

Hintergrund

Warum Deutschland ein Bundesmobilitätsgesetz braucht

Mobilität ist mehr als Verkehr, aber Verkehr ist eine Grundvoraussetzung für unsere Mobilität. Er hat allerdings in Deutschland vielerorts Ausmaße erreicht, die der Allgemeinheit erheblichen Schaden zufügen. Verletzt werden die öffentlichen Interessen in Bezug auf Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, Stadt- und Raumverträglichkeit sowie Umwelt-, Natur- und Gesundheitsschutz; sogar die Mobilität selbst wird häufig Opfer des Verkehrsgeschehens, dokumentiert durch Staus auf der Straße und notorische Verspätungen beim Eisenbahn- und Lufttransport. Hinzu kommt, dass der Verkehr sich gegenüber der größten aller Herausforderungen bisher als vollkommen resistent erweist: Seine Treibhausgasemissionen liegen heute - abgesehen von dem durch die Corona-Pandemie verursachten Sondereffekt - auf dem gleichen Niveau wie 1990. Durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts und den strengeren EU-Klimazielen wurden jetzt auch die Vorgaben in Deutschland verschärft. Das neue Klimaschutzgesetz gibt verbindlich vor, dass die Treibhausgasemissionen im Verkehr bis 2030 um fast die Hälfte sinken müssen. Bereits 2045 soll Deutschland, also auch der hierzulande abgewinkelte Verkehr, sogar „weitgehend treibhausgasneutral“ sein.

Mit dem bestehenden rechtlichen Regelwerk wird das nicht gelingen. Seine Grundzüge stammen überwiegend aus den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts; sie wurden mit der Absicht geschaffen, die Massenmotorisierung herbeizuführen. Längst hat sich gezeigt, dass diese inzwischen vorherrschende Form der Mobilität an ihre Grenzen stößt – und dass schnell umgesteuert werden muss.

„Grundsätzlich müssen wir uns vom bisherigen Paradigma der allmählichen Veränderungen lösen - denn wir brauchen eine fundamentale Transformation“, so die EU-Kommission Ende 2020.¹ Auch deshalb steht jetzt auf der politischen Tagesordnung, die juristischen Grundlagen für eine integrierte, sozial- und umweltverträgliche Verkehrspolitik zu schaffen und ihr damit eine „Verfassung“ zu geben: mit dem Bundesmobilitätsgesetz.

Wunsch und Wirklichkeit in der Verkehrspolitik

Die Entwicklung des Verkehrsgeschehens steht nicht nur in deutlichem Kontrast zu artikulierten Wünschen der Bevölkerung, sondern auch zu politischen Ambitionen, die seit mindestens 20 Jahren in diversen Koalitionsverträgen verabredet worden sind. 1998 vereinbarten SPD und Grüne „die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstraßen“, vier Jahre später hieß es, das Verkehrssystem solle „insgesamt umweltfreundlicher“ gestaltet werden und „auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten“. Union und FDP vereinbarten 2009 als eine wesentliche

¹ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2020/DE/COM-2020-789-F1-DE-MAIN-PART-1.PDF>

Aufgabe der Mobilitätspolitik die „Vereinbarkeit von Verkehr und Umwelt“: Wo immer es sinnvoll sei, „wollen wir die Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Wasserstraße fördern“, hieß es. Im Koalitionsvertrag von 2018 sieht sich die Bundesregierung der „Vision Zero“ verpflichtet, „der mittelfristigen Senkung der Anzahl der Verkehrstoten auf null“. Schließlich heißt es dort: „Die Mobilitätspolitik ist dem Pariser Klimaschutzabkommen verpflichtet.“

Gemessen an diesen Ambitionen ist die Verkehrspolitik grandios gescheitert, nicht nur in punkto Klimaschutz:

- Die Zahl der Straßenverkehrsunfälle und der dabei schwer verletzten (>54.000 p.a.) und getöteten Menschen (über 2500 im vergangenen Jahr; 2019, im Jahr vor Corona waren es sogar über 3.000) ist nach wie vor hoch.
- Mehr als die Hälfte der Bevölkerung fühlt sich von Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt.
- Obwohl Pkw und Lkw pro Kilometer weniger Luftschadstoffe emittieren, führt das Mehr an Verkehr dazu, dass an verkehrsnahen Messstationen einschlägige Grenzwerte und Empfehlungen der WHO nach wie vor überschritten werden; damit ist ein erheblicher Verlust von Lebensjahren verbunden.
- Die Zerschneidung von Lebensräumen durch Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Grund für die Gefährdung von Arten und Populationen.

Es gibt für all das eine Reihe von Ursachen:

- Der wachsende Wohlstand, der Freizeitaktivitäten förderte und Reisen für viele erschwinglich gemacht hat
- Die Entflechtung von Arbeit und Wohnen
- Die Entwicklung der Immobilienpreise, die viele Menschen aus den Kernstädten ins Umland getrieben hat, von wo sie zum Arbeiten, Einkaufen und aus vielerlei anderen Beweggründen wieder in die Stadt pendeln
- Die Entfernungspauschale bis heute und Eigenheimzulage für bis 2005 erworbene Häuser und Wohnungen
- Die Preisrelationen zwischen individueller Mobilität mit dem eigenen Pkw und öffentlichen Verkehrsmitteln, die sich zu Ungunsten letzter entwickelt haben
- Der Umstand, dass Deutschland Transitland ist, mit der Folge von wachsendem Güterverkehr im Zuge der Globalisierung

Das alles erklärt indes nicht hinreichend die genannten Fehlentwicklungen. Eine zentrale Ursache dafür liegt im Verkehrsrecht. Es besteht aus vielen Einzelgesetzen, denen eine Besonderheit eigen ist: Regelungen zur Koordination und Umsetzung verkehrsträgerübergreifender bundesweiter Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Entwicklung von Verkehr und Mobilität sind ihm fremd. Sie fehlen

- dem Verkehrswegerecht (Bundesfernstraßengesetz, Bundesfernstraßen-mautgesetz, Wasserstraßengesetz, Verkehrswegeausbaugesetze),
- dem Verkehrsordnungsrecht (StVG, StVO, StVZO),
- dem Verkehrsgewerberecht (AEG und PBefG, Güterkraftverkehrsgesetz),
- dem Regulierungsrecht (Eisenbahnregulierungsgesetz),
- dem Recht zur Förderung des ÖPNV in den Ländern (Regionalisierungsgesetz)
- sowie dem Recht zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur in den Gemeinden (GVFG).

Dem Verkehrsrecht fehlen aber - anders als beispielsweise dem Energierecht² - nicht nur Ziele, ihm fehlt darüber hinaus sowohl eine horizontale, verkehrsträgerübergreifende Planung als auch eine vertikale Koordination der verschiedenen staatlichen Ebenen. Der Vollzug der genannten Gesetze obliegt zumeist den Ländern und Kommunen. Verkehrsträgerübergreifende Planungen erfolgen in der Regel lediglich auf kommunaler Ebene. Weil mehr als 40 Prozent der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen auf Strecken über 50 Kilometer verursacht werden und ein gutes Viertel auf Strecken über 100 Kilometer³, ist die Klimaschutzwirkung der kommunalen Verkehrsplanung allerdings begrenzt. Auch die Aufstellung von Bundesverkehrswegeplänen beseitigt die planerischen Defizite nicht. Sie folgen der Logik, in Trendfortschreibungen ermittelte vermeintliche Ausbaubedarfe festzuschreiben, statt Planung und Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur an gesellschaftlichen Zielen auszurichten. Auf diese Weise wird die Verkehrspolitik zur Gefangenen vergangener Entscheidungen.

Darüber hinaus hat der Bund zwar vielfach die Erstellung von „Masterplänen“ koordiniert; sie haben allerdings im Regelfall nur ein planerisches Blitzlicht auf das jeweilige Thema geworfen. Eine wirksame umsetzungsorientierte Planung war damit nicht verbunden. Mangels rechtlicher und institutioneller Grundlage hat sich die Verkehrspolitik im politischen Alltag in Maßnahmen verloren, die weder aus einer Strategie abgeleitet noch zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen koordiniert sind.

Diese Diagnose stellte bereits vor nahezu 50 Jahren der Sachverständigenrat für Umweltfragen; er forderte eine „integrierte Verkehrsplanung“:

„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 Gesamtverkehrssystems behandelt werden.“⁴

Das schrieb der Sachverständigenrat, ein wissenschaftliches Beratungsgremium der Bundesregierung, kurz nach seiner Gründung in sein erstes Gutachten mit dem Titel „Auto und Umwelt“, erschienen 1973.

Obwohl seitdem in diversen Koalitionsvereinbarungen eine „integrierte Verkehrspolitik“ verabredet wurde, hat das Postulat des von der Bundesregierung berufenen Expertengremiums bis heute nichts von seiner Berechtigung verloren. Auch die OECD hat inzwischen auf die gravierenden Defizite der deutschen Verkehrspolitik hingewiesen. In ihrem „Wirtschaftsbericht Deutschland 2018“ hat sie unmissverständlich moniert:

„Im Verkehrssektor fehlt es an einer übergeordneten Politikstrategie.“⁵

² In § 1 des Energiewirtschaftsgesetzes heißt es: „Zweck des Gesetzes ist eine möglichst sichere, preisgünstige, verbraucherfreundliche, effiziente und umweltverträgliche leitungsgebundene Versorgung der Allgemeinheit mit Elektrizität und Gas, die zunehmend auf erneuerbaren Energien beruht.“

³ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile S. 72

⁴ https://multimedia.gsb.bund.de/SRU/Dokumente/1973_SG_Auto_und_Umwelt.pdf S. 1

⁵ https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/eco_surveys-deu-2018-de.pdf?expires=1611311554&id=id&accname=id34001&checksum=5FF9251C9CDB4BBBFC82AC8949B02EF1 S. 65

Tatsächlich haben die Defizite des Verkehrsrechts das Verkehrssystem nicht nur ineffizient werden lassen; sie sind auch ursächlich dafür, dass die gesellschaftlichen Ambitionen in punkto Verkehrsentwicklung nicht eingelöst werden konnten, ein frommer Wunsch geblieben sind.

Dazu zählen,

- die Mobilität für alle zu sichern (Barrierefreiheit, Autonomie für Kinder und Senior*innen, Mobilität unabhängig von Vermögens- und Einkommensverhältnissen)
- Verkehrssicherheit für alle zu erreichen („Vision Zero“)
- den Flächenbedarf des Verkehrs zu reduzieren („lebenswerte Städte“, Raum für „verkehrsfremde“ Funktionen von Straßen und Plätzen)
- für Gesundheit-, Klima- und Umweltschutz zu sorgen (u.a. Lärm, Schadstoffe, klimaschädliche Gase, Ressourcenverbrauch)
- die Effizienz und Resilienz des Verkehrssystems zu erhöhen (Flächenbedarf, Versiegelung, Ressourceneinsatz, Klimaanpassung).

Tatsächlich offenbart der empirische Befund, dass die reale Entwicklung des Verkehrs und der einzelnen Verkehrsträger diesen Zielen zuwiderlaufen. So ist die Anzahl der durchschnittlich täglich unternommenen Wege zwar unverändert geblieben, aber die Wegelänge hat zugenommen, insbesondere im überörtlichen Verkehr: Per Saldo ist die Verkehrsleistung gestiegen - und der private Pkw ist unangefochten das Verkehrsmittel Nummer eins. Zwar wurde massiv in Straßeninfrastruktur investiert, aber die Verkehrsdichte und die Zahl der Staus ist trotzdem gestiegen, insbesondere in Ballungsräumen und im Fernverkehr.

Die Bedingungen für den alltäglichen Rad- und Fußverkehr wurden etwas verbessert, allerdings nicht systemhaft. Nur weil Radfahren im Trend liegt konnte sein Anteil im Verkehrsmarkt leicht verbessert werden. Das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) wurde bis Mitte 90er Jahre massiv reduziert und ist erst in den letzten 10 Jahren wieder auf nennenswertem Wachstumskurs. Per Saldo steigt der Anteil des Eisenbahnpersonenverkehrs an der Verkehrsleistung nur leicht an.

Der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV ohne SPNV) hat in den vergangenen 30 Jahren keine bundeseinheitliche Entwicklung genommen, auch wenn die Fahrgastzahlen sich teilweise deutlich erhöht haben. Umfang und Qualität des lokalen und regionalen Angebotes sind stark abhängig von den finanziellen Handlungsspielräumen der kommunalen bzw. regionalen Gebietskörperschaften sowie von den Fördermöglichkeiten des jeweiligen Bundeslandes. Eine besondere Schwäche des öffentlichen Nahverkehrs ist die meist zu kleinteilige territoriale Verantwortung: Die im Regelfall ortsbezogen verantworteten Ausbauplanungen des ÖPNV legen ihren Fokus zu selten auf die starken Zuwächse und die Steigerungspotenziale im ortsübergreifenden Verkehr.

Der Schienengüterverkehr ist auf Langstrecken und bei bahnaffinen Gütern (z.B. Erze, Rundholz) stark. Allerdings hat seine Flächendurchdringung in den vergangenen dreißig Jahren gelitten. Er hat sich zwar mit seinem Anteil an der Verkehrsleistung gegenüber dem LKW behauptet. Die Angebote auf der Schiene waren allerdings nicht so attraktiv, dass sie den massiven Zuwachs im Straßengüterverkehr hätten verhindern können. Besonders deutlich ist die Zunahme des LKW-Verkehrs auf den Bundesfernstraßen.

Alles in allem ist es der Politik nicht oder jedenfalls nur unzureichend gelungen, das Verkehrsgeschehen so zu steuern, dass es den sich wandelnden gesellschaftlichen Bedürfnissen und Herausforderungen gerecht wird. Ursache dafür sind auch die fehlenden Rechtsrahmen, wie die OECD in ihrem bereits zitierten Wirtschaftsbericht Deutschland 2018 erkannt hat:

„Empfehlenswerte Vorgehensweisen aufzuzeigen, ist eine Aufgabe der Bundesregierung. Angesichts der Vielzahl an verkehrspolitischen Akteuren, wie z.B. nachgeordneten Gebietskörperschaften, ist die Abstimmung von Prioritäten und Investitionen umso wichtiger.“⁶

Diese Herausforderung zu stemmen, steht jetzt zwingend auf der politischen Tagesordnung. Es ist zwingend, weil jetzt die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zu schaffen sind, wenn die für das Jahr 2050 vereinbarten Klimaschutzziele erreicht werden sollen. Und es ist möglich, weil es den Menschen in Deutschland mit Blick auf die zukünftige Entwicklung des Verkehrs am wichtigsten ist, Umwelt und Klima möglichst wenig zu belasten.

Per Gesetz zu einer integrierten Verkehrspolitik

Der Paradigmenwechsel benötigt einen rechtlichen Rahmen. Zwar setzt das bereits existierende Klimaschutzgesetz auch dem Verkehrssektor langfristige Ziele. Deren Wirkmacht ist allerdings schwach, weil das Klimaschutzgesetz die notwendige verkehrsplanerische Bewältigung nicht leisten kann - abgesehen davon, dass es die weiteren mit dem Verkehr verbundenen Ziele und öffentlichen Interessen (bedarfsgerechte Mobilität, Verkehrssicherheit, Gesundheits- und Umweltschutz) gar nicht adressiert. Notwendig ist deshalb ein Bundesgesetz zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr: ein Bundesmobilitätsgesetz.

Eine integrierte Verkehrspolitik, die Klimaschutz und weitere gesellschaftliche Ziele anpeilt, hat tatsächlich nur dann eine realistische Chance, wenn Ziele und Strategien für den Verkehrssektor verkehrsträgerübergreifend und für den Gesamtstaat verbindlich entwickelt werden. Gleichzeitig müssen bereits vorhandene verkehrsbezogene Gesetze auf die Erreichung und Umsetzung dieser Ziele und Strategien ausgerichtet werden. Die Besonderheiten und Fähigkeiten der Länder und Kommunen sind dabei zu berücksichtigen, Länder und Kommunen müssen ihre eigenen Ziele und Strategien aber auch an den gesamtgesellschaftlichen Zielsetzungen ausrichten.

Um das zu realisieren bedarf es einer bundesgesetzlichen Regelung. Nur auf diese Weise lässt sich die Verknüpfung der verkehrsplanerischen Ziele und Strategien mit anderen Politikfeldern sowohl auf Bundesebene als auch im föderalen Gefüge erreichen. Das Bundesmobilitätsgesetz sollte die politischen Akteur*innen auf gesetzliche Leitziele verpflichten. Diese sollten im Wesentlichen betreffen:

- Gesellschaftliche Teilhabe durch Mobilitätssicherung (Daseinsvorsorge)
- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen („Vision Zero“)
- Umsetzung verkehrsspezifischer Vorgaben zum Klimaschutz
- Schutz vor Folgewirkungen des Verkehrs für Leben und Gesundheit
- Schutz vor Folgewirkungen des Verkehrs für die Umwelt
- Stadt- und Raumverträglichkeit der Verkehrsentwicklung

⁶ OECD, siehe Fußnote 5

Das Gesetz sollte darüber hinaus den institutionellen und prozeduralen Rahmen festlegen, der zu der notwendigen, alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel integrierenden Entwicklungs- und Infrastrukturplanung führt; diese Vorgaben gelten für den Bund und gleichermaßen für die Planungen in Ländern und Kommunen. Weil ein erheblicher Teil des Verkehrs grenzüberschreitend stattfindet, müssen in den Prozess auch Behörden von Nachbarländern bzw. der EU eingebunden werden; auch dafür sollte das Gesetz den Rahmen bereiten.

Damit die verkehrsspezifischen Ziele und Strategien Wirksamkeit entfalten können, bedarf es schließlich der Einbindung der fachlich zuständigen Bundesministerien und -behörden, insbesondere der für den Klimaschutz und die Energiepolitik zuständigen Stellen. Besonderer Koordinierungsbedarf besteht auch mit der Raumplanung und Siedlungsentwicklung. Die Wiederansiedlung von Versorgungsinfrastruktur in kleinen Orten macht beispielsweise manche Fahrt überflüssig. Die Förderung der Ansiedlung von Lebensmittelgeschäften oder Arztpraxen ist somit eine verkehrssparende Infrastrukturmaßnahme, die den Zielen des Bundesmobilitätsgesetzes entspricht.

Um im Sinne eines kohärenten Rechtsrahmens effektiv wirken zu können, sollten die Zielvorgaben des Bundesmobilitätsgesetzes durch Änderungen anderer Gesetze ergänzt werden. Notwendig ist unter anderem die Verknüpfung des Bundesmobilitätsgesetzes mit den Ermächtigungsnormen in § 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes für die Straßenverkehrs-Ordnung und die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, mit dem Personenbeförderungsgesetz, mit dem Bundesfernstraßengesetz und mit dem Klimaschutzgesetz. Diese Verknüpfungen sollten im Rahmen eines Artikelgesetzes erfolgen.

Operationalisierte Handlungsziele, Strategien und Maßnahme sind nicht Inhalt des Bundesmobilitätsgesetzes. In ihm wird zum Beispiel kein Zielwert für den Anteil des Fahrradverkehrs im Jahr 2030, kein Verbot fossiler Verbrennungsmotoren von einem bestimmten Zieljahr an und kein Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit festgeschrieben.⁷ Allerdings bestimmt das Gesetz den Rahmen für einen alle Verkehrsträger und föderale Ebenen integrierenden Planungsprozess, der in einem per Regierungsbeschluss wirksam werdenden Bundesmobilitätsplan mündet. Dieser Plan enthält Handlungsziele, wie beispielsweise

- Erhöhung der Verkehrsleistung im Umweltverbund um 65 Prozent bis 2030, im Vergleich zu 2017
- Erhöhung der dekarbonisierten Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr um 50 Prozent bis 2035
- Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr bis 2030 um 80 Prozent

Letzten Endes setzt das Erreichen solcher Ziele voraus, dass Millionen Menschen ihre täglichen Routinen ändern. Das Verhalten von Verkehrsteilnehmer*innen wird sich allerdings erst dann merklich ändern (können), wenn ihnen akzeptable Alternativen den Abschied von bisherigen Gewohnheiten ermöglichen, ohne dass dies subjektiv als Opfer empfunden wird. Entsprechende Alternativen müssen indes erst zeitaufwändig durch

⁷ Mit dem Argument, die „Flüssigkeit des Verkehrs“ werde beeinträchtigt, wird allerdings eine Straßenverkehrsbehörde oder ein Gericht Tempo 30 nicht mehr verhindern können, wenn das Mobilitätsgesetz mit dem Straßenverkehrsrecht verzahnt wird und ein integriert entwickelter Mobilitäts- bzw. Verkehrsentwicklungsplan kommunalpolitisch beschlossen wurde, der im Ergebnis fachgerechter Planung Tempo 30 vorsieht.

Investitionen in Verkehrs- und/oder Energieversorgungsinfrastruktur geschaffen werden. Deshalb ist die Ausrichtung der Infrastrukturplanung von entscheidender Bedeutung.

Damit in Zukunft die Erreichbarkeit von Zielen auch ohne Auto möglich wird, werden im Bundesmobilitätsplan hierfür Regelstandards entwickelt; das betrifft unter anderem die Radinfrastruktur, den öffentlichen Verkehr und die Vernetzung zwischen beidem. Das Ausmaß der in Zukunft notwendigen Verkehrswege des Bundes (Schienen, Straßen, Wasserstraßen) ist aus den Handlungszielen des Bundesmobilitätsplans abzuleiten und findet seinen Niederschlag in einem eigenen Infrastrukturbedarfsplan; er ersetzt den Bundesverkehrswegeplan. Die Planung für das Schienennetz, die derzeit auf das Jahr 2030 ausgerichtet ist, wird dabei mit dem Ziel weiterentwickelt, im Personenverkehr den Deutschlandtakt zu ermöglichen und den Schienengüterverkehr in der Fläche zu fördern. Das Bundesmobilitätsgesetz sollte bestimmen, dass die Vorgaben zur integrierten Planung auch für vergleichbare Planungen in Ländern und Kommunen angewendet werden.

Es sollte weiterhin bestimmen, dass die mit der neuen, integrierten Verkehrspolitik verbundenen Aufgaben vom zuständigen Bundesministerium wahrgenommen werden, nach Schweizer Vorbild allerdings zusammen mit einer neu zu errichtenden Behörde, dem Bundesamt für Verkehr. Ihm obliegt insbesondere die Planung der Verkehrsinfrastruktur und die Koordination mit den Bundesländern.

Projekt und Kampagne

Um die Mobilität von Morgen zu sichern ohne beim Klimaschutz und bei anderen gesellschaftlichen Zielen Einbußen hinnehmen zu müssen, sind die Prioritäten bei Planung und Investition in Verkehrsinfrastruktur zeitnah neu zu justieren. Wegen der langen Ausreifungszeiten vieler Infrastrukturprojekte bedeutet jede Verzögerung, dass entweder der Anpassungspfad Richtung Ziel steiler wird – oder dass Abstriche am Ambitionsniveau der Ziele hinzunehmen sind. Um das eine wie das andere zu vermeiden sollten in der nächsten Legislaturperiode mit dem Bundesmobilitätsgesetz die rechtlichen Grundlagen für eine integrierte Verkehrspolitik geschaffen werden.

Unter der Regie des ökologischen Verkehrsclub VCD wird deshalb zur Zeit der Vorschlag für ein Bundesmobilitätsgesetz entwickelt. Gleichzeitig und mit der Entwicklung des Gesetzesvorschlag verwoben wird die Frage geprüft, welche Möglichkeiten das Grundgesetz dem Vorhaben bietet - und welche Grenzen es aufzeigt. Diese Prüfung durch Verfassungsjuristen wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) gefördert. Geprüft wird unter anderem, ob der Bund die Gesetzgebungskompetenz für die skizzierten Inhalte eines Bundesmobilitätsgesetzes hat und ob das Gesetz im Bundesrat zustimmungspflichtig ist bzw. welche Implikationen eine Zustimmungspflicht hat. Außerdem wird geklärt, ob und wie Behörden des Bundes, insbesondere das neue Bundesamt für Verkehr, berechtigt werden können, die Koordination mit den Bundesländern zu organisieren.

Der [Regelungsvorschlag](#) für ein Bundesmobilitätsgesetz ist bereits erarbeitet worden; hierzu liegt auch eine [verfassungsrechtliche Einschätzung](#) vor. Am 26. Mai 2021 wurde der Vorschlag im Rahmen einer öffentlichen [Veranstaltung](#) vorgestellt, Spitzenpolitiker von Union, SPD, Grünen, die LINKE und FDP haben dazu Stellung genommen.

Auf Basis des Regelungsvorschlags erarbeiten die Verfassungsjuristen derzeit einen konkreten Gesetzesvorschlag, der in Kürze veröffentlicht wird. Der nächste Bundestag soll das Bundesmobilitätsgesetz beschließen, das ist das Ziel der Kampagne. Das Vorhaben sollte deshalb im nächsten Koalitionsvertrag vereinbart werden. Um das Bewusstsein dafür zu schärfen, führt der VCD Gespräche mit Parteipolitiker*innen und weiteren politischen Akteur*innen. Darüber hinaus werden möglichst viele Bürgerinnen und Bürger angesprochen, um sie von der Logik des Bundesmobilitätsgesetzes zu überzeugen: Davon, dass ihre Mobilität gesichert wird, wenn jetzt die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen werden.

Stand: 5.10.2021

Kontakt

Michael Müller-Görnert
Verkehrspolitischer Sprecher des VCD
E-Mail: Michael.Mueller-Goernert@vcd.org
Telefon: 030/28 03 51-19

