegenstand der in diesem Gesetz geregelten Prozesse und Zuständigkeiten.

Verkehrsinfrastruktur umfasst alle Einrichtungen, die Voraussetzungen für den Einsatz von Verkehrsmitteln sind (zum Beispiel: Straßen, Wege, Plätze, Schienen, Tunnel, Haltestellen, Parkplätze).

Erläuterungen zu Nr. 3

Hinweis: Nr. 3 gibt einen Überblick über die aus Leitzielen im Wege integrierter Planung zu konkretisierenden Umsetzungsziele und die Anforderung der „Ausfinanzierung“ der kurzfristigen Umsetzungsmaßnahmen, der in dieser Form nicht in die spätere Gesetzesfassung eingeht.

Zu Absatz 1: Die abstrakten Leitziele sollen in ihrer Gesamtheit den Rahmen für die Entwicklung von Mobilität, Verkehr und Verkehrsinfrastruktur aufspannen. Die Leitziele sind nicht konfliktfrei; Konfliktlagen sind daher im Wege integrierter Planung (Abschnitt IV) zu identifizieren und zu bewältigen. Individuell von Einzelnen einklagbare öffentliche Rechte sind mit den Leitzielen nicht verbunden. Die abstrakten Leitziele sollen durch Inbezugnahme in anderen Gesetzen im gesamten Rechtsrahmen des Verkehrs zur Anwendung kommen. Die Leitziele ihrerseits nehmen verkehrsspezifische Vorgaben anderer Politikfelder auf (z. B. Klimaschutz, Lärmschutz). Auf diese Weise soll die für eine stringente Rahmensetzung notwendige Konsistenz staatlicher Vorgaben über alle betroffenen Rechtsgebiete erreicht werden.

Rechtsfrage: Ist die Vorgabe abstrakter Leitziele für Akteure der Landes- und Kommunalverwaltung in dieser Form für eigene Aufgaben zulässig?

Zu Absatz 2: Die Leitziele bauen einen Spannungsbogen auf zwischen den Mobilitätsbedürfnissen von Menschen sowie den Transportbedürfnissen der Wirtschaft einerseits und dem zumeist

öffentlichen aber eigentlich auch privaten Interesse die negativen Folgen des Verkehrs für Umwelt und Menschen soweit als möglich zu reduzieren. Der für ein nachhaltiges Verkehrssystem erforderliche Ausgleich wird letztlich durch die Festlegungen im Bundesmobilitätsplan bewirkt, dessen im Wege einer „planerischen Ermessensentscheidung“ festzulegenden Umsetzungsziele, Strategien und Maßnahmen letztlich ein nachhaltiges Verkehrssystem bewirken sollen.

Der Verkehr der Zukunft ist dadurch so zu organisieren, dass die verkehrsspezifische Überbeanspruchung der natürlichen Lebensgrundlagen beendet wird (u.a. Verbrennung fossiler Energie, übermäßiger Primärenergiebedarf und Flächenverbrauch, Verlust an Biodiversität, Lärmbelastung), die sozialen Unterschiede durch das Verkehrssystem verringert und nicht verstärkt werden und auch die Orte menschlichen Zusammenlebens – Städte, Dörfer und Regionen – nicht durch ein Übermaß an Verkehr an Lebenswert verlieren.

Vorbilder für derartige verkehrsspezifische Leitziele sind z. B. die „Vancouver principles“ der OECD zum nachhaltigen Verkehr (vgl. Seite 60 des [Protokolls](#)) oder Artikel 1 des [Protokolls Verkehr zur Durchführung der Alpenkonvention](#). Auf EU-Ebene vergleichbar sind die Erwägungsgründe 2, 4, 32, 33, 36, 38 sowie die Artikel 4, 5, 10 Absatz 1 Buchstabe e der VO (EU) Nr. 1315/2013 ([Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes](#)) sowie die Ziffern 11, 28, 29, 35, 39, 90 der Mitteilung der Kommission vom 09.12.2020 zur [Strategie der Kommission für eine nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen](#). Auf Landesebene vergleichbar sind z. B. die §§ 2 bis 15 des [Berliner Mobilitätsgesetzes](#).

Zu Absatz 3: Die konkreten Umsetzungsziele sind Ergebnis der Planung. Sie werden im Planungsprozess festgelegt bzw. weiterentwickelt. Basis für diese Umsetzungsziele werden oftmals im Bereich nachhaltiger Mobilität bereits eingeführten Indikatoren sein; vgl. dazu [Indikatoren nachhaltiger Mobilität](#), UBA 2015- sowie die [deutsche Nachhaltigkeitsstrategie 2021](#) mit einem Überblick zu den Zielen und Indikatoren der Nachhaltigkeit ab Seite 91.

Die Länder sollen im Planungsprozess zum Bundesmobilitätsplan den Zielbeitrag des jeweiligen Landes und seiner Kommunen zur Erreichung der Umsetzungsziele angeben; vgl. Nr. 23 (3). Auf diese Weise entstehen dann zusammen mit dem Im Bundesmobilitätsplan zu ermittelndem Beitrag des Bundes tatsächlich gesamtstaatliche Umsetzungsziele.

Zu Absatz 4: Der Zwang zur „Ausfinanzierung“ erhöht die Verbindlichkeit der Planung und sichert Wirtschaftlichkeit in dem Sinne, dass Prioritäten gesetzt werden müssen, um mit einem begrenzten Budget die Leitziele möglichst optimal zu verwirklichen. Die „Ausfinanzierung“ bezieht sich nur auf die Projekte, die in den nächsten fünf Jahren [+ ein Jahr Puffer] nach Beschlussfassung umgesetzt oder verbindlich begonnen werden (Realisierungshorizont, siehe Nr. 46 (2)). Die prognostizierten Kostenbelastungen der nächsten 15 bzw. 30 Jahre (Planungshorizonte, siehe Nr. 33 (1) a) sind in der Beschlussfassung aber mit zu berücksichtigen, auch wenn sie vom Realisierungshorizont nicht erfasst werden.

Hohe Relevanz kommt somit der planerischen Abwägung zu, die letztlich klärt, mit welcher Gewichtung welche Ziele verfolgt werden, um mit den gegebenen Mitteln ein optimales Ergebnis zu erreichen; vgl. dazu Nr. 22 (3). Dabei sind in der planerischen Abwägung die Umweltfolgekosten nach Nr. 22 (5) f zu berücksichtigen. Diese sind beispielhaft in der [Methodenkonvention 3.1. vom UBA](#) aufgestellt.

Erläuterungen zu Nr. 4

Zu Absatz 1: Aus einer Gesamtschau einzelner Grundrechte, der Menschenwürdeverpflichtung und des Sozialstaatsprinzips ergibt sich eine Verantwortung des Staates, das Dasein bzw. die Existenz der Bevölkerung so zu sichern, dass die grundrechtlich abgesicherten Lebensbedürfnisse überhaupt und zu erschwinglichen Preisen befriedigt werden können; vgl. [Gutachten Personenbeförderung UBA 2020](#), Kapitel 2.2.2. Es handelt sich dabei um ein Leitziel der Planung aber nicht um einen individuellen Anspruch einzelner Bürger gegen den Staat. Der Staat kann

zum Beispiel im Ergebnis von Planung auf die Anbindung singularer Wohnlagen oder Streusiedlungen verzichten. Zum Begriff der Mobilität und zu den dort in Bezug genommenen Bedürfnissen nach Ortsveränderung vgl. Nr. 2.

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen unterscheiden sich entsprechend den unterschiedlichen Alltagssituationen und deren Mobilitätsanforderungen. Sie wandeln sich mit der Gesellschaft und dem Alter und den Lebenssituationen von Menschen. Es ist die Aufgabe der Planung im Wege planerischer Ermessensentscheidungen diese Diversität an Bedürfnissen zu erfassen, zu gewichten und im Ergebnis der Planung angemessen zu berücksichtigen. Dieses verlangt eine fachliche Analyse z.B. in Bezug auf veränderte Arbeits- und Versorgungsstrukturen, demographische und gesellschaftliche Entwicklungen oder auch mit neuen Erkenntnissen der Genderforschung. Besonderes Augenmerk verdienen in der Planung, in der Bauausführung und in der Verkehrslenkung und –überwachung die Bedürfnisse von Kindern in Bezug auf kindgerechte Entwicklung, autonome Teilnahme am Verkehr und Verkehrssicherheit.

Zu Absatz 2: Die Vorgaben zur Barrierefreiheit ergeben sich generell aus den Behindertengleichstellungsgesetzen des Bundes und der Länder. In Bezug auf den ÖPV greifen konkretisierende Vorgaben aus PBefG und AEG. Genauere Vorgaben im Verantwortungsbereich des Bundes können mit dem Bundesmobilitätsplan festgelegt werden. Konkretisierungen für ÖPNV und Fußverkehr sind im Übrigen Angelegenheit der Länder oder der Kommunen nach Maßgabe des Landesrechts.

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind Personen, die auf Grund einer dauerhaften oder zeitweiligen motorischen, sensorischen, geistigen oder seelischen, altersbedingten oder sonstigen Form der Beeinträchtigung in Wechselwirkung mit verschiedenen, insbesondere einstellungs- und umweltbedingten, Barrieren in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Barrierefrei sind bauliche Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.

Die barrierefreie Zugänglichkeit von Gebäuden und Einrichtungen außerhalb der Verkehrsinfrastruktur ist nicht Regelungsgegenstand dieses Gesetzes.

Rechtsfrage: Bitte prüfen, ob es zur Absicherung der Begrifflichkeit sinnvoll oder erforderlich ist, die in der Erläuterungsspalte angegebenen Definitionen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Barrierefreiheit in den Gesetzestext oder in eine Verwaltungsvorschrift zur Anwendung des BuMoG zu integrieren. Zudem prüfen, ob es zur Erstreckung des Leitzieles zur Barrierefreiheit auf die Ausgestaltung der Verkehrswege des Bundes eine weitergehende Anwendungserstreckung auch auf die Autobahn GmbH und die DB Netz AG bedarf.

Erläuterungen zu Nr. 5

Der Wirtschaftsverkehr erhält ein eigenständiges Leitziel, weil die aus den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs resultierenden Anforderungen an die unterschiedlichen Teile des Verkehrssystems von den allgemeinen Anforderungen aus der Mobilität von Menschen abweichen und auch die Anforderungen an die Nachhaltigkeit des Verkehrs unterschiedlich sind.

Je nach Branche und Geschäft in unterschiedlichem Umfang bildet das Verkehrssystem eine relevante Basis für die Entwicklungsperspektiven der Wirtschaft.

Die Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs und die Anforderungen an den Wirtschaftsverkehr unterscheiden dabei stark nach den Verantwortungsbereichen im föderalen Gefüge (Bund, Länder, Kommunen).

Für den vom Bund zu verantwortenden Bundesmobilitätsplan und den davon umfassten Bedarfsplan steht die Entwicklung eines nachhaltigen Gütertransports auf der Verkehrsinfrastruktur des Bundes (Schiene, Straße, Wasserstraße) im Vordergrund der zu bewältigenden Aufgaben.

Erläuterungen zu Nr. 6

Zu Absatz 1: Mit diesem Leitziel wird die seitens EU und Bundesregierung angestrebte „Vision Zero“ zur dauerhaften gesetzlichen Zielstellung im Bereich der Verkehrssicherheit; vgl. dazu auch die Empfehlung „Sicherheit zuerst“ des Wissenschaftlichen Beirats des [BMVI \(2010\)](#). Letztlich geht es hier darum, dass erörtert und geklärt wird, wie viele Tote und Schwerverletzte zum akzeptierten Risiko in der Gesellschaft gehören. Dieses sollte für alle Verkehrsmittel und Verkehrsträger in vergleichbarer Weise geklärt werden. Dazu wird eine neue Aufgabe beim Bundesamt für Mobilität und Verkehr begründet, vgl. Nr. 52 (1) h.

Vgl. in Bezug auf die Straßenverkehrs-Ordnung den Bundestagsbeschluss vom 17.01.2020 zu dem Antrag „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr“ (Bundestag-Drucksache 19/15779; [Link](#)) mit der Aufforderung an die Bundesregierung, „das Ziel ‚Vision Zero‘ als Leitgedanke in die StVO aufzunehmen.“ Im Antrag ([19/29766](#)), fordern die Koalitionsfraktionen daher, das Ziel "Vision Zero" als Leitgedanken in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) aufzunehmen. Mit dem "Pakt für Verkehrssicherheit" und zuletzt im Rahmen der 1. Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz habe die Bundesregierung gemeinsam mit den Bundesländern, Kommunen und anderen Interessenvertretern diesen Willen bekräftigt, heißt es in der Vorlage. Es sei vereinbart worden, sich in der kommenden Dekade bei der Verwirklichung der "Vision Zero" gegenseitig nach Kräften zu unterstützen.

Geeigneter Maßstab zur generellen Ausrichtung der zur Erreichung der Vision Zero geforderten präventiven Maßnahmen sind die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung einer Gefährdung für Kinder, für Hochbetagte sowie für auf Grund ihrer körperlichen oder geistigen Kondition besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende.

Zu Absatz 2: Sicherheitsprävention im öffentlichen Raum liegt in der Verantwortung der Ordnungsbehörden und der Polizei. Komplementär dazu sollte auch die öffentlich zugängliche Verkehrsinfrastruktur und die Fahrzeuge und der Betrieb öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel so ausgestaltet sein, dass Bedrohungssituation und Gewalttaten vermieden werden können.

Mit Blick auf die wahlfreie Bewegung auf Straßen, Wegen und Plätzen und der wahlfreien Nutzung öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel sollen die Maßnahmen der Absätze 1 und 2 auch geeignet sein, subjektiv empfundene Gefährdungslagen in Bezug auf Verkehrssicherheit und Sicherheit im öffentlichen Raum zu vermeiden.

Schlussfolgerungen: In neue Maßnahmen der zielgerichteten Prävention können die bisher praktizierten Instrumente (Verkehrssicherheitsprogramm, Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr) in modifizierter Form integriert werden. Programmfortschreibung und Berichterstattung/Monitoring sind auf die Zyklen, Vorgaben und Themen der Bundesmobilitätspläne abzustimmen. Dieses ist von dem jeweiligen Bundesmobilitätsplan zu leisten.

Neu ist, dass die Strategie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bereits auf Basis gesetzlicher Vorgabe verkehrsmittelübergreifend anzulegen ist. Verkehrssicherheit als präventive Querschnittsaufgabe ist vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr neu wahrzunehmen [Nr. 52(1)].

Hintergrundinformation: Union und SPD haben im Koalitionsvertrag 2018 formuliert: „Wir sehen uns der ‚Vision Zero‘, also der mittelfristigen Senkung der Anzahl der Verkehrstoten auf null, verpflichtet. Deshalb wollen wir nach Auslaufen des ‚Verkehrssicherheitsprogramms 2011‘ ein Anschlussprogramm auflegen.“ Eine solche „Vision Zero“ gibt es auf Basis gesetzlicher Grundlage seit 1997 in Schweden. 2019 hat die EU-Kommission den [EU-Politikrahmen für die Straßenver-](#)

kehrssicherheit 2021-2030 mit dem Titel „Nächste Schritte auf dem Weg zur ‚Vision Null Straßenverkehrstote“ vorgelegt. Bis 2050 soll das Ziel von „null Verkehrstoten“ erreicht sein. Zwischen 2021 und 2030 soll die Zahl der Toten wie der Schwerverletzten durch einen neuen „Safe-System-Ansatz“ halbiert werden. Erforderlich ist dafür, dass sämtliche für die Verkehrssicherheit relevanten Akteure in ihrer jeweiligen Rolle koordiniert handeln. Bestandteil dieses Ansatzes sind sektor- und fachbereichsübergreifende Maßnahmen und ein zielorientiertes Management einschließlich zeitlich definierter Ziele und Leistungskontrollen. Hierfür sind wesentliche Leistungsindikatoren erarbeitet, die noch vervollständigt und weiterentwickelt werden sollen.

Das im Koalitionsvertrag angekündigte Verkehrssicherheitsprogramm für die Dekade 2021-2030 soll im Frühjahr 2021 veröffentlicht werden. Es basiert auf einer Strategie von Bund und Ländern, welche alle Akteure zur Verkehrssicherheitsarbeit einbinden möchte. Derzeit liegt beim BMVI die Skizze für einen [Pakt für Verkehrssicherheit](#) vor. Nach diesem soll die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 um 40% reduziert und die Zahl der Schwerverletzten signifikant gesenkt werden. Am 14.01.2021 wurde zudem der [Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2018/2019](#) der Bundesregierung vorgelegt, der auch einen Ausblick auf zukünftig geplante Maßnahmen gibt.

Erläuterungen zu Nr. 7

Zu Absatz 1: Der Staat setzt die Vorgaben für den Klimaschutz (Klimaschutzgesetz und Klimaschutzplan) und verantwortet die Entwicklung von Mobilität, Verkehr und Verkehrsinfrastruktur. Die Strategien und Maßnahmen zur Realisierung der Klimaschutzziele im Sektor Verkehr lassen sich nur bei gemeinsamer Betrachtung der Umstellung auf klimaneutrale Antriebsenergie einerseits (Antriebswende) und den Potenzialen zur Verkehrsvermeidung bzw. zur Verlagerung auf klimafreundliche oder klimaneutrale Verkehrsträger und Verkehrsmittel andererseits (Mobilitätswende) entwickeln. Zielerreichung für den Klimaschutz ist daher nur gesichert, wenn dessen verkehrsspezifische Ziele integraler Bestandteil der verkehrlichen Planungen sind. Nur so ist der Staat in der Lage, „leistbare“ Klimaziele für den Verkehr festzulegen und zu erreichen. Die Ziele kommen damit weiterhin aus dem Klimaschutzrecht. Sie sind aber verbindliche Vorgabe für die Planungen im Sektor Verkehr, die somit (auch) Instrument zur Umsetzung der Klimaschutzziele sind.

Ein Anpassungsbedarf kann sich z. B. ergeben, wenn das nationale Klimaschutzrecht aktuelle Normen des EU oder Völkerrechts noch nicht abbildet.

Absatz 2 (Energieeffizienz und Einsatz erneuerbarer Energien): Verkehrsspezifische Ziele für den Einsatz erneuerbarer Energien ergeben sich derzeit aus Art. 25 RiL (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen. Hier ist relevant, wie diese Richtlinie zum Zeitpunkt der Anwendung des Bundesmobilitätsgesetzes im nationalen Recht oder im EU-Recht umgesetzt ist.

Über die Sektoren hinweg muss letztlich geklärt werden, welchen Branchen in welchem Umfang die Last zukünftiger Abhängigkeit vom Import regenerativer Energien tragen. Da die Energieeffizienz des Verkehrssystems – in Grenzen – auch im Wege der Bundesmobilitätsplanung gestaltbar ist, sollte dieses als zweites Ziel mitgeführt werden. Die Relevanz dieses Ziels ist abhängig von der technischen Entwicklung der Zukunft, dem zukünftigen Energiebedarf und der zukünftigen Verfügbarkeit regenerativer Energien in Deutschland und Europa.

Absatz 3 (Verkehrswegebau): Ebenfalls Gegenstand und Vorgabe staatlicher Planung ist letztlich, wie stark mit den Investitionen in neue Verkehrsinfrastruktur klimaschädliche Emissionen verbunden sind, die letztlich die Klimabilanz der Bundesrepublik belasten werden. Berechnet auf den Lebenszyklus der Investition sollte dieses daher in der Planung von Mobilität und Verkehr mitberücksichtigt werden. Dieser Zielwert ist unabhängig davon, dass § 13 des in der Novellierung befindlichen Klimaschutzgesetzes Vorgaben zur Maßnahmenoptimierung noch Klimaskriterien verlangt. Die Folgekosten der Treibhausgasemissionen sind in der planerischen Abwägung nach Nr. 22 (5) f zu berücksichtigen.

Absatz 4 (Verkehrsflächen): Die Inanspruchnahme von Flächen für Verkehrszwecke vermindert im Regelfall die Möglichkeit der Bindung von CO₂ in Boden oder Bewuchs und hat daher Auswirkung auf die Erreichung der Klimaschutzziele im Bereich der Senken/Bodennutzung.

Bei der Bildung dieses Wertes ist das Verhältnis zum Ziel Nr. 10 (1) zu klären.

Absatz 5: Die Festlegung der Zielwerte und der damit verknüpften Berechnungs- und Erhebungsmethodik muss so rechtzeitig erfolgen, dass auf diese im Planungsprozesse des Bundesmobilitätsplanes aufgesetzt werden kann [siehe Nr. 33 (3)]. Die Planungshorizonte des Bundesmobilitätsplanes betragen jeweils 15 und 30 Jahre ab Beschlussfassung. Die Langfristigkeit der Zielwerte soll sicherstellen, dass der Generationengerechtigkeit auch in Bezug auf den hier geregelten Ressourcenverbrauch entsprochen werden kann.

Die Initiative zu den Zielwerten sollten von den nach Klimaschutzgesetz für die jeweiligen Sektoren verantwortlichen Ministerien ausgehen. Mit den Regelungen im hiesigen Gesetz kann der Verkehr seinen mittelbaren Beitrag auch für die „fremden“ Sektoren über die Instrumente und Prozesse der Bundesmobilitätsplanung erbringen.

Hinweise und Erläuterungen:

Berichterstattung und Monitoring zum Bundesmobilitätsplan müssen in Bezug auf dieses Leitziel den Bestimmungen des Klimaschutzrechts entsprechen. Vgl. Nr. 23 (6).

Dieses Leitziel tritt nicht an die Stelle des Klimaschutzrechts, sondern verpflichtet darauf, dass mit dem Bundesmobilitätsplan die auf den Sektor Verkehr bezogenen oder vom Bundesmobilitätsplan darüber hinaus beeinflussbaren Vorgaben zum Klimaschutz umgesetzt werden.

Der Verkehr ist vom europäischen Emissionshandel ausgenommen, weil die Nachfrage hier weitgehend unelastisch auf Preissteigerungen reagieren wird und zudem der Klimaschutz im Verkehr stark von der Ausgestaltung der Verkehrssysteme und der Verkehrsinfrastruktur in Bund, Ländern und Gemeinden abhängig ist. Auch die Umstellung des Kraftfahrzeugverkehrs auf alternative Antriebe und regenerative Antriebsenergien und das Ziel angemessener Primärenergieeffizienz wird nur mit regulierenden und investitionsfördernden Maßnahmen des Staates gelingen.

Die CO₂-Minderungsziele werden nach dem Beschluss des [BVerfG vom 24.03.2021 \(Klimaschutz\) – 1 BvR 2656/18](#) für die Zeit nach 2030 per Gesetz noch weiter konkretisiert werden. Dieses dürfte auch Folgen für die Festlegung der Ziele bis 2030 haben. In dieser gesetzlichen Festlegung wird unter Abwägung aller betroffenen Belange und der mit ihnen verkoppelten Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien in „praktischer Konkordanz“ im gesetzgeberischen Ermessen auch für den Sektor Verkehr festgelegt, welche Anforderungen er zu entsprechen hat. Insofern ist es erforderlich, dass die innerhalb der verschiedenen Sektoren notwendigen Maßnahmen zur CO₂ Reduktion mit den mit ihnen verknüpften Auswirkungen auf Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien in dieses Gesetzgebungsverfahren eingebracht werden. Damit diese ausreichend berücksichtigt werden können.

Zum planerischen Abwägungsprozess siehe im Übrigen Nr. 22.

Rechtlicher Klärungsbedarf: Anpassung im Klimaschutzrecht um die Verzahnung mit dem Bundesmobilitätsgesetz/Bundesmobilitätsplan auch von der Seite des Klimaschutzgesetzes/Klimaschutzplans abzusichern.

Erläuterungen zu Nr. 8

Zu Absatz 1: Mittel der Wahl, um einkommens- und vermögensunabhängig Mobilität zu gewährleisten ist eine gute Erreichbarkeit der relevanten Ziele mit dem öffentlichen Personenverkehr. Die Anbindung der Zentralen Orte ist von besonderer Relevanz, weil dort gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 ROG die soziale Infrastruktur vorrangig zu bündeln ist. Die soziale Infrastruktur umfasst u.a. Einrichtungen für Bildung, Kultur, Gesundheit, Pflege, öffentliche Sicherheit, soziale Sicherung, Sport- und Freizeit.

Zu Absatz 2: Wohnlagen von Menschen mit niedrigem Einkommen sind oft im Umfeld stark genutzter Straßen belegen. Der Staat hat hier aktiv zu prüfen, ob eine objektiven Gefährdungslage in Bezug auf verkehrsbedingte Gesundheitsbelastungen vorliegt, die risikominimierende Maßnahmen verlangt. Eine dominante Straßeninfrastruktur geht zudem nicht immer mit einer angemessenen Erschließung in Bezug auf ÖPNV und Rad- und Fußverkehr einher. Dieses ist proaktiv sicherzustellen. Zu ggf. für die Sozialverträglichkeit erforderlichen begleitenden Maßnahmen hat eine Abstimmung mit den für Stadtentwicklung und Wohnen zuständigen Ressorts stattzufinden.

Zu Absatz 3: Veränderungen bei Steuern und Abgaben sind speziell auf die Tragbarkeit für Personen und Haushalte mit niedrigen Einkommen zu prüfen. Dabei geht es nicht darum, eine etwaige beabsichtigte Lenkungswirkung zu unterlaufen. Sie darf für Bezieher niedriger Einkommen aber keine besondere Härte bewirken und insbesondere müssen auch finanziell günstigere Alternativen der Mobilität gewährleistet sein. Zur „Sozialen Integration“ im Sinne von Absatz 3 vgl. zudem FGSV 162: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung (2013), Abschnitt 7.3.2 und FGSV 164: Hinweise zu Mobilität und sozialer Exklusion (2015, Abschnitt 6.2).

Erläuterungen zu Nr. 9

Generelle Erläuterung: Die Leitziele aus Abschnitt II sind im Rahmen von Planungs- und Abwägungsentscheidungen zu bewältigen, die im Bundesmobilitätsgesetz geregelt sind. Die Leitziele treten insoweit nicht an die Stelle der einschlägigen Fachgesetze zum Gesundheitsschutz. Sie ergänzen aber diese Gesetze insbesondere in Bezug auf die langfristige Entwicklungsperspektive bei Mobilität und Verkehr.

Zu Absatz 1: Die Pflicht die Allgemeinheit vor Lärm zu schützen und die Luft rein zu halten ist bereits in § 2 Abs. 2 Ziffer 6 Satz 6 ROG geregelt. Der hiesige Absatz 1 ist die verkehrsspezifische Ausprägung dieser raumordnerischen Pflicht und integriert sie in die Mobilitäts- und Verkehrsplanung.

Zu Absatz 2: Vergleichbar der „Vision Zero I“ für die Beeinträchtigung von Leib und Leben durch Verkehrsunfälle [siehe Nr. 6] ist auch im Bereich der verkehrsbedingten Gesundheitsgefährdungen eine Reduktion der Beeinträchtigung von Leib und Leben anzustreben.

Weiterführender Hinweis: Die verkehrsspezifischen Vorgaben zur Lärminderung und zur Reduktion von Luftschadstoffbelastungen entsprechend den Vorgaben des BImSchG werden in den Prozess der Mobilitäts- und Verkehrsplanung integriert, weil auf diese Weise die verkehrlichen und die immissionsschutzrechtlichen Herausforderungen gesamthaft und nicht nur orientiert an punktuellen Grenzwertüberschreitungen bewältigt werden können.

Erläuterungen zu Nr. 10

Generelle Erläuterung: Die Leitziele aus Abschnitt II sind im Rahmen von Planungs- und Abwägungsentscheidungen zu bewältigen, die im Bundesmobilitätsgesetz geregelt sind. Die Leitziele treten insoweit nicht an die Stelle der einschlägigen Fachgesetze zum Umweltschutz. Zur Bewertung der Umweltkosten in der Abwägung nach Nr. 22 (5) f vgl. die [Methodenkonvention 3.1. des Umweltbundesamtes](#).

Zu Absatz 1: Eigenständig hervorgehoben als langfristiges Thema der Planung von Mobilität, Verkehr und Verkehrsinfrastruktur werden der „Flächenverbrauch“ und die [Biodiversität](#). Dieses korrespondiert mit dem raumordnerischen Grundsatz aus § 2 Absatz 2 Nr. 6 Satz 3 und 4 Raumordnungsgesetz (ROG) und bewirkt insoweit eine in ihren Grundsätzen konsistente Rechtsordnung:

§ 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG: „... Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist zu verringern, insbesondere durch quantifizierte Vorgaben zur Verringerung der Flächeninanspruchnahme sowie durch die vorrangige Ausschöpfung der Potenziale für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, für die Nachverdichtung und für andere Maßnahmen zur Innenentwicklung der Städte und Gemeinden sowie zur Entwicklung vorhandener Verkehrsflächen. Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind auszugleichen, den Erfordernissen des Biotopverbundes ist Rechnung zu tragen.“

Zum Anstieg der Flächeninanspruchnahme durch Verkehr bis 2018 sowie zum Zielwert 2030 für Siedlung und Verkehr gemeinsam und zu zur bisherigen Umsetzungsstrategie vgl. die [Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie 2021](#) Seite 268.

Die Flächeninanspruchnahme für Verkehrszwecke ist auch klimarelevant [siehe Nr. 7 (4)]. Hier ist in der Planung sicherzustellen, dass die beiden einander partiell ergänzenden Schutzgüter angemessen berücksichtigt werden, es andererseits aber auch nicht zu einer Doppelgewichtung kommt.

Zu Absatz 2: Im Übrigen wird auf die einschlägigen Schutzgüter des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen, die im Rahmen der Planung von Mobilität, Verkehr und Verkehrsinfrastruktur zu schonen sind.

§ 2 Abs. 1 [UVPG](#): „Schutzgüter im Sinne dieses Gesetzes sind

1. Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
2. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
4. kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
5. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.“

(Ziffer 1 – Menschen - wird u.a. von Nr. 9 Gesundheitsschutz erfasst).

Weiterführender Hinweis:

Die in Absatz 2 in Bezug genommenen Schutzgüter des UVPG sind entsprechend dessen Vorgaben Gegenstand von Umweltverträglichkeitsprüfungen. Relevant ist dieses insbesondere bei Maßnahmen des Infrastrukturbedarfs (vgl. Ziffer 14 der [Anlage 1 zum UVPG](#)).

Von besonderer Relevanz für die Planung des Verkehrsinfrastrukturbedarfs ist die Strategische Umweltprüfung. Diese ist für die Verkehrswegeplanung auf Bundesebene obligatorisch (vgl. Ziffer 1.1. der [Anlage 5 zum UVPG](#)). Dabei verweist Art. 5 Abs. 1 lit. e [VO 1315/2013](#) für Planung, Aufbau und Betrieb des transeuropäischen Verkehrsnetzes darauf, dass dabei auch ein Beitrag zur Abschwächung der Folgen des Klimawandels in die Bewertung einzubeziehen ist. Dieses geschieht nach diesem Gesetz gemäß Leitziel Nr. 7.

Erläuterungen zu Nr. 11

Die Raumentwicklung sowie die Entwicklung von Mobilität und Verkehr sind wechselseitig aufeinander bezogen und voneinander abhängig. So formuliert die Bundesregierung in der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie 2021 auf Seite 56: (...) eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung und integrierte Stadtentwicklung sind auf vielfältige Art zwingend miteinander verknüpft.

Zu Absatz 1: Die hier abgebildete Leitvorstellung der Raumordnung nach § 1 Abs. 2 ROG ist durch die Entwicklung von Mobilität und Verkehr zu fördern. Diese Vorgabe bewirkt insoweit eine komplementäre Erweiterung der bereits in der Raumordnung zu berücksichtigenden Leitvorstellung für den Verkehr.

Zu Absatz 2 und 3: Die beiden Leitziele beziehen sich darauf, dass die Verkehrsinfrastruktur – insbesondere im städtischen Umfeld – sich nicht nur und keinesfalls ausschließlich auf die „effiziente Ortsveränderung von Personen und Gütern“ bezieht. Attraktive und lebenswerte Räume stellen andere Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur, die auch in Planung, Finanzierung und Ausgestaltung von Verkehrsinfrastruktur adäquat ihren Niederschlag finden müssen. Die Vorgaben bewirken, dass sich der jeweilige Planungsträger damit auseinanderzusetzen hat, welche Bedeutung der Gestaltung und Aufenthaltsqualität beigemessen wird. In welchem Umfang dieses dann seinen Niederschlag findet, ist eine Frage ermessensgerechter Abwägung.

Die Verkehrsinfrastruktur kann nicht alleine, sondern nur zusammen und in Wechselwirkung mit entsprechender Stadtgestaltung/Quartiersentwicklung, Flächennutzung und Gebäudegestaltung für lebenswerte Städte und Orte sorgen. Insofern sind flankierende städtebauliche und bauordnungsrechtliche Maßnahmen erforderlich, um insbesondere die Attraktivität des die Ortschaften „belebenden“ zu Fuß Gehens (Walkability) zu steigern.

Weiterführender Hinweis: Insbesondere die Absätze 2 und 3 richten sich mittelbar oder unmittelbar an die Kommunen. Anwendungsvorgaben bestehen nach den Regelungsvorschlägen Nr. 41 und Nr. 42.

Zu institutionellen Konsequenzen der Zusammenführung von Raum- und Verkehrsplanung vgl. Abschnitt 3.3. des Verkehrsberichtes 2000 der Bundesregierung ([Bundestag-Drucksache 14/4688 \(neu\)](#)).

Erläuterungen zu Nr. 12

Die Effizienz des Verkehrssystems ist insbesondere darauf ausgerichtet, den Einsatz der relevanten Ressourcen für die Mobilität im Güter- und Personenverkehr zu minimieren. Dieses korrespondiert mit und stützt den Grundsatz der Raumordnung aus § 2 Abs. 2 Nr. 3 Satz 8 ROG, wonach Raumstrukturen so zu gestalten sind, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird. Stützend zur Zielerreichung sind insoweit Verkehrsräume mit kurzen Wegen und auch die Substitution von Verkehr durch digitale Information und Kommunikation (Home-Office, Videokonferenzen) sowie Produktion von Gütern auf Basis von 3-D-Druckern. Innerhalb des Verkehrssystems kann das Ziel durch Vermeidung von Leerfahrten (Güter- und Personenverkehr) und durch höhere Besetzungsgrade (MIV und ÖPNV) erreicht werden. Generell von Relevanz ist die Integration der Verkehrsträger und Verkehrsmittel, um die Effizienz des Gesamtsystems zu erhöhen.

Erläuterungen zu Nr. 13

Die Robustheit der Verkehrssysteme ist per se ein Eigenwert. Die Antizipation zukünftiger Störung sowie betriebliche Reserven und Entwicklungsreserven sind gleichermaßen sinnvoll eingeplant zu werden. Der richtige Zielzeitpunkt (z. B. + 25 Jahre) und das richtige Maß an Reserquote ist im Bundesmobilitätsplan auf Basis von Szenarien zu bestimmen.

Erläuterungen zu Nr. 14

Zu Absatz 1: Von Relevanz für das Bundesmobilitätsgesetz ist die Mitteilung der Kommission zur „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“

Zu Absatz 2: Mit dieser Regelung sollen Prioritäten in der Planung, in der Realisierung sowie bei der Vergabe von Fördermitteln legitimiert werden. Dieses ist insoweit im Abschnitt zur Finanzierung und Förderung in Bezug zu nehmen und auch in Bezug auf die Aufgaben und Zuständigkeiten im föderalen Gefüge [siehe Nr. 41] angemessen zu regeln.

Über Absatz 3 ist vorgegeben, dass die Umsetzung und Weiterentwicklung für die integrierte Verkehrsentwicklungsplanung nach Abschnitt IV erfolgen. Damit ist u. a. inzident vorgegeben, dass die SUP/UVP Vorgaben Anwendung finden. Die SUP dient dabei als ein „strategischer Vorfilter“ im Kontext der Aufnahme in den Bedarfsplan für die Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig sollen auch die Themen ermittelt werden, die unter Einschluss von Alternativen in der UVP noch zu bewältigen sind.

Es besteht zudem die Erwartung, dass die Leitlinien der Union in Bezug auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz entsprechend der „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ noch eine klare Verbesserung erfahren. Daraus wird sich voraussichtlich eine weitere Verstärkung der Priorisierung für Bahn und Schiffsverkehre (inklusive küstennaher Schiffsverkehr) ergeben.

Zu Absatz 4: Diese Regelung umfasst viele Entwicklungsaufgaben, die so-wohl im nationalen wie internationalen Kontext noch der Realisierung harren.

Genereller Hinweis: Die nebenstehenden Forderungen korrespondieren mit dem Grundsatz der Raumordnung aus § 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG. Dieser lautet: Die räumlichen Voraussetzungen für den Zusammenhalt der Europäischen Union und im größeren europäischen Raum sowie für den Ausbau und die Gestaltung der transeuropäischen Netze sind zu gewährleisten. Raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen der Europäischen Union und der europäischen Staaten ist Rechnung zu tragen. Die Zusammenarbeit der Staaten und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Städte und Regionen sind zu unterstützen.

Erläuterungen zu Nr. 15

Die in den Absätzen 1 und 2 skizzierten „Anbindungen“ werden bereits heute vom EU-Recht wie auch vom Raumordnungsrecht vorausgesetzt. Bislang fehlt es „nur“ an einer verbindlichen Einbeziehung in Normgebote im Bereich von Mobilität und Verkehr, die durch die Absätze 1 und 2 hergestellt wird.

Ziel des transeuropäischen Verkehrsnetzes nach Art. 4 lit a + d VO 1315/2013: Kohäsion durch die Zugänglichkeit und Anbindung aller Regionen der Union, einschließlich der abgelegenen Gebiete, der Gebiete in äußerster Randlage, der Inselgebiete, der Randgebiete und der Berggebiete sowie der dünn besiedelten Gebiete; die Anbindung der Verkehrsinfrastrukturen einerseits des Fernverkehrs- und andererseits des Regional- und Nahverkehrs; die Zugänglichkeit für ältere Menschen, für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und für Menschen mit Behinderungen.

Grundsatz der Raumordnung nach § 2 Abs. 2 ROG:

Nr. 3: „Die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, ist zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten; dies gilt auch in dünn besiedelten Regionen. (...) Es sind die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen. Auf eine gute Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr ist hinzuwirken. Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern. (...)“

Zu Erreichbarkeitsstandards Schweiz und Österreich vgl. [Gutachten Personenbeförderung UBA 2020](#), Abbildung 20+21 + Kap. 4.7.2.2.; die Schweiz arbeitet schon lange mit standardisierten ÖV-Güteklassen zur Beurteilung der Qualität der ÖV-Erschließung. Die Güteklassen erfassen über eine Haltestellenkategorisierung die Art des angebotenen Verkehrsmittels sowie die Taktfrequenz. Zusammen mit der Distanz zur Haltestelle ergibt sich so eine ÖV-Gütekategorie für die

Bevölkerung im Umfeld einer Haltestelle oder eines Bahnhofs. Die Güteklassen sind von verbindlicher Relevanz in der bundesweiten Raumentwicklung. Flankiert werden sie von Mindesterschließungsvorgaben zur Anbindung von Ortschaften mit mehr als 100 Ew. an das übergeordnete Netz des ÖV.

Absatz 3: Die Netzwirkung der Angebote des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV, Schienenpersonenfernverkehr, Fernbus) erhöht sich, wenn über alle vorhandenen Angebote informiert werden kann und diese betreiberübergreifend per App buchbar sind. Eine weitere Verbesserung ergibt sich, wenn auch für Angebote des Gelegenheitsverkehrs (Taxi, Mietwagen, gebündelter Bedarfsverkehr) die betreiberübergreifende Buchbarkeit gesichert wird. Soweit möglich sind im Sinne der Förderung der Multimodalität auch alle weiteren öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel (vgl. Erläuterung zu Nr. 2(3)) in die „betreiberübergreifende Buchbarkeit“ einzubinden. Der Markt hat bislang keine Standardisierung zu angemessenen Konditionen bewirkt. Aufsetzend auf bestehende gesetzliche Vorgaben (z. B. für die Verkehre des PBefG) handelt es sich daher um einen staatlichen Entwicklungsauftrag. Wie diese Entwicklung gefördert und erreicht wird, ist im Bundesmobilitätsplan zu erarbeiten und vom Gesetz nicht vorgegeben. Deutlich wird durch das Gesetz nur, dass es sich insoweit um ein „erwünschtes“ Standardisierungs- und Konditionenkartell handelt.

Rechtsprüfung: Bedarf zur Anpassung von Anforderungen in PBefG/AEG?

Erläuterungen zu Nr. 16

Zu Absatz 1: Die Netzentwicklung der Verkehrswege des Bundes wird integriert geplant. Die Autobahn GmbH des Bundes kann dazu eigene Vorschläge in den Prozess des Bundesmobilitätsplans einsteuern [siehe Nr. 33 (1) g].

Zu Absatz 2: Der Bund macht die falschen Dinge, wenn er sich in seiner Planung zur Entwicklung seiner Verkehrsnetze mit der Frage der Gestaltung von Ortsdurchfahrten oder dem Bau von Ortsumfahrungen beschäftigt. Mit dieser Aufgabe sind daher die Länder zu betrauen. Die erforderliche Finanzmittelausstattung ist bei der Dotierung der Fördermittel zu berücksichtigen, die der Bund den Ländern nach Nr. 47 (7) verfügbar macht.

Rechtsprüfung: Ist die Aufgabenzuweisung in Absatz 2 konform zu den Anforderungen aus Art. 90 in Verbindung mit Art. 85 GG.

Erläuterungen zu Nr. 17

Absatz 1 stellt den Link zum Bundesmobilitätsplan her. Erforderliche Fahrzeiten ergeben sich v. a. aus Erreichbarkeitsvorgaben, aber auch erwünschten intermodalen Wirkungen. Die Kapazitäten (Personen- und Güterverkehr) müssen den angestrebten Modal Split mit der erforderlichen Kapazität ermöglichen.

Der Deutschlandtakt für den Personenverkehr und die mit ihm verknüpften Systemtrassen für den Schienengüterverkehr sind nach derzeitigem Wissenstand das Planungs- und Entwicklungsprinzip, mit dem sich das Schienennetz möglichst effektiv und auch passfähig zu den Bedürfnissen im Personen- und Güterverkehr nutzen lässt. Da die Entwicklung und Weiterentwicklung des Deutschlandtaktes mehrere Bundesmobilitätspläne bedarf, um bis 2045 ausreichend Wirkung zu entfalten, ist diese Planungsprinzip hier „vor die Klammer“ der Planung gezogen worden:

Absatz 2 übernimmt die Definition verschiedener Verbände (BAG-SPNV, Mofair, NEE und VDV). Mit ihr wird deutlich gemacht, dass die geplante Kapazität auch der Nachfrage durch Nutzer bedarf und wiederum deren Reaktion Rückwirkung auf den Planungsprozess haben muss, insbesondere wenn die Nachfrage das Angebot übersteigt.

Absatz 3: Die Vorgaben aus europäischen Güterverkehrskorridoren (Teil der Trassen mit bestimmten Fahrzeiten) oder auch eines zukünftigen Europataktes sind selbstverständlich leitend und maßgebend.

Absatz 4: Hier wird der grundsätzliche Mechanismus aus mittelfristigen Konzepten und konkreten -plänen erläutert. Hier werden die grundsätzlichen Kapazitäten zwischen den Verkehrsarten verteilt. Eine Nutzung für eine andere Verkehrsart kommt erst dann in Betracht, wenn die Kapazität nicht nachgefragt ist. Im Personenverkehr soll die Möglichkeit bestehen, nach integrierten, d.h. mit durchgehenden Auskunfts- und Ticketingsystemen mit Anschlusssicherung und nicht integrierten System zu unterscheiden. Letztere können v.a. zur Bildung bestimmter Produkte wie Low-Cost-Züge in Frage kommen und einen verkehrspolitischen Wert haben. Die nähere Funktionsweise soll im ERegG geregelt werden, insbesondere auch die Beteiligung der Nutzer, soweit sie nicht schon im Bundesmobilitätsplan erfolgt ist bzw. dort abgebildet werden kann. Auch Fragen möglicher Diskriminierungen durch technische Parameter sind Gegenstand des ERegG. Im ERegG ist ferner die Abstimmung zwischen einerseits Bundesnetz – im Bundesmobilitätsplan geregelt – und sonstigen Eisenbahnen (i.d.R. örtliche Infrastrukturen) zu regeln.

Absatz 5 nimmt den Gedanken einer Ausbaupflichtung aus „Überlastung“ auf, jedoch ist dies an verkehrspolitische Ziele geknüpft. Zudem sind neben einem Ausbau auch organisatorische Maßnahmen in Erwägung zu ziehen.

Erläuterungen zu Nr. 18

Zu Absatz 1: Die Kombination Rad/ÖV ermöglicht mehr Quell-/Zielrelationen in attraktiver Reisezeit als bei Nutzung nur eines der beiden Verkehrsmittel. Relevant ist dies in Bezug auf die Klimaschutzwirkung insbesondere bei mittleren und höheren Reiseweiten (> 20 km).

Zu Absatz 2: Fahrradmitnahme im ÖV wird stets nur in limitiertem Umfang möglich sein. Von daher kommt einer sicheren und attraktiven Fahrradabstellung am Bahnhof, aber auch der unkomplizierten Zugänglichkeit von Mietfahrrädern eine entscheidende Bedeutung für die Kombinierbarkeit zu.

Einheitlich gestaltete, attraktive Systeme und Bahnhöfe finden sich oft in den Niederlanden und der Schweiz ([Fiets mee in de trein](#), [Fietsenstallingen](#), [Fiets & Service](#) und [OV-fiets](#) sowie das [Mietvelo System der SBB mit Karte](#)).

Zu Absatz 3: In Deutschland sind die Bundesländer und auch die DB AG in unterschiedlichem Maße in der Verknüpfung von ÖV und Rad aktiv. Vor diesem Hintergrund ist im Wege der Planung und Abstimmung zu klären, wie eine optimale Verknüpfung unter den Ausgangsbedingungen und unter Berücksichtigung vorhandener Lösungen entwickelt und sukzessive etabliert werden kann. Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr soll hier in bundesweiten Rahmenvereinbarungen mit der DB AG für die Verfügbarkeit von Flächen sorgen. Deren Finanzierung ist in der LuFV Schiene (Nr. 45) zu berücksichtigen. Soweit derartige Flächen im Zugriff der Länder und Kommunen liegen, ist dieses deren Aufgabe.

Erläuterungen zu Nr. 19

Zu Absätze 1 und 2: Die beiden Absätze sollen deutlich machen, dass es grundsätzlich bei der eingeschungenen Arbeitsteilung zwischen Bund, Ländern und Kommunen bleibt. Für den Bundesmobilitätsplan ist ausdrücklich zu betonen, dass die nationale Radverkehrsstrategie als sektoraler Fachplan auch in diesem einen Platz hat. Bei der zukünftigen Bezeichnung dieser Strategie ist das Gesetz neutral. Anforderungen an sektorale Pläne regelt Nr. 25.

Zu Absatz 3.: Das Fernradwegenetz dient insbesondere touristischen Zwecken sowie der naturräumlichen Erholung und soll ggf. auch europaweite Fernradwege verbinden oder bewirken. Die Ausbaupflicht, die Einbettung in das bundesweite Radverkehrsnetz und alle weiteren auch mit

der Ausführung der Fernradwege zu klärenden Fragen können in der Fortschreibung des nationalen Radverkehrsplans geregelt werden, soweit diesbezüglich Planungs- und Regelungsbedarf besteht. Technische Anforderungen an den Bau können im Bundesmobilitätsplan geregelt werden (vgl. Nr. 24(5)).

Zu Absatz 4.: Der Bund ist Baulastträger der Bundesfernstraßen. Als solcher hat er auch die diese begleitenden Rad- und Fußwege zu planen und zu bauen.

Bei Ortsumfahrungen kann es für den Radverkehr regelmäßig sinnvoll sein, wenn dieser unabhängig von der Ortsumfahrung auf einer Trassenlage geführt wird, die eine Ortsdurchfahrt ermöglicht. Es ist aber auch denkbar, dass eine Trassenlage begleitend zur Bundesfernstraße sinnvoll ist.

Bei Bundesfernstraßen, die ausschließlich dem Kraftverkehr vorbehalten sind, kommt eine straßenbegleitende Radverkehrsführung regelmäßig nicht in Betracht. Die getrennte Streckenführung der begleitenden Radverkehrsanlagen wird daher an deren Verbindungsqualität und an deren Netzwirkung im vorhandenen oder geplanten Radverkehrsnetz in den Ländern auszurichten sein.

Die Zeitachse der Realisierung folgt grundsätzlich der Strategie gemäß Absatz 2, die letztlich Teil der Abwägungsentscheidung des Bundesmobilitätsplanes ist. Eine Ausnahme gilt für Grundsanierung oder Neubau von Bundesfernstraßen. In deren Zug ist stets für begleitende Radverkehrsanlagen und Gehwege zu sorgen.

Zu Absatz 4 + 5: Dazu siehe bereits heute die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes.“

Rechtlicher Klärungsbedarf: Bedarf es zur Umsetzung des Vorschlags noch gesonderter Anforderungen oder Regelungen für die Ortsdurchfahrten der Städte, wo die Straßenbaulast bei der Kommune liegt? Auch hier sollte der Anspruch, dass Radverkehrsanlagen als Bestandteil der Bundesstraße vorzusehen sind, gelten.

Die Förderregelung dieses Gesetzes sowie die Zuständigkeitsregelungen des Bundesfernstraßengesetzes werden benötigt, um die hier getroffenen Regelungen umzusetzen. Ob es an dieser Stelle dann entsprechender Hinweise im Gesetz oder nur in dessen Begründung bedarf, ist nachgelagert zu klären.

Erläuterungen zu Nr. 20

Die gesetzliche Verankerung von Forschung, Entwicklung und Innovationen soll Anker und Rahmen für staatliche Aufgaben und staatliche Fördermittel in diesem Kontext bieten. Die Absätze 1 bis 4 legitimieren entsprechende Schwerpunkte und Inhalte im Bundesmobilitätsplan und die dort mögliche Vorgabe zur Förderung von Mobilität und Verkehr durch entsprechende Vorhaben oder Förderprogramme des Bundes [siehe Nr. 52(1)e].

Zu Absatz 1: Die Innovationen der letzten dreißig Jahre haben das Verkehrssystem nicht so nachhaltig gemacht, wie dieses u. a. mit Blick auf Klimaschutz, Flächenverbrauch/Biodiversität und Gesundheit notwendig gewesen wäre. Von daher sind aussichtsreiche Ideen gefragt und sollten die Chance auf Erprobung und Förderung erhalten.

Zu Absatz 2: Überlappend zu den Innovationen bedarf es auch konkreter Forschung zur Identifikation, Analyse und Überwindung bestehender Hemmnisse in Bezug auf die Erreichung nachhaltiger Mobilität. Dieses ist letztlich auch ein Element der kritischen Analyse des Bundesmobilitätsplanes. Aktuell wäre es zum Beispiel eine Aufgabe anwendungsorientierter Forschung sich mit den Folgen der Corona-Pandemie für die zukünftige Entwicklung von Mobilität und Verkehr auseinanderzusetzen. Modellprojekte sollte es insbesondere auch auf kommunaler Ebene geben, zum Beispiel um die strukturellen Hinderungsgründe für eine zielgerichtete Netzentwicklung und daraus abgeleitet passfähige Abhilfemaßnahmen zu identifizieren.

Zu Absatz 3: Nachhaltige Mobilität lässt sich nur im Zusammenspiel von Verkehrssystem- und raumbezogener Planung erreichen. Die eine solche Entwicklung stützenden Instrumente sind bisher nicht ausreichend entwickelt. Zudem sind die Wirkungen der Digitalisierung und deren Wechselwirkung in Bezug auf Mobilität und Verkehr in diesen Kontext kaum einbezogen. Die vorstehenden Prozesse haben lange Laufzeiten und unterliegen einem beständigen Wandel. Daher handelt es sich um eine Daueraufgabe.

Zu Absatz 4: Die private Hand wird nur dort innovativ, wo sie einen kommerziellen Bedarf für sich vermutet. Die öffentliche Hand hat daher die Aufgabe, komplementär dazu insbesondere in den Bereichen von Mobilität und Verkehr zu forschen, wo zwar ein Forschungsbedarf in Bezug auf öffentliche Güter und Interessen besteht, dieser aber nicht marktwirksam ist.

Erläuterungen zu Nr. 21

Zum Hintergrund: Mit der zielgerichteten Planung der Entwicklung von Mobilität und Verkehrs sollen negative externe Wirkungen vermieden bzw. auf ein umwelt-, klima-, gesundheits-, stadt- und raumverträgliches Maß reduziert werden (vgl. dazu im Überblick Nr. 3). Eine solche Entwicklungsplanung muss Mobilität und Verkehrsfolgen integriert in den Blick nehmen. Ausgehend von zu erreichenden Zielen ermittelt sie die Umsetzungsstrategien und auch die dazu erforderlichen Instrumente und Maßnahmen. Zu den Maßnahmen gehört auch die Entwicklung der Verkehrsnetze. Diese Entwicklung wird oftmals auch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes zur Folge haben. Investitionen in die Infrastruktur sind somit ein Ergebnis der Planung, stehen aber nicht in deren Zentrum. Auf diese Weise lassen sich Ziele und Strategien für das gesamte Verkehrssystem verfolgen. Bisher fehlt eine solche Planung auf Bundesebene. Eine vergleichbare Planung ist auch für Länder und Kommunen vorgesehen [siehe Nr. 41].

Die Forderung nach zielgerichteten integrierten Planungen auf Bundesebene wurde bereits 1973 mit dem [ersten Bericht des Sachverständigenrates für Umweltfragen](#) (Seite 1 und 2) erhoben:

„1. Ausbaupläne für den Straßen-, Eisenbahn-, Luft- und Binnenwasserstraßenverkehr dürfen nicht länger isoliert voneinander mit dem Ziel einer Aufkommensmaximierung für das einzelne Verkehrsmittel erstellt werden. An die Stelle nicht abgestimmter Einzelplanung muss vielmehr auf allen Stufen verkehrsplanerischer Aktivitäten des Staates eine integrierte Verkehrsplanung treten, die zusammen mit den sonstigen Fachplanungen in eine übergeordnete Gesamtplanung eingebettet ist und bei der die einzelnen Verkehrsmittel als Bestandteil eines Gesamtverkehrsystems behandelt werden.

2. Eine spezielle Bindung von Finanzmitteln für einzelne Verkehrssektoren ist unter diesem Gesichtspunkt als nicht länger tragbar anzusehen. Die Mittel sollten vielmehr allgemein den Verkehrsinvestitionen zugutekommen und nach umwelt- und verkehrspolitischen Prioritäten auf die einzelnen Verkehrssektoren verteilt werden.

3. Bei der Fixierung von Prioritäten sind die Belange des Umweltschutzes in weit höherem Maße als bisher zu berücksichtigen (...).“

Auch in der Analyse zur Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung wurden ähnliche Konzepte z. B. vom [Wissenschaftlichen Beirat für Verkehr](#) (07/2009) und von der [Friedrich-Ebert-Stiftung](#) (12/2010) eingefordert. In Teilaspekten ist dieses auch in einer im Auftrag des UBA erarbeiteten „[Grundkonzeption einer nachhaltigen Bundesverkehrswegplanung](#)“ (10/2012) enthalten.

Zu Absatz 1: Der Bundesmobilitätsplan legt erstmals bundesweite Strategien und Umsetzungsziele für den Verkehr fest, um sowohl die Bedürfnisse nach Mobilität zu befriedigen, als auch gleichzeitig den verkehrsspezifischen Anforderungen an Klimaschutz und Verkehrssicherheit gerecht zu werden. Der Bundesmobilitätsplan soll spätestens alle fünf Jahre fortgeschrieben

werden [siehe Nr. 22 (1)]. Dieses ist erforderlich, um bei Zielverfehlungen nachsteuern zu können, um neue Erkenntnisse berücksichtigen zu können und um zu vermeiden, dass veraltete Planungen realisiert werden. Die Fortschreibung tritt insoweit in Bezug auf die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur an die Stelle der bisher alle fünf Jahre erforderlichen Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) nach § 4 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG), § 4 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAG) und § 4 Bundeswasserstraßenausbaugesetz (WaStrAbG).

Zur Jahreszahl [2024]: Der Planungsprozess für einen Bundesmobilitätsplan benötigt inklusive seiner Vorbereitung drei Jahre. Ein erster Bundesmobilitätsplan kann daher Ende 2024 beschlossen werden, wenn im vierten Quartal 2021 – unabhängig von der nachfolgend zu schaffenden Grundlage des Bundesmobilitätsgesetzes- mit dessen Vorbereitung begonnen wird.

Zu Absatz 2: Die Instrumente und Maßnahmen können in sehr unterschiedlicher Weise auf die Gewährleistung nachhaltiger Mobilität und die Gestaltung eines den Leitzielen entsprechenden Verkehrssystems hinwirken.

Notwendig ist in jedem Fall die Identifikation des Bedarfs zur zielgerichteten Entwicklung der dem Fernverkehr in Güter- und Personenverkehr dienenden Netze des Verkehrssystems (Schiene, Straße, Wasserstraße, Luft). Hinzu kommen Anforderungen aus allen weiteren Bereichen, die für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr relevant sind. Denkbar sind beispielsweise Vorgaben zu Raumordnung, Flächennutzung und Siedlungsstruktur; digitale und analoge Maßnahmen der Verkehrsorganisation; Gestaltung der Kosten der Nutzung von Verkehrsinfrastruktur im fließenden und ruhenden Verkehr; Vorgaben in den Bereichen Ordnungspolitik, Regulierung und Wettbewerb; Überprüfung und Änderung rechtlicher Rahmenbedingungen inklusive der Effektivierung der Durchsetzung geltender Rechtsregeln; Kommunikative und informatorische Maßnahmen, Maßnahmen der Mobilitäts- und Verkehrsberatung und Bildung, aber auch Maßnahmen zur Förderung von Akzeptanz und Status bestimmter Verkehrsmittel.

Die Ergebnisse des Bundesmobilitätsplans werden auf der Ebene von Maßnahmen und Instrumenten haushaltsrelevant. Dabei sind konsumtive und investive Maßnahmen getrennt zu erfassen. Denkbar ist auch, dass Budgets oder Programme für Förderung von Maßnahmen bestimmter Kategorien vorgesehen werden, die in der Geltungsdauer des Planes realisiert werden.

Zu Absatz 3: Die investiven Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrswege des Bundes sind in einem gesonderten Bedarfsplan zu erfassen.

Neu ist hier, dass der Bedarf an Maßnahmen nicht aus der Summe isoliert bewerteter Einzelanträge entwickelt wird. Die Handlungsschwerpunkte für die erforderliche Raum- und Verkehrsentwicklung ergeben sich aus den in die Zukunft gerichteten Strategien und Umsetzungszielen und den daraus resultierenden Anpassungsbedürfnissen für das bestehende Verkehrsnetz. Diese werden mit Hilfe von Szenarien und Prognosen identifiziert, die einen Horizont von bis zu 30 Jahren haben [siehe Nr. 22 (5) d].

Aufgabe der planerischen Abwägung ist es insoweit, das Set an kleinen und großen Maßnahmen zu identifizieren, deren Umsetzung in den nächsten sechs Jahren die in Abschnitt II beschriebenen Leitziele unter Berücksichtigung der verfügbaren Finanzmittel und auch in Bezug auf die notwendigen Realisierungszeitpunkte optimal erfüllt. Auswahl und Priorisierung von Maßnahmen ergibt sich insoweit aus dem Zielbeitrag für die Entwicklung des Gesamtnetzes. Dabei sind etwaige Planungsalternativen – die sich insbesondere mit Blick auf Ergebnisse einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) ergeben können – stets verkehrsträgerübergreifend zu untersuchen.

Da der Bedarfsplan zusammen mit dem Bundesmobilitätsplan als Bundesgesetz beschlossen wird, ersetzt dieser auch die bisherigen verkehrsträgerspezifischen Bedarfsgesetze zur Entwicklung der Verkehrswege des Bundes.

Erläuterungen zu Nr. 22

Zu Absatz 1: Der Beschluss über den Start der Fortschreibung geht vom für Verkehr verantwortlichen Ministerium aus. Die Vorgabe der Jahresfrist bis zum Beschluss soll sicherstellen, dass der Abstand zwischen zwei Fortschreibungen maximal fünf Jahre beträgt. Da jeder Bundesmobilitätsplan aber verbindliche Aussagen für die nächsten sechs Jahre treffen soll (Realisierungshorizont, siehe Nr. 46 (2)), ist auch ein gewisser Puffer für „allfällige“ Verzögerungen vorhanden.

Der Planungsprozess ist vom Bundesamt für Mobilität und Verkehr [siehe Nr. 52] so vorzubereiten, dass mit dem Start der Fortschreibung alle erforderlichen Grundlagen aufbereitet sind (u. a. Daten, Modelle, Vorschläge, erste Entwürfe) und andererseits ein ergebnisoffener und fachlich stringenter Prozess innerhalb von einem Jahr abgeschlossen werden kann und in der Lage ist, die notwendigen Umsetzungsziele, Strategien und Maßnahmen festzulegen und die damit verknüpften finanziellen Auswirkungen anzugeben.

Die Planungshorizonte des Bundesmobilitätsplan sind auf 15 bzw. 30 Jahre in die Zukunft ausgerichtet [siehe Nr. 33 (1) a]. Dieses ist erforderlich, um die langfristige Zielbestimmung vornehmen und die langfristige Zielerreichung in den Blick nehmen zu können und um auf dieser Basis für Generationengerechtigkeit in Bezug auf die geplante Inanspruchnahme finanzieller und natürlicher Ressourcen und der damit möglichen verhältnismäßigen Verteilung von Freiheitschancen sorgen zu können. Der „ausfinanzierte“ Realisierungshorizont von sechs Jahren [siehe Nr. 46 (2)] ermöglicht korrespondierend dazu eine bisher nicht gekannte Umsetzungssicherheit auf kurze Frist. Die „rollierende Fortschreibung“ alle fünf Jahre ist erforderlich, um agil und zügig auf neue technische oder tatsächliche Entwicklungen, neue Erkenntnisse zu Wirkungszusammenhängen oder neue Erfordernisse in Bezug auf die Ziele reagieren zu können. Auf diese Weise werden Planungssicherheit einerseits und zügige Reaktionsfähigkeit auf neue Anforderungen oder generelle Nachsteuerungsbedarfe im Sinne von effektivem Entwicklungsdruck bestmöglich kombiniert. Vor dem Hintergrund der Dimension der Haushaltsmittel und der Aufgabe ist es auch geboten, dass der Bundestag alle fünf Jahre über Ausrichtung und Festlegungen von Zielen, Strategien und Maßnahmen neu entscheiden kann.

Die Fortschreibung einer Planung im Rhythmus von fünf Jahren vorzunehmen ist auch organisatorisch machbar, wenn es mit dem Bundesamt für Mobilität und Verkehr eine zentrale Behörde gibt, deren Hauptaufgabe die Fortschreibung und Umsetzung des Bundesmobilitätsplans ist: Zwei Jahre steht die Vorbereitung des Planungsprozesses im Vordergrund, ein Jahr die Unterstützung im vom Bundesverkehrsministerium zu verantwortenden Entscheidungs- und Beschlussfassungsprozess und zwei Jahre steht im Vordergrund die Umsetzung der beschlossenen Fortschreibung auf den Weg zu bringen. Dann beginnt der Prozess von vorne. Bei projektbezogener Verantwortungsorganisation und gutem Projektmanagement lässt sich dieser Zyklus besser bewältigen, als die bisher alle 12 bis 15 Jahre neu zu organisierende Aufgabe der Bundesverkehrswegeplanung. Von besonderer Relevanz wird es sein die erforderlichen Daten und Modell gut zu strukturieren und zu pflegen und sich insbesondere mit den Ländern ständig zu den Planungsgrundlagen auszutauschen und diese zu verbessern.

Zu Absatz 2: Die fachlichen Anforderungen an Methodik und Prozessablauf des Bundesmobilitätsplans sind für diesen neu zu entwickeln und werden sich ständig weiterentwickeln. Das Gesetz enthält dazu nur Leitplanken und legt sich insoweit im Übrigen nicht fest. Im Planungsprozess erfolgt die Absicherung der Fachlichkeit dadurch, dass die Methodik mit dem Start der Fortschreibung transparent gemacht und begründet wird [siehe Nr. 33 (1) e] und diese Vorbereitungshandlung auch der Beteiligung unterliegt. Erwartet wird daher, dass methodische Fehler in diesem Stadium entdeckt und behoben werden. Die dann tatsächlich angewendete Methodik wird mit dem Bundesmobilitätsplan transparent gemacht. Sie wird mit dem Monitoringbericht evaluiert werden und es werden auf dieser Basis Vorschläge zur Weiterentwicklung unterbreitet werden. Dieses ist ein öffentlicher Prozess, bei dem Kritik aus der Öffentlichkeit erwünscht ist und in der Weiterentwicklung berücksichtigt wird.

Die Methodik des BVWP ist nicht tauglich für eine zielgerichtete Entwicklung des Verkehrssystems und auch nicht dahingehend weiterentwicklungsfähig. Die Ursache dafür liegt in seine Konstruktion. Der BVWP kennt keine zielgeleitete Entwicklung der Verkehrswege des Bundes, sondern erwartet, dass die Verkehrsnetze der verschiedenen Verkehrsträger dadurch entwickelt werden, dass eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure eine große Zahl an Projekten benennt, die dann im Prozess der Erstellung des BVWP bewertet und gerankt werden. Auf diese Weise kann das Klientel der Antragsteller mehr oder weniger gut bedient werden. Es ist aber ausgeschlossen, dass die Summe der Einzelprojekte so konzentriert wird, dass über eine optimierte Netzentwicklung vorgegebene übergeordnete Ziele erreicht werden können. Eine verbesserte Methodik der Bewertung von Einzelprojekten bewirkt zwar Verbesserungen in der Auswahl der Projekte. Aber keine noch so gut ausgewählten Einzelprojekte können eine Netzentwicklung bewirken, die bestimmten übergeordneten Zielen über alle Verkehrsträger hinweg entspricht.

Notwendig ist eine Methodik, bei der die Erreichung übergeordneter Leitziele mit einem im Ergebnis festgelegten Budget erreicht wird. Dazu sind in einem iterativen Planungsprozess die Strategien, Instrumente und Maßnahmen solange zu entwickeln und zu bewerten bis das Optimum an Zielerreichung mit den vorgegebenen Mitteln erreicht ist. Auf der Ebene der Maßnahmen wird es dabei auch darum gehen, wie das aus den verschiedenen Verkehrsnetzen gebildete Verkehrssystem in seiner Gesamtheit weiter zu entwickeln ist. Als abgeleitete Maßnahme wird in dem Bewertungs- und Iterationsprozess auch festgestellt werden, welche Investitionen in die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur erforderlich sind. Soweit in diesem Kontext Streckenalternativen zu bewerten sind, können Teile der bisherigen Methodik zur maßnahmenbezogenen Bewertung weiterhin angewendet werden.

Für die Netzentwicklung wird auf der Ebene des Bundes Neuland betreten. Methodik und Prozessablauf zielgerichteter integrierter Planung haben hier eine gewisse Vorbildfunktion (z. B. FGSV [Schrift Nr. 162] oder EU [SUMP]). Aufgesetzt werden kann auch auf die Vorschläge zur Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung vom [Wissenschaftlichen Beirat für Verkehr](#) (07/2009), der in seinem Kapitel 2 die Methodik für eine „[Strategieplanung Mobilität und Transport](#)“ beschreibt, die in wesentlich Grundzügen mit dem hier im Bundesmobilitätsgesetz entwickelten Bundesmobilitätsplan vergleichbar ist.

Zu Absatz 3: Die Leitziele des Gesetzes strukturieren die in der planerischen Ermessensentscheidung zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange in gewisser Weise vor. Die Ermittlung aller betroffenen Belange und deren Gewichtung sowie deren gerechter Ausgleich ist im Planungsprozess und in der planerischen Abwägung zu leisten.

Die vom Sektor Verkehr zu erreichenden Zielbeiträge zum Klimaschutz sind zu erreichen und stehen nicht zur Disposition der Ermessensentscheidung. Dieses liegt daran, dass insoweit bereits mit dem Klimaschutzgesetz der Gesetzgeber eine Abwägungsentscheidung in Bezug auf den vom Verkehr zu leistenden „Klimaschutzbeitrag“ getroffen hat. Dieses ist daher im Rahmen des Sektors Verkehr nur der Ausgestaltung zugänglich, die Umsetzung an sich steht aber nicht zur Disposition. Um dieses zu erreichen, müsste das Klimaschutzgesetz geändert werden.

Mit Bezug auf das Leitziel Umweltschutz sind die Ergebnisse der strategischen Umweltprüfung in der planerischen Abwägung zu berücksichtigen. Insbesondere in Bezug auf den Bedarfsplan sind bei der Abwägung der Planinhalte die Vorgaben aus § 13 Klimaschutzgesetz [\[aktuelles Gesetzgebungsverfahren Mai 2021\]](#) zur Planung und Auswahl von Investitionen zu berücksichtigen.

Zu Absatz 4. Sowohl durch die strategische Umweltprüfung, als auch im Ergebnis der Vorgaben aus § 13 Klimaschutzgesetz kann sich ergeben das Alternativen bereits geprüft und verworfen wurden. Diese Alternativen dürfen in der Umsetzungsplanung nicht erneut geprüft werden. Dieses ist durch die Dokumentation der Abwägung abzusichern.

Zu Absatz 5: Besonders relevante Anforderungen an Methodik und Prozess werden in Abschnitt IV beschrieben. Diese Vorgaben erscheinen einerseits notwendig, um bereits auf der gesetzli-

chen Ebene zu beschreiben, welche Änderungen sich in Bezug auf die Planung nach dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ergeben. Andererseits erscheinen diese Vorgaben auch fachlich ausreichend gesichert, sodass insoweit die gesetzliche Fixierung auch nicht schädlich ist. Darüber hinaus regelt Absatz 4 übergreifende Maßgaben.

Zu b.: Die Szenarien sollten auch Basis für raumplanerische Entscheidungen auf Bundesebene sein. Vgl. aus der Schweiz ([Verkehrsperspektiven 2040](#)).

Zu d.: Die Zielhorizonte der Planung sind mittelfristig (15 Jahre) und langfristig (30 Jahre) angelegt. Als zusätzlicher Bezugspunkt für die Zielerreichung im Klimaschutz sowie hinsichtlich des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) ist zudem das Jahr 2050 aufgeführt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die zwischen Beginn der Grundlagenermittlung/Vorplanung und der Realisierung von Maßnahmen im Mittel 23 Jahre (Schiene) bzw. (Bundesfernstraßen) 18,5 Jahre vergehen (vgl. [Antwort der Bundesregierung](#), Bundestag-Drucksache 19/27459 vom 10.03.2021). Sofern keine wirksamen Maßnahmen zur Verfahrensbeschleunigung greifen, müssen daher die bis 2050 erforderlichen Entwicklungsmaßnahmen für Schienennetz und Fernstraßennetz bis 2030 beschlossen werden. Die Zielhorizonte sind zudem so gewählt, dass sie frühzeitige Transparenz in Bezug auf Strategien und Umsetzungsziele bewirken und damit für alle Akteure im Sektor Mobilität und Verkehr die gebotene Orientierung für den zu bewältigenden Entwicklungs- und Umsetzungsprozess bieten und für diesen zugleich ein hinreichendes Maß an Entwicklungsdruck und Planungssicherheit vermitteln. Auf diese Weise sollen Freiheitsrechte bei der Erreichung der Leitziele soweit als möglich geschont werden. – Vgl. dazu den Beschluss des [BVerfG vom 24.03.2021 \(Klimaschutz\) – 1 BvR 2656/18](#), Seite 2, Leitsatz 4.

Zu f.: Die Einbeziehung der in der betrieblichen Kostenrechnung und daher in den Anschaffungs- und Herstellungskosten bzw. in den Infrastrukturnutzungsentgelten nicht abgebildeten externen Kosten sollte auf pragmatische Weise geschehen. Eine solche Einbeziehung sollte bei den Investitionsentscheidungen möglichst auf Lebenszyklusbasis erfolgen. Auch der Betrieb des Investitionsgutes bzw. der Betrieb auf der Verkehrsinfrastruktur sind in die Entscheidungen einzu beziehen. Sie sollte stets Transparenz über die Kostenparameter vermitteln und somit einen gesicherten Ausblick auf die Kostenentwicklungen der Zukunft geben. Sie sollte andererseits auf Lernfähigkeit ausgerichtet sein, so dass über die Jahre Erfahrungen gesammelt werden und Methodik und Praktikabilität der Berechnung ständig verbessert wird. Zu den externen Kosten vgl. dazu insbesondere vom UBA die [Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten](#).

Zu Absatz 5: Der Bundesmobilitätsplan soll alle fünf Jahre aktualisiert werden. Dieses ist erforderlich, um mit Blick auf die angestrebte Zielerreichung nachsteuern zu können, bevor sich Fehlentwicklungen verfestigt haben. Dafür entfällt die nach fünf Jahren bisher erforderliche Bedarfspanüberprüfung. Hinweis: Die bisherigen sechs BVWP wurden 1973, 1979, 1985, 1992, 2003 und 2016 beschlossen.

Zu Absatz 6: Das Gesetz ist auf die Fortschreibung eines Bundesmobilitätsplans ausgerichtet. Die Aufstellung des ersten Bundesmobilitätsplans wird nur insoweit geregelt, als Dispens dafür erteilt wird, dass er aus zeitlichen Gründen und aus Gründen des notwendigen Umbruchs nicht allen Anforderungen entsprechen wird, die später im eingeschwungenen Zustand gelten werden.

Erläuterungen zu Nr. 23

Zu Absatz 1: Auf Indikatoren basierende Umsetzungsziele sind erforderlich, um die Umsetzung der Leitziele fassbar zu machen. Die Umsetzungsziele sind konkret und terminiert und sind insoweit geeignet, ihrerseits Ziele von weitergehenden querschnittsbezogenen oder sektoralen Fachplanungen zu sein. Im Vordergrund stehen insbesondere Ergebnisziele in Bezug auf die sich aus den Leitziele ergebenden Indikatoren. Für Verkehrssicherheit und Gesundheitsschutz ist die Kategorisierung der Ergebnisziele weitgehend vorgezeichnet (Unfälle, Tote, Schwerverletzte;

Emission von Luftschadstoffen). Bei anderen Leitziele ist es hingegen eine größere Herausforderung Indikatoren für geeignete Umsetzungsziele zu konkretisieren (vgl. [UBA 2015](#)).

Ein sektorspezifisches Ergebnisziel, welches auf mehrere Leitziele „einzahlt“, könnte zum Beispiel den Beschluss der [Verkehrsministerkonferenz vom 26. Februar 2021](#) aufgreifen: „Gemeinsames Ziel von Bund und Ländern ist es, [...] gemeinsam die Vorbereitungen zu treffen, um bis 2030 zur Erreichung der Klimaziele des Bundes die Fahrgastzahlen gegenüber dem Jahr 2019 zu verdoppeln“. Diese könnte mit einer auf 2030 ausgerichteten, zwischen Bund und Ländern abgestimmten Teilstrategie öffentlicher Personenverkehr verknüpft werden; vgl. zu sektoralen Teilstrategien [siehe Nr. 25].

Ergebnisziele zur Mobilitätssicherung (Nr. 4) sind insbesondere unter Berücksichtigung der Vorgaben zu Erreichbarkeitsstandards und zur Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz (Nr. 15) festzulegen.

In Bezug auf Lärm- und Luftschadstoffbelastungen (Nr. 9) sind die Indikatoren passend zum Immissionsschutzrecht zu entwickeln. Dabei sollten im Planungsprozess die verkehrlichen und die gesundheitsschützenden Herausforderungen systembezogen und gesamthaft erfasst und bewältigt werden und dabei nicht nur an punktuellen Grenzwertüberschreitungen orientiert sein.

Zu Absatz 2: Gesamtstaatliche Ziele im Bereich Mobilität und Verkehr sind nur dann erreichbar, wenn sie den das Bundesgebiet betreffenden Quell-, Ziel-, Binnen- und Transitverkehr in seiner Gesamtheit erfassen. Die Beiträge zur Zielerreichung sind so zu differenzieren, dass eine quantifizierte Zuordnung zu Ursache und Verantwortlichkeit möglich ist. Die Differenzierung in Nah-, Regional und Fernverkehr ist im Bundesmobilitätsplan für die Zwecke der Planung neu zu entwickeln. Dieses ist vor allem deshalb relevant, weil die administrativen Verantwortlichkeiten hier nicht immer kongruent verlaufen (z. B. Baulastträgerschaft bei der Straße, Gemeinwohlverantwortung nach Art. 87e Abs. 4 GG in Bezug auf die Schiene).

Zu Absatz 3: Eine einheitliche Berechnungsmethodik ist erforderlich, damit Ziele und Zielbeiträge in ganz Deutschland zueinander passfähig in gleicher Weise ermittelt werden. Im föderalen Kontext haben Bund, Länder und Gemeinden jeweils eigenständig die Ziele für ihren Verantwortungsbereich zu planen. Das nationale Umsetzungsziel addiert sich daher aus den Zielbeiträgen von Bund und Ländern (inklusive Kommunen). Die Methodik hat sicherzustellen, dass die Addition keine Doppelerfassung bewirkt. Unbeschadet anderer gesetzlicher Vorgaben, die an die Länder oder Kommunen adressieren, sind diese in der Höhe ihrer Zielbeiträge frei. Allerdings werden Förderprogramme des Bundes an die Erreichung der Zielbeiträge gekoppelt werden. Ambitionierte Zielbeiträge erhöhen die Chancen auf Bundesförderung.

Zu Absatz 4 und Absatz 6: Das Leitziel zum Klimaschutz (Nr. 7) erfordert eine Differenzierung in Umsetzungsziele bzw. Entwicklungsindikatoren zur Umstellung auf nicht fossile Treibenergie einerseits und Umsetzungsziele in Bezug auf Verlagerung von Verkehrsleistung auf klimafreundliche Verkehrsträger oder Verminderung des spezifischen Verkehrsaufwandes oder Substitution von Verkehr durch digitale Kommunikation oder anderweitige Vermeidung („Mehr Mobilität mit weniger Verkehr“) andererseits. Zur Disposition der konkretisierenden planerischen Ermessensentscheidung im Bundesmobilitätsplan steht nicht der „Umfang“ der Klimaschutzziele im Verkehr, sondern nur die „Strategie zur Zielerreichung“ (Umsetzungsziele) und die Festlegung der für die Erreichung der Zielbeiträge des Bundes notwendigen Maßnahmen.

Die „besondere Regelung“ in Absatz 4 ist erforderlich, damit keine Lücke in Bezug auf die Erreichung der verkehrsspezifischen Klimaschutzziele verbleibt und alle Akteure, die Einfluss auf die Zielerreichung haben, auch „ihren“ Beitrag zu leisten haben. Ein Schließen der Lücke ist erforderlich, weil die „Zeitpeitsche“ des Klimaschutzes keine Verzögerung duldet.

Rechtsfrage: Ist der hier vorgeschlagene Weg des Lückenschlusses im Bund/Länder-Verhältnis zulässig gestaltbar? Gibt es mildere Mittel, um zügig zu einem verbindlichen Ergebnis zu gelangen? Besteht Bedarf an Sanktionen in Bezug auf die Zielerreichung? Ist es für die Beantwortung

der vorstehenden Fragen von Relevanz, ob durch die Einbeziehung der durch Länder und Kommunen erreichbaren Potenziale bei gesamthafter Betrachtung eine geringere Einschränkung von Freiheitsrecht erforderlich ist, als wenn nur der Bund die „Lücke“ schließen müsste?

Zu Absatz 5: Indikatoren sind stets ein vereinfachtes Abbild, der eigentlich angestrebten Ziele. Daher soll überprüft werden, ob die Methodik der Berechnung der Umsetzungsziele fachlich korrekt ist. Erkannte Defizite sollte bereinigt werden. Ein insoweit toleranter Umgang mit Fehlern erscheint geboten, damit sich der Planungsprozess nicht endlos mit den Indikatoren beschäftigen muss, sondern sich im Kern mit den planerischen Herausforderungen beschäftigen kann.

Erläuterungen zu Nr. 24

Zu Absatz 1: Alle Ziele, Strategien, Instrumente und Maßnahmen, die von der Beschlusskraft des Planes umfasst werden sollen sind als Bestandteil des Beschlusstextes aufzuführen (z. B. vorgelagerte/s Kapitel oder hervorgehobene Markierung). Der Ergebnisbericht begründet den Beschluss und dessen Herleitung. Die Dokumentation des Planungsprozesses umfasst die vorbereitenden Unterlagen [siehe Nr. 33 (1)] sowie alle verfahrensleitenden Dokumente des nachfolgenden Prozesses und die internen Prüfschritte (z. B. „Gender Impact Assessment“, vgl. die [Checkliste](#) des BMU aus 2002 sowie ein Gutachten des UBA aus 2020 zu interdependenten [Genderaspekten in der Klimapolitik](#)).

Zu Absatz 2: Der Bundesmobilitätsplan bezieht sich methodisch auf das Verkehrssystem in seiner Gesamtheit. Die Inhalte sind in dieser Form aber nur begrenzt vermittelbar. Der Bundesmobilitätsplan soll daher mit eigenständigen Teilberichten besser veranschaulicht werden und es können bestimmte Teilplanungen auch in sektorale oder querschnittsbezogene Planungen gemäß Nr. 25 verlagert werden.

Zu lit c.: Der Bericht hat darzulegen, wie die Ergebnisse der Strategischen Umweltprüfung im Bundesmobilitätsplan berücksichtigt worden sind (vgl. dazu der [Umweltbericht zum BVWP 2030](#)), wie das Leitziel Klimaschutz erfüllt wird und warum der Bund seiner Verantwortung für die zukünftigen Generationen mit Blick auf den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und der Tiere entspricht. Zugleich gibt der Umweltbericht und die Umweltbewertung Hinweise auf Umweltkonflikte bei einzelnen Vorhaben (vgl. www.bvwp-projekte.de), die auf den nachfolgenden Planungsstufen insbesondere durch Prüfung umweltverträglicherer Alternativen gelöst werden müssen. Vgl. dazu auch Aufgaben des Bundesamtes für Mobilität und Verkehr in Nr. 52(2).

Zu Absatz 5: Die technischen Regelwerke sind von hoher Relevanz für die Gestaltung von Straßen und Wegen mit Blick auf die Raumaufteilung und die Nutzbarkeit, Attraktivität und Verkehrssicherheit für die verschiedenen Verkehrsmittel. Sie sind daher von hoher Relevanz für die Verwirklichung der Leit- und Umsetzungsziele eines Bundesmobilitätsplanes und daher zusammen mit diesem zu überprüfen und entweder zu bestätigen oder abzuändern. Der Entwurf der Überprüfung wird bereits in der Vorbereitungsphase des Bundesmobilitätsplanes [Nr. 33(1)] unter Einbindung der zu beteiligenden Akteure [Nr. 31(3)] erarbeitet. Für die Verkehrswege der Länder gilt entsprechendes gemäß Nr. 41(4)d.

Die Verwaltungsvorschriften zur Anwendung des Bundesrechts (z.B. VW-StVO) können in die Überprüfung einbezogen werden, wenn dieses für eine in sich kohärente Planung erforderlich ist.

Erläuterungen zu Nr. 25

Zu Absatz 1: Thematisch oder sektoral abgegrenzte Teilstrategien können eine Detaillierung erreichen, die mit der integrierten Planung nur begrenzt erreicht wird.

Zu Absatz 2: Bei Einbettung in integrierte Planung hat die sektorale Betrachtung und auch die sektorale bzw. thematisch isolierte strategische Aufbereitung von Teilthemen ihre Berechtigung insbesondere in Bezug auf die operationalisierte Umsetzung und Vermittlung. Teilstrategien sind für sehr unterschiedliche Querschnittsthemen über verschiedene Sektoren hinweg denkbar, zum Beispiel für das Thema Verkehrssicherheit oder für das Thema „Möglichkeitsraum Mobility as a Service (MaaS)“ durch vereinheitlichte Regelungen für digitalen Tarif und Vertrieb im ÖPV (Schiene und Straße), im App-vermittelten Gelegenheitsverkehr sowie in der App-vermittelten entgeltlichen Gebrauchsüberlassung von Fahrzeugen (Carsharing, Radvermietung, Vermietung von Elektrokleinstfahrzeugen etc.).

Absatz 3: Über die Teilstrategien sollen eingeführte Planungen – adaptiert und eingebettet in die integrierte Planung – fortgeführt werden können, wenn dafür ein Bedarf gesehen wird. In Betracht kommt dieses sicher für den Nationalen Radverkehrsplan und gut denkbar ist es für Massterpläne im Güterverkehr. Als themenbezogene Querschnittsstrategie könnte beispielsweise in Betracht kommen, dass für die Personenbeförderung bestimmte oder alle Aspekte von Vertragsgestaltung, Passagierrechten, Haftung, Datenschutz etc. auf gesetzlicher Basis soweit als möglich vereinheitlicht werden (vereinheitlichter digitaler Beförderungsvertrag). Diese Aufgabe könnte z.B. in einem Bundesmobilitätsplan beauftragt und mit dessen Fortschreibung umgesetzt werden.

Absatz 4: Das Erfordernis einer Teilstrategie für den Eisenbahnverkehr liegt einerseits an den besonderen Vorgaben zur Systematik der Entwicklung des Schienenverkehrs und zur Optimierung des Trassenabsatzes, die u. a. eine zeitlich klar gestaffelte Abfolge von Umsetzungsschritten vorsehen kann. Andererseits rührt es daher, dass der Bund in Bezug auf die Schiene in der Gemeinwohlverantwortung für das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes steht. Während der Bund beim Straßenverkehr für die Fernstraßen verantwortlich ist, ist er in Bezug auf die Bahn auch für Ausbau und Erhalt des Schienennetzes für den regionalen und lokalen Güter- und Personenverkehrs verantwortlich. Anzustreben ist daher, dass Bund und Länder in einem dem Bundesmobilitätsplan vorgelagerten Prozess in integrierter Planung unter Einbeziehung der Verkehrswege in der Baulast von Ländern und Kommunen die Anforderungen an den Teil der Schienenverkehrsinfrastruktur entwickeln, der dem regionalen und lokalen Güter- und Personenverkehr dienen soll. Auf diese Weise lässt sich in Bezug auf den Personenverkehr passend abstimmen, wie die Nahstelle zwischen Regionalverkehr und Fernverkehr ausgestaltet wird. In Bezug auf den regionalen und lokalen Güterverkehr ist über die vorgelagerte planerische Abstimmung eine höhere Aussagekraft möglich, als bei einer reinen Planung aus Bundessicht. Die Akteure müssen sich im Übrigen auf die Finanzierung der netzbezogenen Maßnahmen einigen. Hierfür greift nach bisherigem Recht gemäß § 8 Abs. 2 BSchwAG eine Quote von 20% der für diese Zwecke generell verfügbaren Bundesmittel.

Erläuterungen zu Nr. 26

Zu Absatz 1: Der Bedarf für Investitionen in den Erhalt oder die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur wird gemäß Nr. 21 (3) als integraler Bestandteil der Planung des BMP festgestellt (vgl. Erläuterungen dort).

Zu Absatz 2: Partner der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung sind einerseits das Bundesamt für Mobilität und Verkehr und andererseits der für die jeweilige Infrastruktur zuständige Planungsträger (Autobahn GmbH/DEGES, DB AG (Netz und Stationen), Bundeswasserstraßenverwaltung).

Mit Blick auf Realisierung und Finanzierung verbindlich sind nur die kurzfristig zu beginnenden Maßnahmen (zu den jeweiligen Maßgaben für den Beschluss kurz-, mittel- und langfristig zu realisierenden Bedarfs siehe Nr. 28). Für die kurzfristig zu beginnenden Maßnahmen müssen die erforderlichen investiven Mittel bereitstehen, damit der Bedarfsplan ausfinanziert ist. Mit der

Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung erhält der Träger der Maßnahme Finanzierungssicherheit für deren Realisierung.

Der Zeitraum der kurzfristig zu vereinbarenden Maßnahmen ist auf sechs Jahre ausgelegt. Es gibt insoweit eine gewollte Überlappung zwischen der Aktualisierung eines Bundesmobilitätsplans nach ca. fünf Jahren. Auf diese Weise wird einerseits erreicht, dass bei gewollten oder faktischen Verzögerungen der Fortschreibung kein „Umsetzungsabriss“ erfolgt. Zudem ist so abgesichert, dass bei unvorhergesehenen Verzögerungen von Projekten ausreichend andere Projekte in der Kurzfristkategorie vorhanden sind. Der Mittelfristzeitraum enthält weitere sechs Jahre, damit klar ist, dass im Regelfall aus diesem „Topf“ bei einer Fortschreibung die kurzfristig zu realisierenden Maßnahmen ausgewählt werden können. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass auch gänzlich neue Maßnahmen in die kurzfristigen Maßnahmen aufgenommen werden, wenn deren Voraussetzungen erfüllt werden. Die Aktualisierung der mittelfristig und langfristig zu erwartenden Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungen sichert davor ab, dass die Planung vertaltet.

Zu Absatz 3: Es kann sinnvoll sein, dass mit einer sektorspezifischen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung nach dem Vorbild der [Vereinbarung mit der DB AG](#) gearbeitet wird. Es könnte auch sinnvoll sein, wenn die Umsetzungsvereinbarungen zeitnäher zur Umsetzung geschlossen wird und insoweit diese präziser abbildet. Dieses ist mit der Umsetzung des Bundesmobilitätsplans zu entscheiden.

Zu Absatz 4: Der Beginn der Maßnahmen ist aus dem Zeitpunkt der angestrebten Inbetriebnahme und dem erwarteten Zeitbedarf für die Realisierung rückzurechnen. Der Bedarfsplan muss einen Überblick über den Projektzeitplan liefern, damit alle von der Realisierung abhängigen Akteure einen Anker für ihre eigenen Aktivitäten haben (z. B. Planungen des Personen- oder Güterverkehrs, die die Realisierung bestimmter Infrastrukturen voraussetzen)

Erläuterungen zu Nr. 27

Zu Absatz 1: Zur Abgrenzung von der Ersatzinvestition vgl. Nr. 29 (3).

Zu Absatz 2: Die genaue Methodik für diese Auswahlentscheidung ist mit dem Bundesmobilitätsplan zu entwickeln [siehe Nr. 22 (2)]. Die Besonderheit des integrierten Ansatzes liegt darin, dass die Maßnahmen aus dem Abgleich des vorhandenen Netzes in seiner Gesamtheit mit der angestrebten Netzauslastung hergeleitet werden. Vgl. dazu die Erläuterung zu Nr. 22 (2).

Zu Absatz 3: In Bezug auf Investitionen in Schienenwege sind deren Besonderheiten zu berücksichtigen [siehe Nr. 25 (4)]. Dazu gehört unter anderem die sukzessive Realisierung der für die verschiedenen Ausbaustufen des Deutschlandtaktes notwendigen Investitionen.

Zu Absatz 4: Der Umfang vorzusehender Reserven etc. ist in Umsetzung des gesetzlich vorgegebenen Leitziels Nr. 13 im Rahmen des per Gesetz ergehenden Beschlusses zum Bundesmobilitätsplan zu konkretisieren.

Erläuterungen zu Nr. 28

Zu Absatz 1: Der zeitliche Ablauf der Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen ist nur in Grenzen exakt bestimmbar. Hindernisse unterschiedlicher Art können auch bei umsichtiger Planung zu Verzögerungen bei der Umsetzungsplanung oder der baulichen Realisierung führen. Zur Absicherung des zur Zielerreichung insgesamt erforderlichen Outputs ist daher ein System der „Übersteuerung“ (sechs statt fünf Jahre) zu entwickeln, welches zudem eine zusätzliche „Planungsreserve“ in den Maßnahmen des mittelfristigen Bedarfs beinhaltet, die bei Verzögerungen der ursprünglich prioritären Maßnahmen genutzt werden können.

Die Kosten sind zunächst vom Planungsträger zu übernehmen und werden vom Bundesamt für Mobilität bei Abschluss der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung erstattet oder sie gehen in die Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) des Investitionsgutes und damit in die nach Realisierung zu leistende Zuwendung ein.

Zu Absatz 5: Bei der Auswahl und Festlegung der geplanten Maßnahmen ist im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zu prüfen, ob von den in Betracht gezogenen Maßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen für die Schutzgüter nach UVP-Gesetz ausgehen. Durch die damit verbundene Alternativenprüfung ist für die mit Umsetzung nachfolgende Umweltverträglichkeitsprüfung vorgefiltert, welche Themen von besonderer Relevanz sind. Vgl. dazu auch Erläuterungen zu Nr. 10.

Erläuterungen zu Nr. 29

Die Modernisierungs- und Erweiterungsinvestitionen stehen regelmäßig im Fokus der öffentlichen Diskussion. Darüber darf aber die Erhaltung des Bestandes und bei Bedarf auch die im Bestandnetz erforderlichen Ersatzinvestitionen nicht vergessen werden. Von daher ist zunächst zu klären, in welchem Umfang Ersatzinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes erforderlich sind. Auch diese müssen in den gesamthaft verfügbaren Mitteln Berücksichtigung finden und daher im Bedarf eingeplant sein.

Aufsetzpunkt für die Beurteilung der Erforderlichkeit von Ersatzinvestitionen ist der Sachstandsbericht zum Zustand, zum Erhalt und zum Ersatzinvestitionsbedarf der Verkehrsinfrastruktur des Bundes.

Erläuterungen zu Nr. 30

Zu Absatz 1: Die geplanten Ersatzinvestitionen sind nur nachrichtlich darzustellen, weil für diese der Bedarf nicht gesondert festgestellt werden muss und ihre Realisierung und Finanzierung über Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen im Sinne von Nr. 45 geregelt wird.

Die Aufbereitung soll helfen die Ergebnisse im Internet anschaulich zu machen und für planerische Zwecke zugleich verwendbar zu gestalten.

Erläuterungen zu Nr. 31

Zu Absatz 1: Der eigentlichen Planungsprozess, der mit dem Regierungsbeschluss zum Gesetzesentwurf zum Bundesmobilitätsplan [Nr. 34] endet, wird vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes verantwortet. Dieses hat zu klären, wie der Austausch mit dem Verkehrsausschuss optimal in die Aufstellung des Bundesmobilitätsplans integriert werden kann.

Insbesondere bei der Erstaufstellung des Bundesmobilitätsplans [vgl. Nr. 22 (7)] können besondere Beteiligungserfordernisse in Bezug auf Vision, Leitbild und Umsetzungsstrategie bestehen [vgl. Nr. 33 (1) a], die auch das Parlament betreffen könnten (z. B. über eine Enquete-Kommission).

Zu Absatz 2: Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr hat eine wesentliche Aufgabe darin, Aufstellung und Umsetzung des Bundesmobilitätsplans zu begleiten. Es ist daher die fachlich zuständige Behörde für die Zusammenstellung der Unterlagen des Planungsprozesses.

Zu Absätzen 3 - 5: Es sind alle Akteure einzubeziehen, die letztlich vom Ergebnis der Planungen betroffen sind und die insoweit auch einen Input in die Planungen leisten können. Von besonderer Relevanz sind die Bundesländer, die insbesondere in die Bestimmung der Umsetzungsziele

und Strategien intensiv eingebunden sein werden sowie die Zivilgesellschaft, weil nur mit deren Akzeptanz die Ziele und Inhalte des Bundesmobilitätsplans erfolgreich erreicht bzw. umgesetzt werden können. Die Zivilgesellschaft wird einerseits über den Beirat einbezogen. Andererseits kann sie über weitergehende umfassende Beteiligungsformate einbezogen werden, um den komplexen Anforderungen des Bundesmobilitätsplans Rechnung zu tragen.

Beteiligungskonzept und Prozessdesign können für verschiedenen Zwecke unterschiedliche Methoden einsetzen: Zukunftswerkstatt, Online-Ideen-Plattform, Runde Tische, Workshops, World Cafés, Perspektivenwechsel etc. (vgl.: Stadt Wien: Praxisbuch Partizipation. Gemeinsam die Stadt entwickeln. Wien 2012; FGSV 162: Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung, 2012, S. 39 ff: Methodensammlung). Denkbar wären auch „Stakeholderdialoge“, bei denen die Auswahl der Interessenvertreter nach dem im „Aktionsplan Klimaschutz 2020“ des BMU angewendeten Beteiligungsmodell der „Wiener Bank“ erfolgen könnte (Umwelt, Wirtschaft, Verbraucher*innen, Sozialverbände, Jugendverbände ...).

Vgl. im Übrigen das „[Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung](#)“ des BMVI sowie in Bezug auf „komplexe vielfältige, verzahnte Beteiligung“ Abbildung 5 auf Seite 27 der Studie [Partizipative Gesetzgebungsverfahren](#) (Bürgerbeteiligung bei der Landesgesetzgebung in Baden-Württemberg). In Bezug auf die TEN sind die Inhalte von Art. 50 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 zur Einbindung öffentlicher und privater Beteiligter von Relevanz.

Erläuterungen zu Nr. 32

Zu Absatz 1: Die genaue Aufgabenbeschreibung des Beirates, Art und Themen der Zusammenkunft oder von Ausarbeitungen und Stellungnahmen sowie die Regelung zur Auswahl und Zusammensetzung sind vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes aufzustellen und zu veröffentlichen.

Besonderes Augenmerk verdient die erstmalige Aufstellung des Bundesmobilitätsplans. Dieser wird die Weichen für die Zukunft stärker stellen, als es die ihm nachfolgenden Fortschreibungen mutmaßlich leisten werden. Hier ist zu überlegen, ob die Zivilgesellschaft in besonderer Weise insbesondere in die Aufstellung von Leitbild und Vision [siehe Nr. 33 (1)] eingebunden wird. Hier obliegt es dem für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes, ob insoweit einmalig ein besonderer Beirat entsprechend einem [Bürgerrat](#) (Citizens Assembly) gebildet wird oder das [Bürgerbeteiligungsverfahren zum Klimaschutzplan 2050](#) oder das [Bürgerforum Digitalisierung der Mobilität](#) ([Bericht AG 3 NPM Seite 12/13](#)) adaptiert und weiterentwickelt wird oder ob andere Formen der Beiratsbildung in der jeweiligen Konstellation angemessener erscheinen.

Zu Absatz 4: Eine Fluktuation von einem Viertel bis einem Drittel der Mitglieder soll zugleich Beständigkeit in der Begleitung wie Chancen auf neue Sichtweisen absichern helfen. Die zeitliche Verknüpfung mit dem Beschluss eines Bundesmobilitätsplans soll absichern, dass das neu zusammengesetzte Gremium bis zum Beschluss des nächsten Bundesmobilitätsplans zusammenfinden kann und auch vollständig in den Prozess der Vorbereitung eingebunden ist.

Erläuterungen zu Nr. 33

Zu Absatz 1: Planung von Mobilität und Verkehr ist ein kontinuierlicher Prozess, da sich Bedingungen für Mobilität und Verkehr laufend ändern. Der Horizont der Planung und die mit ihr verfolgten Ziele liegen zwar in „ferner“ Zukunft (15/30 Jahre), zur verbindlichen Entscheidung stehen aber nur die Maßnahmen an, deren Umsetzung innerhalb von fünf bis sechs Jahren nach

Beschlussfassung „durch Spatenstich oder Vertragsschluss“ begonnen wird. Mit der Fortschreibung wird der zeitliche Horizont erweitert, werden Ziele und Strategien überprüft und werden die Maßnahmen beschlossen, die in den nächsten fünf bis sechs Jahren zu realisieren sind.

Der Planungsprozess ist so vorzubereiten, dass er in einem Zeitraum von einem Dreivierteljahr bewältigt werden kann. Der besondere Fokus liegt dabei auf Zielen und Strategien und den anstehenden Entscheidungen über verbindlich zu realisierende Maßnahmen.

Die inhaltliche Qualität der Vorbereitung sowie die Einbindung der Beteiligten bereits in diesen vorgelagerten Prozess liefert einen entscheidenden Beitrag für die Stringenz des Planungsprozesses und die Qualität des Planungsergebnisses.

Zu lit d.: Der mit dem Start der Fortschreibung vorzulegende Monitoringbericht ist ein relevanter Baustein für die Fortschreibung eines bestehenden Bundesmobilitätsplans, weil er dessen Defizite ermittelt und analysiert und Abhilfemaßnahmen für Inhalte, Methodik und Prozessablauf der Fortschreibung vorschlägt.

Hinweis: Im Ablauf der Planung wird mit unterschiedlich konkreten Vorschlägen und Unterlagen gestartet. Der eigentliche Planungsprozess findet auf einer relativ abstrakten Ebene statt und wird durch „Zwischenergebnisse“ veranschaulicht. Das Planungsergebnis ist dann in Bezug auf Umsetzungsziele, Strategien und auch in Bezug auf den Bedarfsplan konkret. Die Erörterung konkreter Einzelmaßnahmen hat insoweit nur in der Vorbereitung des Planungsprozesses ihren Platz.

Erläuterungen zu Nr. 34

Zu Absatz 1: Der Bundesmobilitätsplan ergeht als Gesetz und bedarf daher regierungintern der Mitzeichnung der in Nr. 31 (3) d fachlich aufgeführten Ressorts, die ebenso wie die Länder am Planungsprozess und dessen Vorbereitung zu beteiligen sind. Beschlossen wird jeweils ein eigenständiger Bundesmobilitätsplan, bei dem es sich inhaltlich um eine Fortschreibung des jeweils aktuell bestehenden Plans handelt.

Zu Absatz 2.: Die Organe des Gesetzgebungsverfahrens entscheiden darüber, welche Passagen des Bundesmobilitätsplans Gesetzeskraft zukommen soll. Notwendig erscheint dieses insbesondere für:

- *die für die Beurteilung von Maßnahmen sowie Fördermittel des Bundes gesamtstaatlich relevanten Umsetzungsziele und Strategien*
- *die Feststellung des Bedarfs für die kurzfristigen Maßnahmen des Bedarfsplans mit Wirkung für die Planfeststellung für Projekte der Schienen, der Straßen und der Wasserstraßen*
- *die Pflicht zu Umsetzung der kurzfristigen Festlegungen des Bedarfsplans (Netzentwicklung und Instandhaltung/Ersatz) sowie sonstiger bestimmter Maßnahmen des Bundesmobilitätsplans durch die Bundesverwaltung zur Kostenlast des Bundeshaushalts oder eines Infrastrukturfonds in einem betragsmäßig festgelegten Umfang*
- *die Bereitstellung von Mitteln für Förderung der Umsetzungsziele durch Projekte in den Ländern aus Mitteln des Bundes nach Vorgaben im Bundesmobilitätsplan für den Zeitraum bis zum Inkrafttreten der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans, maximal für sechs Jahre.*

Zu Absatz 3: Sicherung von Transparenz in Bezug auf Input, Zwischenschritte und Ergebnisse des Planungsprozesses.

Erläuterungen zu Nr. 35

Zu Absatz 1: Der Gesetzesbeschluss stellt eine verkürzte und insoweit nur begrenzt zusammenhängende Aufbereitung des Bundesmobilitätsplans dar. Die Anforderung an die Darstellung knüpft insoweit an den Referentenentwurf an [siehe Nr. 34 (2)].

Erläuterungen zu Nr. 36

Zu Absatz 1: Der jährliche Sachstandsbericht ist die jährliche Aktualisierung des Projektmanagements der verschiedenen Teilprojekte des Bundesmobilitätsplans bzw. des Bedarfsplans. Ein solches Projektmanagement wird bei allen Projekten erforderlich sein und stellt insofern keinen Zusatzaufwand dar. Ein gewisser Mehraufwand ist damit verbunden, dass ein Sachstand im ersten Quartal eines Folgejahres (siehe Absatz 3) koordiniert zu erstellen ist. Dieser Aufwand ist aber angesichts der Relevanz der Projekte angemessen. Die jährliche Berichterstattung ist bisher auch nach den Infrastrukturausbaugesetzen des Bundes erforderlich.

Zu Absatz 2: Die Regelung soll absichern, dass die Gründe für Verzögerungen transparent werden, damit auf diese Weise Schlussfolgerungen für die zukünftige Planung gezogen werden können. Zugleich wird auf diese Weise der Zeitplan aller Projekte einmal jährlich aktualisiert. Dies ermöglicht es, über alle Verkehrsträger einen Überblick zur Entwicklung zu erhalten und seitens der zuständigen Planungsträger auch Maßnahmen zur Gegensteuerung koordiniert ergreifen zu können.

Zu Absatz 3: Die Zuleitung zum Bundestag ist geboten, da dieser per Gesetz die Maßnahmen beschlossen hat und das Parlament insofern auch entscheiden können muss, welche Konsequenzen aus etwaigen Verschiebungen oder aus deren Begründung gezogen werden. Die in Absatz 2 beschriebenen Maßnahmen Dritter können sich auch auf Maßnahmen beziehen, die vom Bundestag beschlossen oder unterstützt werden können.

Hinweis: Der Bericht geht über den [Verkehrsinvestitionsbericht](#) hinaus, weil es um mehr Arten von Maßnahmen geht und weil auch über die Konsequenzen von Umsetzungsproblemen zu berichten ist.

Erläuterungen zu Nr. 37

Zu Absatz 1: In der Verkehrsinfrastruktur ist ein Milliardenvermögen gebunden. Das technisch/wirtschaftlich nachhaltig gebotene Maß an Instandhaltungsaufwendungen einerseits und Ersatzinvestitionen andererseits zu ermitteln, ist eine Daueraufgabe der jeweiligen Baulastträger der betreffenden Verkehrswege des Bundes. Eine etwaige Bugwelle unterlassener Investitionen soll transparent gemacht und auf diese Weise möglichst vermieden werden. Da sowohl der Instandhaltungsaufwand als auch die Ersatzinvestitionen ebenfalls jährlich Milliardensummen binden, ist eine transparente Darstellung der sich insoweit bietenden Handlungsalternativen und deren jeweilige wirtschaftliche Nachhaltigkeit erforderlich. Dabei ist der Aufwand für die betreffenden Maßnahmen einerseits, die Langfristigkeit der Fixkostenbindung des eingesetzten Kapitals andererseits und abschließend die Perspektiven der geplanten zukünftigen Nutzungsintensität zu berücksichtigen.

Die Anforderungen an die Berichte werden mit Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für deren jeweiligen Gültigkeitszeitraum festgelegt.

Die derzeitige Praxis (vgl. [Link](#)) wird somit entwicklungsfähig fortgesetzt.

Zu Absatz 2: Spezifische Analysen können erforderlich sein, wenn dieses für bestimmte Arten von Infrastrukturen (z. B. Tunnel und Brücken) oder mit Blick auf spezifisch neue oder neu bewertete Risiken (z. B. bestimmte Hitzewellen) notwendig ist.

Erläuterungen zu Nr. 39

Zu Absatz 1: Denkbar ist auch eine Veröffentlichung auf den Seiten des für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes.

Erläuterungen zu Nr. 40

Der Bund ist verantwortlich, die Inhalte des als Gesetz beschlossenen Bundesmobilitätsplans umzusetzen (vgl. Regelungsvorschlag Nr. 51 in Abschnitt VI). Darüber hinaus ist abzusichern, dass andere Planungen des Bundes Strategien und Ziele des Bundesmobilitätsplans berücksichtigen und fördern.

In Frage kommen zum Beispiel einschlägige Trassenfreihaltungen.

Rechtlicher Klärungsbedarf: *Reicht die Feststellung des Bedarfs durch den Gesetzesbeschluss zum Bedarfsplan bereits aus oder müssen konstitutiv oder deklaratorisch noch Planergänzungen in den einschlägigen Raum-/Bodennutzungsplanungen erfolgen (Veränderungssperre, Trassenfreihaltung)?*

Erläuterungen zu Nr. 41

Zu Absatz 1: *Anders als es die Überschrift suggeriert, kann der Bund nicht unmittelbar den Kommunen Vorgaben setzen. Adressiert wird daher an die von den Ländern zu bestimmenden Akteuren. Damit müssen die Länder entscheiden, welches die „richtigen“ Behörden sind. Aller Voraussicht nach, werden dieses aber im Regelfall die Kommunen sein. Entsprechend der Zweckbestimmung des Bundesmobilitätsgesetzes kommt es darauf an, dass die integrierte und zielgerichtete Mobilitätsplanung sowohl auf die Raumnutzung, als auch auf den Verkehr entwickelnden Einfluss nimmt, um auf diese Weise die Mobilität möglichst gesamthaft sichern zu können. Von besonderer Relevanz ist daher die Verknüpfung zu den Grundsätzen (§ 2 [ROG](#)) und Zielen (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 [ROG](#)) der Raumordnung.*

Rechtsprüfung: *Die verfassungsrechtlich zulässige Ausgestaltung dieser Verpflichtung wird noch geprüft.*

Zu Absatz 2: *Die Leitziele sind generell abstrakte Ziele. Sie werden im Bundesmobilitätsplan in Umsetzungszielen konkretisiert. Die Kategorisierung dieser Umsetzungsziele leistet der Bundesmobilitätsplan. Die Länder und Kommunen haben zu planen, welcher Zielbeitrag ihnen möglich ist. Dieser ergibt sich aus ihren Planungen bzw. kann bei der Aufstellung auf Basis der Planungen auch abweichend angegeben werden, wenn die Planungen nicht mehr aktuell sind.*

Zu Absatz 3: *Die Integrierten Standorte sind in der Bodennutzungsplanung zu priorisieren. Zu diesem Zwecke müssen sie vorab in der verkehrsbezogenen Planung identifiziert werden.*

Zu Absatz 4: *Das Bundesmobilitätsgesetz setzt Vorgaben für eine bundesweit methodisch vergleichbar strukturierte Mobilität- und Verkehrsentwicklungsplanung. Dieses ist notwendig, um bundesweite Ziele im Bereich Verkehr und Klimaschutz über alle staatlichen Ebenen hinweg verfolgen zu können. Die Ausgestaltung des Planungsprozesses ist im Übrigen aber Sache des Landesrechts.*

Die Planung ist im eigenen Interesse der Kommunen geboten, um Fördermittel des Bundes erhalten zu können.

Zudem soll auf diese Weise auch der Bedarf für etwaige verkehrsordnende Maßnahmen festgestellt werden, die dann nach Beschluss des Entwicklungsplans für Mobilität und Verkehr angeordnet werden können.

Vgl. Drucksache 19/15779 „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr“ ([Link](#)) vom 10.12.2019: Bundestag fordert Bundesregierung auf, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, die es ermöglicht, die in Radverkehrskonzepten vorgesehenen Einzelanordnungen u. a. von Radverkehrsführungen und Schildern durch Straßenverkehrsbehörden im Rahmen eines Gesamtplans anzuordnen und umzusetzen

Rechtsfrage: *Ausgestaltung der Anpassung von StVG/StVO*

Erläuterungen zu Nr. 42

Zu Absatz 1: Vorgesehen ist, dass die im Bundesmobilitätsgesetz geregelten Ziele möglichst bei allen für Mobilität und Verkehr relevanten Planungen berücksichtigt werden.

Zu Absatz 2: Besonders zu erwähnen sind insoweit die förmlichen Planungen zur Bodennutzung, die in hohem Maße die Bedingungen der Entwicklung von Mobilität und Verkehr prägen. Zum [Primat der Innenentwicklung](#) vergleiche auch aktuelle Aufbereitung aus der Schweiz.

Rechtsprüfung: Bedarf es zur Umsetzung von Nr. 2 ergänzender Regelungen in Fachgesetzen oder reicht dieser Gesetzesbefehl im BuMoG.

Erläuterungen zu Nr. 43

Hinweis: Nr. 43 gibt einen Überblick über die die Problemstellung und die Leitvorstellungen Finanzierungsverantwortung für Mobilität und Verkehr und die Grundsätze ihrer Umsetzung, der in dieser Form nicht in die spätere Gesetzesfassung eingeht.

Zu Absatz 1: Ein an den Gesetzgeber adressiertes Arbeitsprogramm gehört in die Verfassung (vgl. als recht gelungene Vorschrift Art. 90 GG zu Bundesfernstraßen) und nicht in das einfache Bundesrecht. Die Herausforderungen sind aber so groß, dass sie sich voraussichtlich nicht in einem Schritt bewältigen lassen werden, zumal der Veränderungsbedarf auf der Zeitachse auch noch nicht voll sichtbar ist. Um zu verdeutlichen, dass die nachfolgenden Regelungen dieses Abschnitts keine abschließende Lösung der Herausforderungen darstellen, wird hier ein Überblick gegeben, wohin die Reise gehen soll.

Zu Absatz 2 – Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur: Der Staat hat die Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen und dafür in diese zu investieren. Für diese Investitionen sind neben zweckgebundenen Gebühren und Beiträgen Steuermittel zu nutzen, die ihrer Natur nach ohne Zweckbindung für die Erfüllung aller staatlichen Aufgaben zu nutzen sind.

Die Verantwortung für Ausgestaltung und Finanzierung der Verkehrssysteme ist prinzipiell zwischen Kommunen, Ländern und Bund aufgeteilt; Art. 104a GG. Gewisse Sonderregelungen greifen für die Schienenverkehrsinfrastruktur nach Art. 87e Abs. 4 GG.

Zu Absatz 3 – Betriebskosten der Verkehrsinfrastruktur: Die Betriebskosten der Verkehrsinfrastruktur sollten seitens der zuständigen staatlichen Stellen von den Nutzenden des motorisierten Verkehrs erwirtschaftet werden. Bei der generellen Bemessung der Nutzungsentgelte sind aber auch externe Kosten und Nutzen zu berücksichtigen (vgl. zur Berechnung Umweltfolgekosten die UBA [Methodenkonvention 3.1](#)). Die Schweiz praktiziert dies seit einigen Jahren erfolgreich ([ARE Schweiz](#); [Infras 2019](#), [Handbuch EU 2019](#)). Für Deutschland bedeutet dies eine Weiterentwicklung der LKW-Maut sowie der Trassenpreise im Eisenbahnverkehr und mittelfristig auch die Einführung einer leistungsabhängigen PKW-Maut (Verkehrsaufkommen BAB/Bundes- und Landstraßen/Kommunen ca. je 1/3). Der EU-rechtliche Rahmen entspricht bisher nicht vollständig den hier skizzierten Leitvorstellungen – dies wird im Regelungsvorschlag Nr. 44 berücksichtigt.

Die Kostenanlastung oberhalb der Betriebskosten (externe Kosten) ermöglicht die Verwendung überschüssiger Mittel im Bereich Mobilität und Verkehr.

Rechtsfrage: Könnten die Erlöse auch allgemein zur Haushaltsdeckung verwendet werden, wie es bislang mit der Mineralölsteuer ja auch der Fall ist?

Zu Absatz 4: Zunächst wird der Grundsatz der Haushaltsfinanzierung des öffentlichen Personenverkehrs bekräftigt. Zusätzlich soll als Teil der Internalisierung externer Kosten und Nutzen kommen insbesondere in größeren Städten auch spezielle Abgaben in Betracht kommen, die z. B. für die Möglichkeit der Inanspruchnahme des ÖPNV oder auch für den Nutzen „freierer Straßen“ zu zahlen sind. Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung müssen zur Förderung von

Verkehrsmitteln verwendet werden dürfen, die weniger flächenintensiv und damit umwelt- und stadtverträglicher sind. Zur Entlastung bestimmter Teilräume oder Verbindungen vom Kfz-Verkehr sollen an Stelle von Durchfahrtsverboten auch zeitlich und räumlich differenzierte Nutzungsentgelte erhoben werden können, von denen zum Beispiel die Anwohnenden und der örtliche Wirtschaftsverkehr gezielt ausgenommen sein können (vgl. Gent/Belgien).

Zu Absatz 5: Die Finanzverfassung sieht mehrere Vorgaben und Möglichkeiten zur Förderung konsumtiver und investiver Maßnahmen der Länder durch Mittel aus dem Bundeshaushalt vor (spezifische Vorgaben in Art. 104a und Art. 106a GG). Derartige Förderungen sollten nur dann gewährt werden, wenn sie konform gehen mit den im Bundesmobilitätsplan für den Gesamtstaat beschlossenen Strategien und Umsetzungszielen.

Zu Absatz 6: Steuern haben einen Wirkungsbezug zu Mobilität und Verkehr, wenn sie mittelbar oder unmittelbar Auswirkungen auf die Kosten von Mobilität und Verkehr für Privatpersonen und/oder Unternehmungen haben. Hauptzweck von Steuern ist die Generierung möglichst stabiler staatlicher Einnahmen. Ausgangsprämisse ist daher, dass Steuern dem Staat Geld bringen sollen und im Übrigen neutral zu anderen Fachpolitiken zu sein haben. Steuern sollten in keinem Fall die Ergebnisse anderer Fachpolitiken konterkarieren, denn hierdurch würden wirtschaftliche Rahmenbedingungen gesetzt, deren fachpolitisch unerwünschte Folgen vom Staat mit Einsatz von Regulierungen oder staatlicher Fördermittel wieder minimiert werden müssten.

Erläuterungen zu Nr. 44

Zu Absatz 1: Die Aufteilung der mit Bau, Erhalt und Betrieb der öffentlichen Verkehrswege verbundenen Kosten zwischen Nutzenden und Staat soll für alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße, Luft) nach denselben Prinzipien erfolgen. Zur Verwendung der Mittel aus den Infrastrukturnutzungsentgelten vgl. Nr. 48(3).

Zu Absatz 2: Die Ausgestaltung der Nutzungsentgelte muss dem jeweiligen europarechtlichen Rahmen entsprechen. Da dessen Entwicklung nicht absehbar ist, halten sich die nachfolgenden Anforderungen nicht exakt an den heute aktuellen Rahmen. Die Aussteuerung auf das europarechtlich zulässige Maß ist durch die Festlegungen und Vorgaben im Bundesmobilitätsplan oder in der Rechtsverordnung nach Absatz 8 zu leisten.

Die Regelungen der Absätze 3 bis 8 führen zu folgenden Neuerungen:

- Die LKW-Maut kann mit Zustimmung des Bundesrates [siehe Absatz 7] auch auf Straßen in der Baulast der Länder und Kommunen erstreckt werden.
- Eine PKW-Maut ist dem Grunde nach angelegt. Über den Zeitpunkt ihrer Einführung ist mit dem ersten Bundesmobilitätsplan zu entscheiden. Eine solche Entscheidung kann Termine oder Bedingungen festlegen. Hier ist insbesondere von Relevanz, in welchem Umfang Mineralölsteuer oder Steuer auf Treibenergie Belastungen aus Sicht der Nutzungen bzw. Steuereinnahmen aus Sicht des Staats bewirken oder eben nicht mehr bewirken. Hier ist auch über Anrechnungsregelungen nachzudenken, um Mehrfachbelastungen zu vermeiden.
- Die Einbindung des Verkehrs auf den Wasserstraßen bedarf der Klärung mit Blick auf die Relevanz vorhandener Rechte auf dem Hauptwasserweg (Rheinschiffahrtsakte; Abschaffung der Kanalgebühren in 2018, dagegen siehe das [Kostenbeispiel Schweiz](#)) sowie die stärker bei den externen Kosten liegenden negativen Effekte (Flugverkehr).
- Die Einbindung des Luftverkehrs ist v.a. im Hinblick auf Beteiligung des Bundes (BBI) aber auch den im Entstehen befindlichen EU-Vorgaben zur Ausdifferenzierung von Start- und Landegebühren festzulegen.

Absatz 3: Die Nutzenden motorisierter Fahrzeuge haben eine im Bundesmobilitätsplans festzulegende Kostendeckung zu leisten. Diese Kostendeckung bezieht sich auf die internalisierten und die externen Kosten bzw. Folgekosten und wird konform mit den Umsetzungszielen und Strategien im Bundesmobilitätsplan festgelegt. Weiterhin werden die externen Kosten hier unmittelbar genannt, da insbesondere im Lärm teilweise gar keine Unterscheidung nach internen Kosten (z. B. wegen Einsatzes bestimmter Flugzeugtypen notwendigen Schallschutzmaßnahmen) und externen Kosten (verbliebene Schäden) möglich ist.

Absatz 4 stellt sicher, dass die Entgelte verursachungsgerecht in Bezug auf Verschleiß (=> Druckbelastung) und Lärm zu differenzieren sind. Hiermit werden Anreize geschaffen, jeweils in die neueste und verträglichste Fahrzeugtechnik zu investieren.

Absatz 5 sieht für alle Verkehrsträger einen spezifischen Aufschlag für Luftschadstoffe und Lärm-Emissionen vor. Dabei gilt insoweit derzeit EU-rechtlich ein Junktim, wonach die Anlastung externer Kosten bei den Verkehrsträgern Eisenbahn und Wasserstraße an die Anlastung externer Kosten auch bei den konkurrierenden Verkehrsträgern (Straße und Luft) gekoppelt ist.

Absatz 6: Entsprechend derzeit gültigem EU-Recht (RL 2012/34/EU) darf sich das Gesamtniveau der Entgelte durch auslastungsbezogene Auf- und Abschläge nicht ändern. Aufschläge können daher derzeit nicht genutzt werden, um eine intermodale Verkehrslenkung zu erreichen. Gleichwohl sind sie sinnvolles Instrument zur besseren Kapazitätsauslastung der Infrastruktur (zeitlich und räumlich), können bei preissensiblen Verkehren zur erwünschten Verlagerung führen und damit wiederum Kapazitätsausbauten überflüssig machen.

Absatz 7 bestimmt, dass die zwingend mit einer Nutzung zusammenhängende Leistungen im Standardentgelt bereits enthalten sein müssen. Dies bedeutet z. B. im Eisenbahnbereich den Verzicht auf gesonderte Haltegebühren für Personenbahnhöfe.

Absatz 8 regelt über eine Rechtsverordnung den verbindlichen Rahmen der Preisbildungsregelungen. Zur besseren Praktikabilität ist die Festlegung von Preiskorridoren zulässig. Mit derartigen Preiskorridoren arbeiten z. B. die Richtlinien zur LKW-Maut der EU. Diese Befugnisse sind im Rahmen des jeweils einschlägigen Rechts durch angepasste Regelungen zu unterfüttern. Zusammen mit dem Bundesmobilitätsgesetz ist insoweit der Rechtrahmen für die Bemaßung der Straße (Bisher: [Bundesfernstraßenmautgesetz](#)) und die Erhebung von Trassenpreisen für die Schiene ([Eisenbahnregulierungsgesetz](#)) im erforderlichen Umfang anzupassen. Nachgelagert sind gegebenenfalls das [Luftverkehrsgesetz](#) (mit Blick auf Berechnungsgrundlagen der Start- und Landgebühren) anzupassen und ein Gebührenrecht für Bundeswasserstraßen neu zu etablieren.

Rechtsfrage: Prüfung Anpassungsbedarf in den skizzierten Gesetzen. Kanalgebühren wurden 2018 weitgehend abgeschafft. Start- und Landgebühren werden weitgehenden von den Flughäfen festgelegt.

Absatz 9: Die Regelung bietet zunächst die Möglichkeit die LKW Maut auch auf Straßen in der Baulast der Länder und Kommunen auszudehnen. Im Sinne der Stärkung der kommunalpolitischen Handlungsfreiheit wird auch die Möglichkeit ergänzender Aufschläge eingeräumt.

Rechtsfrage: Kann eine Möglichkeit im Mobilitätsgesetz so vorbereitet werden, dass es bei Bedarf möglich ist, durch Beschlussfassung zum Bundesmobilitätsplan oder durch Rechtsverordnung die Kfz-Steuer anzuheben?

Erläuterungen zu Nr. 45

Zu Absatz 1: Das System der mehrjährigen Budgetierung und der damit verbundenen Verstärkung von Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen ist erfolgreich im System Schiene erprobt worden und sollte auch für Straße und Wasserstraße Anwendung finden.

Zu Absatz 2: Entsprechend der aktuellen LuFV-Schiene soll der Zeitraum der Vereinbarung generell zehn Jahre umfassen. Allerdings muss nach fünf Jahren eine Anpassung ermöglicht werden.

Zu Absatz 3: Um die Erfüllung der „Leistungspflichten“ der Vereinbarung transparent zu machen, sind in den Vereinbarungen die Anforderungen an die jährliche Berichterstattung zu spezifizieren.

Zu Absatz 4: Die „Qualitätselastizität der Nachfrage“ soll ein jeweils zu bewertender Maßstab für das zu erbringende Qualitätsniveau sein, dessen Einhaltung durch Kennzahlen zu sichern ist.

Zu Absatz 5: Die Qualitätsanforderungen im Nutzungsverhältnis können von Relevanz im Verkehrsmarkt sein. Hier sollen daher Vorgaben zur Anwendung von § 39 Abs. 2 ERegG gesetzt werden können und im Gegenzug sind auch deren finanzielle Auswirkungen in der Vereinbarung einzukalkulieren.

Zu Absatz 6: Die derzeitige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist auf Basis der Vorgaben des Bundesmobilitätsplans zu überprüfen und bei Bedarf zu revidieren.

Hintergrund zur LuFV im Sektor Eisenbahn (EBA zur LuFV): Zum 01.01.2020 ist die LuFV III mit einer Laufzeit von zehn Jahren (2020 – 2029) in Kraft getreten. Im Rahmen dieser Vereinbarung hat vor allem der Bund seinen Beitrag stark erhöht. So sollen in den Jahren 2020 bis 2029 insgesamt 63,4 Mrd. Euro für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz eingesetzt werden. Der größte Anteil (rd. 51,4 Mrd. Euro) entstammt dabei dem Bundeshaushalt; auch stehen im Rahmen eines Finanzierungskreislaufs Mittel aus den Dividendenzahlungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung, die vom Bund für Investitionen in die bestehenden Schienenwege bereitgestellt werden. Hinzu kommen Bedarfsplaninvestitionen des Bundes, die dem Bestandsnetz zugutekommen und insg. mindestens 1,375 Mrd. Euro investive Eigenmittel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichten sich zudem, für die Instandhaltung der Schienenwege während der Vertragslaufzeit der LuFV III insgesamt mindestens 22,78 Mrd. Euro aufzuwenden.

Erläuterungen zu Nr. 46

Zu Absatz 1: Der Bundesmobilitätsplan muss eine Abschätzung liefern, welche Kosten mit seiner Umsetzung bezogen auf einen Horizont von 15 bzw. 30 Jahren verbunden sind [siehe Nr. 22 (6) (7) i. V. m. Nr. 22(5)d]. Mittelbare Anforderungen an die Gliederung des Bundesmobilitätsplans ergeben sich aus Nr. 24.

Die Darstellung umfasst auch die Maßnahmen des Bundes in Umsetzung der Strategie zur Entwicklung des Radverkehrs (Nr. 19), Programme des Bundes zur Forschung im Bereich Mobilität und Verkehr (Nr. 20) sowie weitere Programme zur Förderungen bestimmter Umsetzungsziele (zum Beispiel Dekarbonisierung des ÖPNV). Der Bundesmobilitätsplan kann festlegen, dass die Dotierung derartiger Programme vom Haushaltsgesetzgeber vorzunehmen ist oder dass die im Bundesmobilitätsplan vorgesehenen Mittel unter Freigabevorbehalt durch den Bundestag oder einen seiner Ausschüsse stehen.

Zu Absatz 2: Es besteht ein Spannungsverhältnis zwischen dem Bundestag als dem Haushaltsgesetzgeber mit Jahresperspektive und der gesicherten Umsetzung der ebenfalls vom Bundestag beschlossenen langfristigen Planung. Dieses Spannungsverhältnis soll durch ein „haushaltsnahes, überjähriges Umsetzungsbudget“ bewältigt werden. Weitergehende Anforderungen enthält Nr. 28 (1) für den kurzfristigen Bedarf des Bedarfsplans.

Absatz 3 sichert die „Ausfinanzierung“ des Bundesmobilitätsplans ab. Erforderlich ist, dass die für die nächsten sechs Jahre zur Umsetzung anstehenden Maßnahmen vom Umsetzungsbudget gedeckt sein müssen. Maßnahmen wie Finanzierung müssen von der gesetzlichen Beschlussfassung erfasst sein.

Absätze 4 und 5 sollen eine Verpflichtungsermächtigung absichern, die als gesetzlicher Anspruch ausgestaltet ist und daher zum Haushalt angemeldet werden darf, solange der gesetzliche Anspruch besteht. Dieses hat zur Folge, dass Maßnahmen, die zunächst für ein bestimmtes Haushaltsjahr mit den benötigten Haushaltsmitteln oder mit einer bestimmten Verpflichtungsermächtigung zum Abschluss einer Umsetzungsvereinbarung angemeldet worden sind und dann aber nicht realisiert werden, auch im Folgejahr noch einmal angemeldet werden können.

Absatz 6: Um die Konsequenzen des gesetzlichen Anspruchs für den Bundeshaushalt berechenbarer zu gestalten, ist dem Haushaltsausschuss quartalsweise über die Inanspruchnahme des Umsetzungsbudgets zu berichten. Für die Realisierung von Projekten im „Überlappungsjahr“ bedarf die Inanspruchnahme der Mittel der Freigabe durch den Haushaltsausschuss.

Rechtlicher Prüfbedarf: *Besteht der hier angenommene gesetzliche Anspruch gegen den Bund in der Qualität, dass dieser zur Folge hat, dass aus dem Bundeshaushalt der Anspruch beglichen werden muss und daher auch bei dessen Aufstellung als „gesetzlicher Anspruch“ vorrangig einzustellen ist? Ist hier ggf. danach zu differenzieren, ob Dritte (Autobahn GmbH, Deutsche Bahn AG) für sich den Abschluss einer solchen Vereinbarung verlangen können oder ob die Bundesregierung nur den Gesetzesbeschluss zum Bundesmobilitätsplan als solchen realisieren möchte?*

Erläuterungen zu Nr. 47

Zu Absatz 1: Auch hier gilt ähnlich wie bei Nr. 42, dass der Bund seine Förderung nicht unmittelbar an die Kommunen, sondern an die Länder adressiert.

Die bisherige GVFG Förderung des Bundes ist nicht auf die Erreichung dringender, zeitkritischer und auf gesamtstaatlich wirksame Ziele (Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Verminderung Flächenverbrauch) ausgerichtet. Sie soll mittelfristig auf eine Förderung von Maßnahmen umgestellt werden, die im Ergebnis integrierter Verkehrsentwicklungsplanung in Ländern und Kommunen einen Zielbeitrag zu den im Bundesmobilitätsplan festgelegten Umsetzungszielen leisten.

Zu Absatz 2: Mit der benannten Fördervoraussetzung werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung aufgewertet. Diese sind auf die Verzahnung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung ausgerichtet und insoweit ist es dringlich, dass insoweit die Vorgaben beider Planungsbereiche Hand in Hand gehen. Im Vordergrund der Betrachtung steht häufig der Binnenverkehr einer Gebietskörperschaft. Die Erfahrung zeigt, aber dass die „Herausforderungen“ der Gestaltung des innerörtlichen Verkehrs oft vom Stadt/Umland-Verkehr dominiert werden. Der Verkehr in der „Nachbarschaft“ ist daher einzubeziehen, um die Probleme auch vollständig an der Wurzel anzugehen. Diese Vorgabe entspricht auch der Herangehensweise, wie sie zum Beispiel in der Schweiz mit dem Agglomerationsfonds praktiziert wird.

Zu Absatz 3: Der Förderanteil bzw. die Förderquote ist vom Zielbeitrag der Planung abhängig. Im Zielbeitrag schwächere Planungen gehen aber nicht leer aus, sondern erfahren auch eine Förderung. Förderfähig sind alle konsumtiven oder investiven Maßnahmen der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung. Ein niedriger Förderanteil relativiert sich insofern.

Zu Absatz 4: Die Länder dürften sachnäher sein, um die Maßnahmen in den Kommunen adäquat bewerten zu können. Die Länder sind auf diese Weise auch wesentlich besser in der Lage, ihre eigenen Zielbeiträge zu bestimmen. Einige Länder haben auch bereits Landesförderungen etabliert, die auf diese Weise gestärkt werden. Vorbild für die Förderprogrammatisierung ist die Schweiz. Zuständige Behörde ist dort das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). Vgl. dazu Agglomerationsverkehr ([Richtlinie aus der Schweiz](#); [Broschüre](#) mit Beispielen sowie [Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung](#)).

Zu Absatz 5: Die Evaluation der Zielerreichung ist von hoher Relevanz, da die Zielerreichung der Zweck der Förderung ist. Durch die Evaluation wird sowohl der Maßnahmenträger aber auch das betreffende Land einen Erkenntnisgewinn in Bezug auf wirksame Stellgrößen zur Erreichung der Ziele erhalten. Die Überprüfung durch das Bundesamt für Mobilität und Verkehr dient der Überprüfung der Mittelverwendung und der Verbesserung zukünftiger Förderprogramme gleichermaßen.

Zu Absatz 6: Werden die Ziele verfehlt, dann ist es Sache des betreffenden Maßnahmenträgers nachzusteuern. Solange die Ziele nicht erreicht sind, kann dieser Maßnahmenträger nicht am Nachfolgeprogramm teilnehmen. Auf diese Weise werden die Maßnahmenträger „belohnt“, die ihr selbstgesteckten Ziele erreichen und dafür auch bereit sind, die oft unbequemen Maßnahmen zur Nachsteuerung zu ergreifen. Ebenfalls findet eine Sanktionierung statt, wenn das Förderprogramm eines Landes in seiner Gesamtheit in der Mehrzahl der Gebietskörperschaften die gesteckten Ziele verfehlt.

Zu Absatz 7: Wollen die Länder die Bundesförderung für sich nutzbar machen, dann müssen sie die Bundesanteile aus Landesmitteln aufstocken. Im Vorteil sind hier die Länder, die die ehemaligen Entflechtungsmittel in „Landes-GVFG“ umgewandelt haben und daher jetzt diesen Anteil relativ leicht erbringen können. Werte für den Bundesanteil und für dessen Schlüsselung auf die Länder werden hier nicht genannt. Im Vordergrund steht die Struktur und nicht die Höhe der Förderung. Der Bundesanteil hat auch zu berücksichtigen, dass gemäß Nr. 16(2) die Länder die Planungs- und Finanzierungsverantwortung für lokale und regionale Maßnahmen an Bundesfernstraßen übernehmen. Die Schlüsselung auf die Länder sollte deren Beitrag zu den Umsetzungszielen angemessen würdigen. Bei dem Landesanteil zum Förderprogramm ist die Finanzkraft der Länder zu berücksichtigen. Der Eigenanteil der Kommunen soll wie bei der bisherigen GVFG-Förderung sicherstellen, dass ein hohes planerisches Eigeninteresse vorhanden ist.

Zu Absatz 8: Das Programmfordernis ist im Falle von Stadtstaaten nur für den Stadt-Umland Verkehr zwingend. Daher gibt es insoweit eine Ausnahme für diese Bundesländer.

Zu Absatz 9: Ein Fünfjahreszeitraum erscheint ausreichend, um das Förderprogramm in den Ländern zu entwickeln und auf der Basis die Förderanträge zu bearbeiten. Abstriche von der Vorgabe der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung sind in Abstimmung mit dem Bundesamt für Mobilität und Verkehr möglich, weil insoweit noch die Übergangsphase greift.

Erläuterungen zu Nr. 48

Zu Absatz 1: Die Finanzierung der Behebung des „Ersatzinvestitionsrückstaus“ (Stichwort: Tunnel und Brücken) sowie der Netzmodernisierung ist eine Aufgabe, deren Bewältigung sich über die nächsten dreißig Jahre erstreckt. Diese Aufgabe wird „planvoll“ angegangen. Mit dem Bundesmobilitätsplan wird der Gesamtfinanzierungsbedarf der nächsten 30 Jahre prognostiziert und diese Prognose wird alle fünf Jahre fortgeschrieben. Die ungleichmäßige Verteilung der Ausgabenlast über die Jahre überfordert das Jährlichkeitsprinzip des Bundeshaushaltes und wird auch nur unzureichend über die sechsjährigen Umsetzungsbudgets (Nr. 46) gepuffert. Eine Fondslösung mit hoher Transparenz und Steuerungsmöglichkeiten durch den Haushaltsgesetzgeber sollte hier die Lösung sein. Vgl. zu den Hintergründen der Fondfinanzierung Kapitel 5 Bericht der Kommission [„Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“](#) (Daehre-Kommission 2012).

Zu Absatz 2: Der Infrastrukturfonds tritt mit seiner Errichtung an die Stelle des Umsetzungsbudgets. Dabei gelten die dort skizzierte Rechtspositionen des Haushaltsausschusses auch gegenüber dem Infrastrukturfonds.

Zu Absatz 3: Die für die Betriebsführung zuzurechnenden Entgeltbestandteile werden für die Kostendeckung werden vom jeweiligen Baulastträger für den Betrieb der Infrastruktur benötigt. Für Investitionszwecke können daher nur solche Entgeltanteile verwendet werden, die v.a. für

nicht internalisierte externe Kosten auf Basis von Nr. 44 zusätzlich vereinnahmt werden. Dies würde dann in Richtung der schweizerischen „Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe“ gehen.

Zu Absatz 4: Die nicht durch Einnahmen gedeckten Ausgaben des Fonds sind langfristig vom Bundeshaushalt zu decken. Für die jährlichen „Deckungsbeiträge“ wird ein Korridor aufgespannt. Der Bestfall wäre, dass die Beiträge so hoch sind, dass sie geeignet sind, ein Zehntel der in den folgenden zehn Jahren erwarteten Ausgaben zu decken. Bei wachsender Ausgabenlast würde dies bedeuten, dass aus dem Bundeshaushalt in den ersten Jahren Geld im Fonds „angespart“ wird. Im Minimalfall müssen die Kosten bzw. die zeitanteiligen Kapitalkosten der finanzierten Maßnahmen aus dem Bundeshaushalt gedeckt werden. Dies entspräche den Kosten, die im Falle der Anwendung der Doppik in der Gewinn- und Verlustrechnung aufgeführt würden.

Zu Absatz 5: Der Infrastrukturfonds muss sich verschulden können. Dabei ist auch bei Anwendung des Mindestausgleichs gemäß Absatz 4 Satz 3 gesichert, dass den in diesem Fall entstehenden Schulden stets Anlagevermögen in mindestens gleichem Wert gegenübersteht. Sollte der Fonds „Geld ansparen“, weil er entsprechend vom Bundeshaushalt dotiert wurde oder weil Mittel nicht abgeflossen sind, dann ist diese Liquidität dem Bund verfügbar zu machen.

Rechtlicher Prüfbedarf: Gibt es ergänzenden Regelungsbedarf an dieser Stelle oder in Bezug auf die Etablierung des Sondervermögens, die hier bereits aufgeführt und bedacht werden sollte?

Welche gesetzlichen Regelungen sind erforderlich, um die durch Anlagevermögen gedeckte Verschuldung von der Schuldenbremse auszunehmen?

Hintergrundinformationen aus der Schweiz:

[Finanzierungsquellen Eisenbahnnetz Schweiz](#)

[BIF Bahninfrastrukturfonds](#)

[NAF Nationalstrassen und Agglomerationsverkehrs fonds](#)

Erläuterungen zu Nr. 49

Absatz 1: Der Regelungsgehalt des Regionalisierungsgesetzes wird vom Regelungsanspruch des Bundesmobilitätsgesetzes umfasst. Daher ist das Regionalisierungsgesetz aufzuheben und sind die Zahlbeträge des Bundes an die Länder in das Bundesmobilitätsgesetz zu übernehmen.

Ob und in welchem Umfang diese Beträge wegen des Aufgabengehalts der Strategien und Umsetzungsziele des Bundesmobilitätsplans verändert werden, ist kein Thema der Auseinandersetzung um den gesetzlichen Rahmen.

Absatz 2: Die Ausgestaltung des ÖPNV liegt in der Verantwortung der Länder. Die Dimensionierung der Mittel ist aber so zu bemessen, dass den bundesweiten Zielen und Vorgaben insbesondere in Bezug auf den Deutschlandtakt und die Erreichbarkeit in ganz Deutschland entsprochen werden kann. Von daher sind die derzeit im RegG geregelten Nachweis- und Verwendungsanforderungen gestärkt worden.

Absatz 3: Aus den Bundesmitteln sollen keine Maßnahmen finanziert werden, die den gesamtstaatlichen Zielen und Vorgaben entgegenlaufen. Die gesetzliche Regelung schließt allerdings nicht aus, dass die Länder mit Eigenmitteln hier abweichend agieren.

Rechtsfrage: Ob dieses einen Verstoß gegen die Bundestreue darstellt, wäre zu prüfen.

Absatz 4: Berichtspflichten und Berichtsmuster werden weiterentwickelt und an die neuen Zielsetzungen angepasst.

Erläuterungen zu Nr. 50

Vorbild ist auch hier die Schweiz: Der Bericht ist Grundlage dafür, Ausgaben zu rechtfertigen und etwaige Fehlsteuerungen früh zu erkennen.

Zu Absatz 3: Der Monitoringbericht gehört zu den Grundlagen der Fortschreibung eines Bundesmobilitätsplans.

Erläuterungen zu Nr. 51

Zu Absatz 1: In die Zuständigkeit des Bundesverkehrsministeriums fallen:

- Entwicklung im internationalen Personen- und Güterverkehr (Nr. 14)
- Gesetzesinitiativen in Bezug auf den Ordnungsrahmen (Nr. 24)
- Koordination von kritischen Schnittstellen (Nr. 24)
- Erstellung sektoraler und querschnittsbezogener Pläne (Nr. 25)
- Organisation Prozess Bundesmobilitätsplan (Nr. 31)
- Betreuung Beirat des Bundesmobilitätsplans (Nr. 32)
- Verantwortung Gesetzgebungsprozess zur Beschlussfassung (Nr. 34)
- Transparenz über den Bundesmobilitätsplan (Nr. 35)
- Verordnungsermächtigung für Nutzungsentgelte (Nr. 44 (8))
- Einrichtung Verkehrsinfrastrukturfonds des Bundes (Nr. 48)
- Finanzierung des ÖPNV in den Ländern (Nr. 49)

Zuständigkeit des Bundes als Baulastträger der Bundesfernstraßen

- Fernradwegenetz und Radverkehrsanlagen an Fernstraßen (Nr. 19)
- Straßenraumgestaltung und Verkehrsorganisation

Zuständigkeit sonstiger Bundesbehörden oder Ministerien

- Förderpflicht Bundesmobilitätsplan bei anderen Planungen (Nr. 40 (1))

Absatz 2: Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr ist als sektorübergreifende Planungsbehörde neu einzurichten. Es hat für Kontinuität in fachlichen Daueraufgaben der Planung zu sorgen (z. B. Datenvorhaltung und Aktualisierung) und in Bezug auf die Umsetzung der Planung die erforderlichen Maßnahmen auf den Weg zu bringen und die dazu erforderlichen Verträge zu schließen und die Haushaltsmittel zu bewirtschaften. Es konzentriert damit die Arbeitsaufgaben und Umsetzungsbefugnisse im Kontext der Verkehrsplanung, die bisher vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes oder von anderen Oberbehörden des Bundes oder bisher gar nicht wahrgenommen wurden.

Hinweis: Sollte das Bundesamt für Mobilität und Verkehr nicht eingerichtet werden, dann müsste alle in Nr. 52 beschriebenen Aufgaben vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes selber wahrgenommen oder delegiert und koordiniert werden.

Erläuterungen zu Nr. 52

Absatz 1: Das Bundesamt für Mobilität und Verkehr ist als sektorübergreifende Planungsbehörde neu aufzusetzen. Sie hat für Kontinuität in fachlichen Daueraufgaben der Planung zu sorgen (z.B. Datenvorhaltung und Aktualisierung) und in Bezug auf die Umsetzung der Planung die erforderlichen Maßnahmen auf den Weg zu bringen und die dazu erforderlichen Verträge zu schließen und die Haushaltsmittel zu bewirtschaften. Es konzentriert damit die Arbeitsaufgaben und Umsetzungsbefugnisse im Kontext der Verkehrsplanung, die bisher vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes oder von anderen Oberbehörden des Bundes oder bisher gar nicht wahrgenommen wurden. Auf Basis des Bundesmobilitätsgesetzes sollen ihr folgende Aufgaben und Befugnisse zustehen (Aufzählung in Reihung der Nennung):

- Klärung Verfügbarmachung von Bahnflächen für ÖV/Rad (Nr. 18)

- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit Umsetzung Bundesmobilitätsplan (Nr. 24 (3))
- Abschluss Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungen (Nr. 26)
- Kostenprüfung für Bedarfsplanmaßnahmen (Nr. 28)
- Darstellung Inhalte Bedarfsplan (Nr. 30)
- Unterstützung beim Planungsprozess (Nr. 31 (1))
- Erarbeitung Unterlagen für Planungsprozess (Nr. 31 (2), Nr. 33 (1))
- Sachstandsbericht zur Umsetzung Bundesmobilitätsplan (Nr. 36)
- Bericht zu Zustand/Entwicklung Bundesverkehrsinfrastruktur (Nr. 37)
- Monitoringbericht Bundesmobilitätsplan (Nr. 38)
- Abschluss Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (Nr. 45)
- Umsetzung Bundesmobilitätsplan zu Lasten Budget (Nr. 46)
- Förderung des Bundes für Länder/Kommunen (Nr. 47)
- Transparenzbericht öffentliche Mittel im Verkehr (Nr. 50)

Zu Absatz 2: Die Umsetzung der Planung ist eine operative Aufgabe, die insoweit im Regelfall dem Bundesamt für Mobilität und Verkehr, als der dafür gegründeten Bundesoberbehörde obliegen sollte. Im Bundesmobilitätsplan können abweichende Zuständigkeiten geregelt werden.

Zu Absatz 3: Insbesondere Ausbau- und Neubau der Bundesverkehrswege werden regelmäßig verschiedenen Art von Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung nach sich ziehen (insbesondere Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren; vgl. [Handbuch Bürgerbeteiligung](#)).

Hier ist die „frühe Verfahrensbeteiligung“ im Planungsprozess des Bundesmobilitätsplans bzw. in dessen Vorbereitung in Wert zu setzen. Dieses betrifft insbesondere die Ergebnisse der SUP, auf die in der Ausgestaltung UVP – soweit sinnvoll - aufgesetzt werden sollte.

Zu Absatz 4: Die Interessen an der Umsetzung des Bundesmobilitätsplans beziehen sich nicht nur auf das einzelne Projekt und erschöpfen sich daher auch nicht in dessen Bedarfsfeststellung. Von daher kann im Einzelfall eine Einbindung des Bundesamtes für Mobilität und Verkehr in die Umsetzungsplanung sinnvoll sein. Eine vermittelnde Tätigkeit könnte zum Beispiel darin bestehen, dass eine gemeinsame Beauftragung von Begutachtungen oder die Einigung auf ein gemeinsames Gutachten vermittelt und/oder aus Bundesmitteln finanziert wird.

Erläuterungen zu Nr. 53

Zu Absatz 1: Die Länder – und über diese auch die Kommunen – sind in die Entwicklung der Inhalte des Bundesmobilitätsplans und speziell in die Abstimmung der gesamtstaatlichen Strategien eingebunden. Mit Bezug auf die Umsetzungsziele haben die Länder ihren Zielbeitrag – inklusive den ihrer Kommunen – zu den Umsetzungszielen selber festzulegen (Nr. 23 (3) Satz 3). Planung und Ausgestaltung von Mobilität und Verkehr in den Ländern ist im Übrigen weiterhin Sache der Länder und der Kommunen. Einige Rahmenvorgaben dafür setzt das Bundesmobilitätsgesetz:

Planung und Ausgestaltung von Mobilität, Verkehr und Infrastruktur:

- Pflicht zur Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung (Nr. 41)
- Umsetzung Erreichbarkeitsstandards (Nr. 15)
- Umsetzung konkreter Verknüpfungskonzepte Rad/ÖV (Nr. 18)
- ggf. Auftragsverwaltung Radverkehr nach Nr. 19 (5) Satz 2
- Planerische Sicherung Bedarfsplan (Nr. 40 (2))
- Berücksichtigung bundesweiter Ziele und Strategien (Nr. 42)

Finanzierung und Förderung von Verkehr im Land und in den Kommunen

- Verwaltung Bundesförderung in Ländern/Kommunen (Nr. 47)
- Verwaltung der Finanzierung des ÖPNV in den Ländern (Nr. 49)

Es ist Sache der Länder festzulegen, ob und wie sie ergänzendes Landesrecht schaffen. Relevant könnte dieses insbesondere sein, um die Anforderungen und Erwartungen im Verhältnis zwischen Land und Kommunen zu regeln und um die landesseitigen Strategien zur Zielerreichung über große Zeiträume verbindlich umsetzen und entwickeln zu können.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages