Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes

im Auftrag
des

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Bundesverband

vorgelegt
von

Prof. Dr. Georg Hermes (Goethe-Universität Frankfurt am Main)
unter Mitarbeit von:
Wiss. Mitarb. Matthias Gegenwart (Ref. jur.),
Wiss. Mitarb. Tobias Kloidt (Ref. jur.),

Prof. Dr. Urs Kramer (Universität Passau)
unter Mitarbeit von:
Wiss. Mitarb. Monika Bauer (Ref. jur.)
Wiss. Mitarb. Manuel Baumgärtel (Ref. jur.),
Wiss. Mitarb. Katharina Lechner (Ref. jur.),
Wiss. Mitarb. Katharina Naumann (Ref. jur.),

Dr. Holger Weiß (W2K Rechtsanwälte)

04.02.2022

ENTWURF EINES GESETZES ZUR NEUORDNUNG DES INSTITUTIONELLEN RAHMENS FÜR EINE NACHHALTIGE ENTWICKLUNG VON VERKEHR UND MOBILITÄT 8

ARTIKEL 1 BUNDESMOBILITÄTSGESETZ – BUMOG 8

Abschnitt 1 8

Allgemeine Vorschriften 8

§ 1 8

Zweck des Gesetzes 8

§ 2 8

Begriffsbestimmungen 8

§ 3 9

Leitziele 9

Abschnitt 2 10

Leitziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr 10

§ 4 10

Mobilitätssicherung 10

§ 5 10

Sicherung des Transports von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen 10

§ 6 10

Klimaschutz und Energieeffizienz 10

§ 7 10

Verkehrssicherheit 10

§ 8 10

Gesundheitsschutz 10

§ 9 11

Umweltschutz 11

§ 10 11

Sozialverträglichkeit 11

§ 11 11

Lebenswerte Städte und Regionen 11

§ 12 11

Effizienz und Resilienz des Verkehrssystems 11

Abschnitt 3 12

Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung des Bundes 12

Unterabschnitt 1 12

Bundesmobilitätsplan 12

§ 13 12

Allgemeine Vorschriften über den Bundesmobilitätsplan 12

§ 14 12

Abwägungsgebot und Planungsdirektiven 12

§ 15 13

Inhalte des Entwurfs des Bundesmobilitätsplans 13

§ 16 15

Bedarfsplan für die Verkehrsinfrastruktur 15

§ 17 15

Nationale Klimaschutzziele und Minderungsziele für den Sektor Verkehr 15

Unterabschnitt 2 16

Verfahren 16

§ 18 16

Verfahren und Beteiligte 16

§ 19 17

Vorbereitungsverfahren 17

§ 20 17

Planungsverfahren 17

Unterabschnitt 3 18

Berichterstattung und Nachsteuerung 18

§ 21 18

Bericht zur Umsetzung von Maßnahmen 18

§ 22 18

Bericht über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur des Bundes 18

§ 23 19

Monitoring der Umsetzung der Ziele des Bundesmobilitätsplans 19

Unterabschnitt 4 19

Umsetzung und Wirkungen 19

§ 24 19

Umsetzung durch Stellen des Bundes 19

§ 25 ... *19*
Maßnahmen nach Bedarfsplan ... *19*
§ 26 ... *20*
Umsetzung durch die Länder ... *20*
§ 27 ... *20*
Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplan in Ländern und Kommunen ... *20*
§ 28 ... *20*
Umsetzung von Klimaschutzzielen durch die Länder ... *20*
Abschnitt 4 ... **21**
Finanzierung von Mobilität und Verkehr ... **21**
§ 29 ... *21*
Grundsätze für die Finanzierung von Mobilität und Verkehr ... *21*
§ 30 ... *21*
Budget zur Umsetzung des Bundesmobilitätsplans ... *21*
§ 31 ... *22*
Verkehrsinfrastrukturfonds des Bundes ... *22*
§ 32 ... *22*
Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen ... *22*
§ 33 ... *23*
Nutzungsentgelte ... *23*
§ 34 ... *24*
Förderung von Maßnahmen der Länder durch den Bund ... *24*
§ 35 ... *25*
Finanzierung des ÖPNV in den Ländern aus Bundesmitteln ... *25*
Abschnitt 5 ... **26**
Behörden, Aufgaben ... **26**
§ 36 ... *26*
Zuständige Behörden ... *26*
§ 37 ... *26*
Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr ... *26*
§ 38 ... *26*
Aufgaben der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr ... *26*
§ 39 ... *27*
Zusammenarbeit zwischen den Bundes- und Landesbehörden im Bereich von Mobilität und Verkehr ... *27*
§ 40 ... *27*
Beirat für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr ... *27*
§ 41 ... *28*
Wissenschaftlicher Beirat des für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes ... *28*
Abschnitt 6 ... **29**
Anwendungs- und Übergangsbestimmungen ... **29**
§ 42 ... *29*
Anwendungs- und Übergangsvorschriften ... *29*
§ 43 ... *29*
Aufhebung des Regionalisierungsgesetzes und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes ... *29*
§ 44 ... *29*
Aufhebung des Bundeschienenwegeausbaugesetzes und des Fernstraßenausbaugesetzes ... *29*
ARTIKEL 2 ÄNDERUNGEN DES STRAßENVERKEHRSGESETZES UND DER STRAßENVERKEHRSORDNUNG ... **29**
§ 6 StVG (Verordnungsermächtigungen) ... *29*
§ 65 StVG (Übergangsbestimmung) ... *30*
§ 45 StVO (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) ... *30*
ARTIKEL 3 ÄNDERUNGEN DES BUNDESFERNSTRAßENGESETZES ... **31**
§ 1 FStrG (Einteilung der Bundesfernstraßen des Fernverkehrs) ... *31*
§ 3 FStrG (Straßenbaulast) ... *31*
§ 17b FStrG (Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung) ... *32*
ARTIKEL 4 ÄNDERUNG DES BUNDESFERNSTRAßENMAUTGESETZES ... **32**
§ 1 BFStrMG (Autobahn- und Bundesfernstraßenmaut) ... *32*
§ 3 BFStrMG (Mautsätze und Mautberechnung) ... *33*
§ 11 BFStrMG (Mautaufkommen) ... *33*
ARTIKEL 5 ÄNDERUNGEN DES ALLGEMEINEN EISENBAHNGESETZES ... **33**
§ 1 AEG (Anwendungsbereich, Wettbewerbsbedingungen) ... *33*
§ 11 AEG (Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, Betriebspflicht) ... *34*
§ 12 AEG (Tarife) ... *35*
§ 12b AEG neu (Dynamische Reise und Verkehrsdaten): ... *35*
§ 13 AEG (Anschluss an andere Eisenbahnen) ... *35*

§ 15 AEG (Gemeinwirtschaftliche Leistungen) ... *35*
§ 23 AEG (Freistellung von Bahnbetriebszwecken) ... *36*
ARTIKEL 6 ÄNDERUNGEN DES EISENBAHNREGULIERUNGSGESETZES ... **37**
§ 1 ERegG (Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen) ... *37*
§ 3 ERegG (Ziele der Regulierung) ... *38*
§ 9a ERegG neu (Vorkonstruktion von Systemtrassen) ... *38*
§ 9b ERegG neu (Planungsgrundsatz für Resilienzreserven) ... *38*
§ 9c ERegG neu (Netznutzungskonzept) ... *39*
§ 9d ERegG neu (Netznutzungsplan) ... *39*
§ 9e ERegG neu (Systemtrassenbindung im Schienenpersonennahverkehr) ... *40*
§ 9f ERegG neu (Systemtrassenbindung im Schienengüterverkehr) ... *40*
§ 9g ERegG neu (Systemtrassenbindung trotz unwesentlicher Abweichung) ... *40*
§ 9h ERegG neu (Beantragung von durch Entfall der Systemtrassenbindung entstandenen Multifunktionstrassen) ... *41*
§ 13 ERegG (Serviceeinrichtungen) ... *41*
§ 15 ERegG (Werksbahnen) ... *41*
§ 18 ERegG (Effektive Nutzung der Schienenwegkapazität) ... *41*
§ 19 ERegG (Schienennetz-Nutzungsbedingungen) ... *42*
§ 20 ERegG (Vereinbarungen zwischen einem Zugangsberechtigten und dem Betreiber der Schienenwege oder einer Serviceeinrichtung ... *42*
§ 23 ERegG (Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten für Schienenwege) ... *42*
§ 24 ERegG neu (Entgeltgrundsätze für Schienenwege und Serviceeinrichtungen) ... *42*
§ 25 ERegG neu (Prüfung der Entgelte und Regulierung) ... *43*
§ 26 ERegG neu (Entgeltnachlässe für Betreiber der Schienenwege) ... *44*
§ 27 ERegG neu (Anwendung der Entgeltregelungen) ... *44*
§ 40 ERegG (Entgelte für vorgehaltene Schienenwegkapazität) ... *45*
§ 42 ERegG (Rechte an Schienenwegkapazität) ... *45*
§ 43 ERegG (Rechte an und Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen) ... *45*
§ 44 ERegG (Zuweisung von Zugtrassen und Schienenwegkapazität) ... *45*
§ 45 ERegG (Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze) ... *46*
§ 46 ERegG (Verfahren zur Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze) ... *46*
§ 47 ERegG (Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Kapazität und bei der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen) ... *46*
§ 49 ERegG (Kapazitätsrahmenvertrag) ... *46*
§ 49a ERegG (Verfahren zur Genehmigung von Kapazitätsrahmenverträgen) ... *48*
§ 50 ERegG (Zeitplan des Zuweisungsverfahrens im Jahresfahrplan) ... *48*
§ 51 ERegG (Antragstellung) ... *48*
§ 52 ERegG (Jahresfahrplanerstellung, Koordinierungsverfahren, Streitbeilegungsverfahren) ... *49*
§ 52a ERegG (Pilotprojekte zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und der Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts; Verordnungsermächtigung) ... *50*
§ 53 ERegG (Jahresfahrplanerstellung, Konsultationsverfahren) ... *51*
§ 53a ERegG neu (Veröffentlichung der Systemtrassenbelegung) ... *51*
§ 54 ERegG (Nutzungsvertrag) ... *51*
§ 56 ERegG (Anträge außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans) ... *51*
§ 60 ERegG (Nutzung von Zugtrassen) ... *51*
§ 61 ERegG (Schienenwegekapazität für Instandhaltungsarbeiten) ... *52*
§ 66 ERegG (Die Regulierungsbehörde und ihre Aufgaben) ... *52*
§ 72 ERegG (Besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen) ... *52*
§ 80 ERegG (Übergangsregelung) ... *52*
Anlage 2 zu den §§ 10 bis 14 (Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringende Leistungen) ... *52*
Anlage 3 zu § 19 (Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen) ... *53*
Anlage 4 zu den §§ 25-27 (Anreizsetzung) ... *53*
Anlage 5 zu § 29 (Grundsätze und Eckdaten für Regulierungsvereinbarungen zwischen den zuständigen Stellen und Betreibern der Schienenwege) ... *54*
Anlage 6 zu § 34 (Abweichungen und Ergänzungen von Durchführungsrechtsakten der Kommission) ... *54*
Anlage 7 zu § 36 Absatz 2 und § 39 (Anforderungen in Bezug auf die Kosten der Eisenbahnanlagen und Zugangsentgelte) ... *54*
ARTIKEL 7 ÄNDERUNG DES BUNDESEISENBAHNVERKEHRSVERWALTUNGSGESETZES ... **54**
§ 9 BEVVG (Zusammenarbeit zwischen Regulierungs-, Genehmigungs- und Kartellbehörden und der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr) ... *54*
ARTIKEL 8 SCHLUSSVORSCHRIFTEN ... **55**
§ 1 (Inkrafttreten) ... *55*

BEGRÜNDUNG 56

A. ALLGEMEINER TEIL 56
I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen 56
II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs 59
III. Alternativen 60
IV. Gesetzgebungskompetenz 63
V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen 64
B. BESONDERER TEIL 66
Zu Artikel 1 (Bundesmobilitätsgesetz – BuMoG) 66
Zu Abschnitt 1: Allgemeine Vorschriften 66
Zu § 1 (Zweck des Gesetzes) 66
Zu § 2 (Begriffsbestimmungen) 66
Zu § 3 (Leitziele) 69
Zu Abschnitt 2: Leitziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr 69
Zu § 4 (Mobilitätssicherung) 69
Zu § 5 (Sicherung des Transports von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen) 71
Zu § 6 (Klimaschutz und Energieeffizienz) 71
Zu § 7 (Verkehrssicherheit) 72
Zu § 8 (Gesundheitsschutz) 72
Zu § 9 (Umweltschutz) 72
Zu § 10 (Sozialverträglichkeit) 73
Zu § 11 (Lebenswerte Städte und Regionen) 73
Zu § 12 (Effizienz und Resilienz der Verkehrssysteme) 73
Zu Abschnitt 3: Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung des Bundes 74
Zu § 13 (Allgemeine Vorschriften über den Bundesmobilitätsplan) 74
Zu § 14 (Abwägungsgebot und Planungsdirektiven) 75
Zu § 15 (Inhalte des Entwurfes des Bundesmobilitätsplans) 76
Zu § 16 (Bedarfsplan für die Verkehrsinfrastruktur) 78
Zu § 17 (Klimaschutzziele des Bundesmobilitätsplans) 79
Zu § 18 (Verfahren und Beteiligte) 80
Zu § 19 (Vorbereitungsverfahren) 81
Zu § 20 (Planungsverfahren) 81
Zu § 21 (Bericht zur Umsetzung von Maßnahmen) 82
Zu § 22 (Bericht über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur des Bundes) 83
Zu § 23 (Monitoring der Umsetzung der Ziele des Bundesmobilitätsplans 83
Zu § 24 (Umsetzung durch Stellen des Bundes) 83
Zu § 25 (Maßnahmen nach Bedarfsplan) 84
Zu § 26 (Umsetzung durch die Länder) 84
Zu § 27 (Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung in Ländern und Kommunen) 84
Zu § 28 (Umsetzung von Klimaschutzzielen durch die Länder) 85
Zu Abschnitt 4: Finanzierung von Mobilität und Verkehr 86
Zu § 29 (Grundsätze für die Finanzierung von Mobilität und Verkehr 86
Zu § 30 (Budget zur Umsetzung des Bundesmobilitätsplans) 86
Zu § 31 (Verkehrsinfrastrukturfonds des Bundes) 87
Zu § 32 (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen) 87
Zu § 33 (Nutzungsentgelte) 87
Zu § 34 (Förderung von Maßnahmen der Länder durch den Bund) 88
Zu § 35 (Finanzierung des ÖPNV in den Ländern aus Bundesmitteln) 89
Zu Abschnitt 5: Behörden, Aufgaben 89
Zu § 36 (Zuständige Behörden) 89
Zu § 37 (Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr) 89
Zu § 38 (Aufgaben der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr) 90
Zu § 39 (Zusammenarbeit zwischen den Bundes- und Landesbehörden im Bereich von Mobilität und Verkehr) 92
Zu § 40 (Beirat für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr) 92
Zu § 41 (Wissenschaftlicher Beirat des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Bundes) 93
Zu Abschnitt 6: Anwendungs- und Übergangsbestimmungen 93
Zu § 42 (Anwendungs- und Übergangsvorschriften) 93
Zu § 43 (Aufhebung des Regionalisierungsgesetzes und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) 93
Zu § 44 (Aufhebung des Schienenwegeausbaugesetzes und des Fernstraßenausbaugesetzes 93
Zu Artikel 2 Änderungen des StVG und der StVO 93
Zu § 6 StVG-E (Verordnungsermächtigungen) 94
Zu § 65 StVG-E (Übergangsbestimmung) 94
Zu § 45 StVO-E (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) 95

Zu Artikel 3 Änderung des Bundesfernstraßengesetzes 95
Zu § 1 FStrG-E (Einteilung der Bundesstraßen des Fernverkehrs) 95
Zu § 3 FStrG-E (Straßenbaulast) 95
Zu § 17b FStrG-E (Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung) 96
Zu Artikel 4 Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes 97
Zu § 1 BFStrMG-E (Straßenmaut) 97
Zu § 3 BFStrMG-E (Mautsätze und Mautberechnung) 97
Zu § 11 BFStrMG-E (Mautaufkommen) 97
Zu Artikel 5 Änderung des AEG 97
Zu § 1 (Anwendungsbereich, Wettbewerbsbedingungen) 97
Zu § 11 (Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, Betriebspflicht) 98
Zu § 12 (Tarife) 98
Zu § 12b (Dynamische Reise und Verkehrsdaten) 99
Zu § 13 (Anschluss an andere Eisenbahnen) 99
Zu § 15 (Gemeinwirtschaftliche Leistungen) 100
Zu § 23 (Freistellung von Bahnbetriebszwecken) 101
Zu Artikel 6 Änderung des ERegG 101
Zu § 1 (Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen) 103
Zu § 3 (Ziele der Regulierung) 105
Zu § 9a (Vorkonstruktion von Systemtrassen) 105
Zu § 9b (Planungsgrundsatz für Resilienzreserven) 106
Zu § 9c (Netznutzungskonzept) 107
Zu § 9d (Netznutzungsplan) 108
Zu § 9e (Systemtrassenbindung im Schienenpersonenverkehr) 111
Zu § 9f (Systemtrassenbindung im Schienengüterverkehr) 111
Zu § 9g (Systemtrassenbindung bei unwesentlichen Abweichungen) 112
Zu § 9h (Beantragung von durch Entfall der Systemtrassenbindung entstandenen Multifunktionstrassen): 112
Zu § 13 (Serviceeinrichtungen) 112
Zu § 15 (Werksbahnen) 113
Zu § 18 (Effektive Nutzung der Schienenwegkapazität) 113
Zu § 19 (Schienennetz-Nutzungsbedingungen) 113
Zu § 20 (Vereinbarungen zwischen einem Zugangsberechtigten und dem Betreiber der Schienenwege oder einer Serviceeinrichtung) 113
Zu § 24 (Entgeltgrundsätze für Schienenwege) 114
Zu § 25 (Prüfung der Entgelte und Regulierung) 117
Zu § 26 (Entgeltnachlässe für Betreiber der Schienenwege) 118
Zu § 27 (Anwendung der Entgeltregelungen) 119
Zu § 40 (Entgelte für vorgehaltene Schienenwegkapazität) 119
Zu § 42 (Rechte an Schienenwegkapazität) 120
Zu § 42 (Rechte an Schienenwegkapazität) 120
Zu § 43 (Rechte an und Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen) 120
Zu § 44 (Zuweisung von Zugtrassen und Schienenwegkapazität) 120
Zu § 45 ERegG a. F. (Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze) 121
Zu § 46 (Verfahren zur Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze) 121
Zu § 47 (Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Kapazität und bei der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen) 121
Zu § 49 (Kapazitätsrahmenvertrag) 121
Zu § 49a (Verfahren zur Genehmigung von Kapazitätsrahmenverträgen) 122
Zu § 50 (Zeitplan des Zuweisungsverfahrens im Jahresfahrplan) 123
Zu § 51 (Antragstellung) 123
Zu § 52 (Jahresfahrplanerstellung, Koordinierungsverfahren, Streitbeilegungsverfahren) 123
Zu § 52a (Pilotprojekte zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und der Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts; Verordnungsermächtigung) 124
Zu § 53 (Jahresfahrplanerstellung, Konsultationsverfahren) 124
Zu § 53a (Veröffentlichung der Systemtrassenbelegung) 124
Zu § 54 (Nutzungsvertrag) 125
Zu § 56 (Anträge außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans) 125
Zu § 60 (Nutzung von Zugtrassen) 125
Zu § 61 (Schienenwegkapazität für Instandhaltungsarbeiten) 125
Zu § 66 (Die Regulierungsbehörde und ihre Aufgaben) 125
Zu § 72 (Besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen) 125
Zu § 80 (Übergangsregelung) 125
Zu Anlage 2 (zu den §§ 10 bis 14 – Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringende Leistungen) .. 126
Zu Anlage 3 (zu § 19 – Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen) 126

Zu Anlage 4 (zu den §§ 25 bis 27 – Anreizsetzung) 126
Zu Anlage 5 (zu § 29 – Grundsätze und Eckdaten für Regulierungsvereinbarungen zwischen den zuständigen Stellen und Betreibern der Schienenwege) 126
Zu Anlage 6 (zu § 34 Absatz 4 – Abweichungen und Ergänzungen von Durchführungsrechtsakten der Kommission) 126
Zu Anlage 7 (zu § 36 Absatz 2 und § 39 – Anforderungen in Bezug auf die Kosten der Eisenbahnanlagen und Zugangsentgelte) 126
Zu Artikel 7 Änderung des BEVVG 126

Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des institutionellen Rahmens für eine nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Mobilität

Artikel 1 Bundesmobilitätsgesetz – BuMoG

Abschnitt 1

Allgemeine Vorschriften

§ 1

Zweck des Gesetzes

(1) Zweck dieses Gesetzes ist es, zur Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität den institutionellen Rahmen für die Verkehrsentwicklung neu zu ordnen. Sie ist an den Erfordernissen nachhaltiger Mobilität so auszurichten, dass insbesondere den Mobilitätsbedürfnissen von Personen und den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs im Einklang mit den in diesem Gesetz geregelten Leitzielen oder auf Grund dieses Gesetzes im Bundesmobilitätsplan konkretisierten Anforderungen der Verkehrssicherheit und des Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutzes entsprochen werden kann.

(2) Zur Erfüllung des Zwecks nach Absatz 1 verfolgt der Bund in seinem Verantwortungsbereich eine durch dieses Gesetz geregelte zielgerichtete, integrierte, ausfinanzierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung und fördert und finanziert Maßnahmen von Planungen in den Ländern und Kommunen, die in vergleichbarer Weise auf die Sicherung nachhaltiger Mobilität ausgerichtet sind.

(3) [1]Digitale Kommunikation wird in die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung einbezogen, soweit sie als Substitution für physische Ortsveränderung Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr und dadurch auf die Leitziele hat. [2]Ihre Regulierung sowie die Entwicklung der digitalen Infrastruktur sind nicht Gegenstand dieses Gesetzes.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist oder sind:

1. Mobilität:

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 („Möglichkeitsraum für Ortsveränderungen“);

2. Verkehr:

die physische Ortsveränderung von Personen oder Gütern („realer Verkehr“) einschließlich des Abstellens von Fahrzeugen und des Aufenthalts von Personen im für Verkehr gewidmeten Raum („ruhender Verkehr“);

3. Wirtschaftsverkehr:

der Personenwirtschaftsverkehr in Ausübung von Beruf oder Gewerbe, der Güterverkehr zur Versorgung der Bevölkerung mit Gütern oder zwischen Wirtschaftseinheiten sowie der Personenwirtschafts- oder Güterverkehr zu nicht gewerblichen Versorgungszwecken;

4. Verkehrsträger:

Schiene, Straße, Wasser und Luft;

5. Verkehrsmittel:

Fahrzeuge zur Beförderung von Personen oder zum Transport von Gütern sowie der Fußverkehr;

6. Öffentlich zugängliche Verkehrsangebote:

Verkehrsangebote, die bestimmungsgemäß von der Allgemeinheit diskriminierungsfrei genutzt werden können, einschließlich nachfrageorientierter Verkehrsangebote im Sinne der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste;

7. Öffentlicher Personenverkehr:

Verkehrsdienste, deren Hauptzweck die allgemein zugängliche Beförderung von Personen ist und die fortlaufend erbracht werden;

8. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):

öffentlicher Personenverkehr, der die Voraussetzungen des § 2 Absatz 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes […] oder des § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes […] erfüllt oder nach Maßgabe landesrechtlicher Regelungen das ÖPNV-Netz ergänzt;

9. Verkehrsinfrastruktur:

die Verkehrswege der verschiedenen Verkehrsträger und deren verkehrsmittelspezifische Nebenanlagen und Versorgungs- und Kommunikationssysteme;

10. Verkehrsinfrastruktur des Bundes:

die Bundesstraßen des Fernverkehrs, das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes, die Bundeswasserstraßen;

11. Leitziele:

die in Abschnitt 2 dieses Gesetz festgelegten Zielvorgaben für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung, die durch nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen konkretisiert und in Ausgleich gebracht werden;

12. Umsetzungsziele:

messbare und terminierte Vorgaben, die als Ergebnis-, Qualitäts- oder Handlungsziele in Konkretisierung der Leitziele und in Orientierung an dem für einen Planungshorizont von 15 Jahren angestrebten Zielzustand (Verkehrsperspektiven) durch planerische Abwägung entwickelt und in den Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplänen festgelegt werden.

§ 3

Leitziele

[1]Die Leitziele nach Abschnitt 2 sind Ausgangsbasis für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung. [2]Sie sind durch die Festlegung von Umsetzungszielen zu konkretisieren, soweit dies erforderlich ist.

Abschnitt 2

Leitziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr

§ 4

Mobilitätssicherung

(1) Allen Menschen soll insbesondere unabhängig von Alter, Geschlecht, ökonomischem Status, Herkunft, Lebenssituation, Wohnort, individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit und persönlichen Mobilitätseinschränkungen eine angemessene, alltagstaugliche Mobilität gewährleistet werden.

(2) Die Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen soll durch barrierefreie Ausgestaltung der relevanten Verkehrsinfrastruktur sowie der Verkehrsangebote des öffentlichen Personenverkehrs gewährleistet werden.

§ 5

Sicherung des Transports von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen

Bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems und der Verkehrsinfrastruktur soll die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs vorausschauend gewährleistet und der Transportbedarf des Wirtschaftsverkehrs berücksichtigt werden.

§ 6

Klimaschutz und Energieeffizienz

(1) Die mittelbar oder unmittelbar durch den Verkehr verursachten Emissionen von Treibhausgasen im Sinne von § 2 Nummer 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes […] sind erheblich zu reduzieren, um möglichst zügig und dauerhaft Treibhausgasneutralität zu erreichen.

(2) Der Primärenergiebedarf des Verkehrs ist durch hohe Wirkungsgrade möglichst niedrig zu halten.

(3) Langfristig ist der Primärenergiebedarf ausschließlich durch erneuerbare Energien zu decken.

§ 7

Verkehrssicherheit

(1) [1]Kein Mensch soll durch Verkehrsunfälle sein Leben verlieren oder schwer verletzt werden. [2]Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Verkehrssicherheit sollen für alle Verkehrsmittel und Verkehrsträger in vergleichbarer Weise auf dieses Ziel ausgerichtet werden.

(2) Auf Straßen, Wegen, Plätzen und in öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln sollen Bedrohungssituationen und Gewalttaten insbesondere aufgrund rassistischer oder geschlechterspezifischer Motivationslage verhindert werden.

§ 8

Gesundheitsschutz

(1) [1]Verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen insbesondere durch Luftschadstoffe und Lärmbelastungen sollen vermieden werden. [2]Dieses Ziel soll für alle Verkehrsmittel und Verkehrsträger in vergleichbarer Weise sichergestellt werden.

(2) Bewohner von Wohnanlagen an Verkehrswegen mit hoher Verkehrsbelastung sollen keinen vermeidbaren Gesundheitsbeeinträchtigungen ausgesetzt sein.

§ 9

Umweltschutz

(1) [1]Die Versiegelung von Boden und die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Verkehrszwecke soll vermieden werden. [2]Die biologische Vielfalt soll geschützt werden. [3]Die Ziele nach Satz 1 und Satz 2 sollen für alle Verkehrsmittel und Verkehrsträger in vergleichbarer Weise sichergestellt werden. [4]Flächeneffiziente Verkehrsträger und Verkehrsmittel, die bezogen auf die Verkehrsleistung wenig Fläche in Anspruch nehmen, sind zu bevorzugen.

(2) Soweit nicht bereits anderweitig in diesem Abschnitt geregelt, sollen Beeinträchtigungen der Schutzgüter des § 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung […] vermieden werden.

§ 10

Sozialverträglichkeit

(1) [1]Für sozial benachteiligte Gruppen sollen negative Auswirkungen durch den Verkehr vermieden und eine hinreichende Erreichbarkeit durch den öffentlichen Personenverkehr insbesondere in Bezug auf zentrale Orte, die soziale Infrastruktur und die Versorgungsinfrastruktur gewährleistet werden. [2]Wohnanlagen sollen mit hochwertiger Verkehrsinfrastruktur für den Rad- und Fußverkehr erschlossen werden.

(2) Anpassungen verkehrsspezifischer Steuern, Abgaben, Gebühren und Beiträge sowie von Beförderungsentgelten für den öffentlichen Personennahverkehr sollen sozialverträglich ausgestaltet werden.

§ 11

Lebenswerte Städte und Regionen

(1) Die Entwicklung von Mobilität und Verkehr soll eine nachhaltige Raumentwicklung fördern, die zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen in den Teilräumen führt.

(2) Bei der Gestaltung von Verkehrsinfrastruktur soll neben ihrer funktionalen Bedeutung auch die soziale, stadtkulturelle, architektonische, denkmalpflegerische, historische oder klimawirksame Bedeutung berücksichtigt werden.

(3) Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen Straßen und Plätze nach ihrer Zweckbestimmung und Ausgestaltung als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens nutzbar gemacht werden.

§ 12

Effizienz und Resilienz des Verkehrssystems

[1]Das Verkehrssystem soll effizient und in Bezug auf veränderte Umweltbedingungen, unerwartet hohe Nachfragesteigerungen und anthropogene Systemeingriffe resilient gestaltet werden. [2]Die Mobilität von Personen und Gütern soll mit möglichst geringem Einsatz an Fahrleistung und Primärenergie realisiert werden.

Abschnitt 3

Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung des Bundes

Unterabschnitt 1

Bundesmobilitätsplan

§ 13

Allgemeine Vorschriften über den Bundesmobilitätsplan

(1) Mobilität und Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland sind durch den Bundesmobilitätsplan, der Personen- und Güterverkehr über alle Verkehrsträger integriert, orientiert an den Leitzielen zu entwickeln, zu leiten und zu ordnen.

(2) Der Bundesmobilitätsplan

1. benennt auf der Grundlage der Betrachtung eines Entwicklungshorizontes von 30 Jahren für einen Planungshorizont von 15 Jahren den angestrebten Zielzustand („Verkehrsperspektiven“), indem er die Leitziele konkretisiert und sie untereinander zu einem Ausgleich bringt,
2. entwickelt daraus die erforderlichen Umsetzungsziele,
3. legt die in die Zuständigkeit des Bundes fallenden Maßnahmen fest, die zur Erreichung dieser Umsetzungsziele erforderlich sind, und
4. entscheidet, welche dieser Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren („Realisierungshorizont“) umzusetzen sind.

(3) [1]Die Bundesregierung legt den Entwurf des Bundesmobilitätsplans erstmals im Jahr 2024, sodann jeweils spätestens vier Jahre nach der Beschlussfassung des Bundestages über den geltenden Bundesmobilitätsplan dem Bundesgesetzgeber vor. [2]Über den Bundesmobilitätsplan entscheidet der Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates durch Gesetz.

§ 14

Abwägungsgebot und Planungsdirektiven

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes hat im Planungsverfahren nach § 20 die Leitziele nach § 4 bis § 12 sowie die durch die Bundesmobilitätsplanung berührten öffentlichen und privaten Belange unter besonderer Berücksichtigung der nachfolgenden Planungsdirektiven gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

(2) Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes unter Berücksichtigung der Leitziele zu entwickeln.

(3) Für den Güterverkehr sind die infrastrukturellen Voraussetzungen und insbesondere die Verladekapazitäten zu entwickeln, die erforderlich sind, um Gütertransporte unter möglichst umfassender Einbindung von Eisenbahn und Wasserstraße sowie durch nachhaltige Transportalternativen im Zu- und Nachlauf sowie in der Feinverteilung zu ermöglichen.

(4) [1]Der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene ist als Bestandteil der integrierten Planung nach § 13 Absatz 1 auf der Grundlage eines in Etappen für verschiedene zeitliche Zielhorizonte aufgeteilten Zielfahrplans zu entwickeln (Deutschlandtakt). [2]Zur Unterscheidbarkeit zwischen verschiedenen Fortschreibungen ist jeder Zielfahrplan nach seinem am weitesten in die Zukunft gerichteten Zielhorizont zu bezeichnen. [3]Der Deutschlandtakt

1. bildet die Planungsgrundlage für einen anforderungsgerechten Ausbau und eine optimierte Nutzung der Schieneninfrastruktur,
2. enthält Anforderungen an Fahrzeiten, Anschlüsse und Kapazitäten,
3. entwickelt daraus leistungsfähige Systemtrassen im Sinne des § 1 Absatz 29d des Eisenbahnregulierungsgesetzes für den regelmäßigen und unregelmäßigen Bedarf unterschiedlicher Fristigkeit (überjährig, jährlich, unterjährig),
4. gestaltet integrale Taktfahrpläne und leitet daraus die Systemtrassen des Schienenpersonenfernverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs ab und legt die zur Entwicklung des Güterverkehrs erforderlichen Systemtrassen fest.

(5) [1]Der Deutschlandtakt berücksichtigt und koordiniert

1. die Belange des Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrs,
2. die Belange des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs sowie
3. die Interessen der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs hinsichtlich der ihre Zuständigkeitsbereiche betreffenden Infrastrukturentwicklung

und konkretisiert damit den Gewährleistungsauftrag des Bundes aus Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz. [2]Er berücksichtigt die Anforderungen die zur Einbindung überörtlicher Verkehrsangebote des ÖPNV an den Schienenpersonenverkehr erforderlich sind. [3]Er beachtet und integriert die Anforderungen europaweiter Schienenverkehre im Güter- und Personenverkehr.

(6) Soweit die Festlegungen des Bundesmobilitätsplans sich darauf auswirken können, sollen sie dazu beitragen, die Verknüpfung von Radverkehr und öffentlich zugänglichen Verkehrsangeboten zu optimieren.

§ 15

Inhalte des Entwurfs des Bundesmobilitätsplans

(1) Der Entwurf des Bundesmobilitätsplans nach § 13 Absatz 3 enthält die Festlegung

1. der Verkehrsperspektiven für den Planungshorizont von 15 Jahren auf der Grundlage der Betrachtung eines Entwicklungshorizontes von 30 Jahren,
2. der grundlegenden Forschungsbedarfe zu Innovationen zur Gewährleistung nachhaltiger Mobilität und zur Ausgestaltung des Verkehrssystems,
3. der nationalen Umsetzungsziele und Strategien für

a) den verkehrsbezogenen Klimaschutz nach § 17,

b) die verschiedenen Verkehrsträger,

c) die verschiedenen Entfernungsklassen (Nah-, Regional- und Fernverkehr),

d) die Standards des Deutschlandtaktes für den Schienenpersonenverkehr in Form eines Zielfahrplans nach § 14 Absatz 4,

e) die Standards für überörtliche öffentlich zugängliche Verkehrsangebote innerhalb und zwischen den Teilräumen und zur Anbindung an den Schienenpersonenverkehr,

f) die bundesweit gültigen Erreichbarkeitsstandards der Anbindung mit Angeboten öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote, die die Grundsätze der Raumordnung nach § 2 Absatz 2 Nummer 3 des Raumordnungsgesetzes […] berücksichtigen,

g) die technischen, organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen dafür, dass anbieterübergreifend die digitale Buchung und Bezahlung öffentlich zugänglicher

Verkehrsangebote nutzerfreundlich und unter Wahrung der Interessen der Betreiber von Buchungsplattformen sowie der Verkehrsanbieter ermöglicht und dauerhaft gesichert wird,

h) ein bundesweites Fernradwegenetz, das aus den zu den Bundesfernstraßen gehörenden und anderen Radwegen besteht, deren Träger das Landesrecht bestimmt, und der Standards, die sich insbesondere auf Ausbauqualität oder die Einbettung anderer Radwege in das europäische und bundesweite Fernradwegenetz beziehen können.

4. der zur Überprüfung der Einhaltung von Umsetzungszielen erforderlichen Methoden und Indikatoren,

5. der zur Erreichung der Umsetzungsziele erforderlichen Maßnahmen, die in die Zuständigkeit des Bundes fallen, insbesondere

a) die Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrswege des Bundes nach Maßgabe des § 16 als eigenständige Anlage (Bedarfsplan),

b) die Ersatzinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes,

c) der Vorgaben für Nutzungsentgelte der Verkehrswege nach § 33,

d) Änderungsbedarf des bundesrechtlichen Ordnungsrahmens für Mobilität und Verkehr oder der bundesrechtlichen Zuständigkeitsordnung,

e) Änderungsbedarf der verkehrswegebezogenen technischen Regelwerke und anderer Regelwerke und Verwaltungsvorschriften des Verkehrs,

f) sonstige Maßnahmen oder Maßnahmenprogramme,

6. der Schnittstellen, die der Koordination von verkehrsbezogenen Maßnahmen der Länder dienen und erforderlich sind, um Brüche in der Netz- und Verbindungswirkung entlang der Ländergrenzen zu vermeiden,

7. des Budgets zur Umsetzung des Bundesmobilitätsplans nach § 30,

8. des Konzepts für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit zur Umsetzung des Bundesmobilitätsplans,

9. zur Entwicklung des Eisenbahnverkehrs nach Maßgabe der Planungsdirektiven des § 14 Absatz 2 bis 5 als integralen Bestandteil der Festlegungen nach Nummern 1 bis 5.

(2) Dem Entwurf ist ein Erläuterungsbericht beizufügen, der für Mobilität und Personen- sowie Wirtschaftsverkehr, für Umwelt- und Klimaschutz im Verkehr, für Verkehrssicherheit und für verkehrsbezogenen Forschungsbedarf

1. die Ausgangssituation des Verkehrssystems in der Bundesrepublik Deutschland dokumentiert,

2. die Festlegungen nach Absatz 1 begründet,

3. den Planungsprozess so dokumentiert, dass die nach § 20 erforderlichen Prüfschritte nachvollziehbar sind,

4. die Rückmeldungen zu dem Monitoringbericht auswertet und die Art und Weise ihrer Berücksichtigung dokumentiert.

(3) [1]Wenn dies zur Erreichung der Leitziele vorteilhaft ist, können die Verkehrsperspektiven, die daraus entwickelten Umsetzungsziele und Strategien sowie die Maßnahmen in sachlichen Teilplänen entwickelt und festgelegt werden. [2]Dies gilt insbesondere für den Schienenverkehr, den Rad- und Fußverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr. [3]Die Einbindung in den Gesamtplan ist zu gewährleisten. [4]Die Absätze 1 und 2 gelten für Teilpläne entsprechend. [5]Teilpläne können sich auf einzelne Festlegungen nach Absatz 1 beschränken und Verpflichtungen für das Planungsverfahren nach §§ 18 bis 20 zur Vorbereitung der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans festlegen.

§ 16

Bedarfsplan für die Verkehrsinfrastruktur

(1) Als eigenständiger Teil (Anlage) des Entwurfs des Bundesmobilitätsplans enthält der Bedarfsplan

1. die nach Verkehrsträgern unterschiedene Festlegung der zur Verwirklichung der Umsetzungsziele erforderlichen investiven Maßnahmen für die Entwicklung (Neu- und Ausbau) der Verkehrsinfrastruktur des Bundes („Entwicklungsinvestitionen“), die unter Berücksichtigung der für die Netzentwicklung notwendigen Realisierungszeitpunkte kurzfristig (bis sechs Jahre), mittelfristig (sieben bis zwölf Jahre) oder langfristig (13 bis 20 Jahre) umzusetzen sind,
2. den Teil des Budgets nach § 30, der die aus der Realisierung der Maßnahmen nach Nummer 1 voraussichtlich resultierenden Herstellungs-, Anschaffungs- und Planungskosten betrifft,
3. die Maßnahmen zur Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur,
4. die nachrichtlich zu übernehmenden Ersatzinvestitionsmaßnahmen nach § 15 Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe b).

(2) [1]Bei der Dimensionierung der Maßnahmen nach Absatz 1 Nummer 1 sind ausreichend Reserven für perspektivisch denkbare Weiterentwicklungen sowie zur Erhöhung der Resilienz im jeweiligen Netz einzuplanen. [2]Der Bewertung der Erforderlichkeit nach Absatz 1 Nummer 1 sind zur Gewährleistung der kostenseitigen Vergleichbarkeit von Maßnahmen Kostenberechnungen und Kostenschätzungen zugrunde zu legen, die von der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr aktualisiert oder mit geeigneten Indikatoren fortgeschrieben wurden.

(3) Festlegungen nach Absatz 1 Nummer 1 über kurzfristig umzusetzende Maßnahmen darf der Entwurf des Bundesmobilitätsplans nur enthalten, soweit im Umsetzungsbudget nach § 30 die Investitionsmittel ausgewiesen sind.

(4) [1]Für den Erläuterungsbericht zum Bedarfsplan gilt § 15 Absatz 2 entsprechend mit den folgenden Maßgaben: [2]Bei der Darstellung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur nach § 15 Absatz 2 Nummer 1 sind die Verkehrsinfrastrukturen der Länder und Kommunen aufzunehmen, soweit sie funktional mit der entsprechenden Verkehrsinfrastruktur des Bundes vergleichbar sind. [3]Die Wirtschaftlichkeit der investiven Maßnahmen nach Absatz 1 Nummer 1 ist durch einen Vergleich zwischen dem Nutzen (Beitrag zur Erreichung der Umsetzungsziele) und den Kosten zu begründen, die über den Lebenszyklus unter Einbeziehung der Folgekosten und der externen Kosten zu bewerten sind. [4]Für diese Maßnahmen ist darzulegen, inwieweit etwaige Alternativen bereits Gegenstand der Abwägung waren und daher bei der Umsetzung der Maßnahmen nicht mehr zu berücksichtigen sind.

(5) Dem Entwurf des Bundesmobilitätsplans ist ein Umweltbericht beizufügen, der den Anforderungen des § 40 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen muss. Im Falle einer erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgüter des § 2 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung […] sind im Planungsverfahren nach § 20 verkehrsträgerübergreifend bedarfsgerechte und zugleich die Umweltbeeinträchtigungen vermeidende oder minimierende Alternativen im Rahmen der Planung zu entwickeln und zur Auswahl zu stellen.

§ 17

Nationale Klimaschutzziele und Minderungsziele für den Sektor Verkehr

(1) [1]Die Emission von Treibhausgasen im Sinne von § 2 Nummer 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes durch den Sektor Verkehr ist bis zum Jahr 2030 auf die nach § 4 Absatz 1 Satz 3 in Verbindung mit Anlage 2 des Bundes-Klimaschutzgesetzes in der jeweiligen Fassung zulässigen Jahresemissionsmengen zu reduzieren. [2]Für den Zeitraum der

Jahre von 2031 bis 2045 sind die Emissionen nach Satz 1 auf die nach § 4 Absatz 6 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes durch Rechtsverordnung festgelegten jährlichen Emissionsmengen zu reduzieren. [3]Bestehen durch unionsrechtliche oder völkerrechtliche Vorgaben für einzelne Teilbereiche oder für den gesamten Bundesmobilitätsplan über die Maßgaben der Sätze 1 und 2 hinausgehende Reduktionsanforderungen, kann das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes im Einvernehmen mit dem für Klimaschutz zuständigen Ministerium des Bundes verbindliche Vorgaben der zulässigen Jahresemissionsmengen festlegen.

(2) Für die durch Investitionen in die Verkehrswege verursachten Treibhausgasemissionen kann vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes im Einvernehmen mit den für den Klimaschutz und das Bauwesen zuständigen Ministerien des Bundes ein Zielwert festgelegt werden.

(3) 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 des Bundes im Einvernehmen mit den für Klimaschutz, Raumordnung und Landnutzung zuständigen Ministerien des Bundes ein Zielwert festgelegt werden.

(4) [1]Die Zielwerte der Absätze 2 und 3 sollen jeweils drei Jahre nach dem Beschluss eines Bundesmobilitätsplans festgelegt und auf den Planungshorizont der nächsten Fortschreibung ausgerichtet werden.

(5) [1]Die gemäß den Absätzen 1 bis 4 geltenden oder festgelegten Klimaschutzziele sind im Bundesmobilitätsplan entsprechend § 15 Absatz 1 Nummer 3 durch nationale Umsetzungsziele zu konkretisieren. [2]Zur Verwirklichung des Leitziels des § 6 Absatz 1 können weiterreichende Umsetzungsziele festgelegt werden.

Unterabschnitt 2

Verfahren

§ 18

Verfahren und Beteiligte

(1) Das Verfahren der Bundesmobilitätsplanung gliedert sich in das Vorbereitungsverfahren nach § 19, das Planungsverfahren nach § 20 und das Gesetzgebungsverfahren nach § 13 Absatz 3.

(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes verantwortet die Ausgestaltung und transparente Durchführung des Verfahrens der Bundesmobilitätsplanung, soweit dies nicht in die Zuständigkeit der Gesetzgebungsorgane fällt, und bedient sich dabei der Unterstützung der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr sowie der Beiräte nach §§ 40 und 41.

(3) Am Verfahren der Bundesmobilitätsplanung nach Absatz 1 sind insbesondere zu beteiligen:

1. die Bundesländer und die kommunalen Spitzenverbände,
2. die Nachbarstaaten sowie die Europäische Kommission,
3. die Ministerien und Bundesbehörden, deren Aufgaben berührt sind,
4. die für den Betrieb der Verkehrsinfrastruktur des Bundes zuständigen Stellen,
5. die Beiräte nach §§ 40 und 41,
6. die Zivilgesellschaft sowie die
7. Verbände mit Bezug zu Mobilität, Verkehr oder Umwelt.

(4) Bei der Beteiligung der Zivilgesellschaft nach Absatz 3 Nummer 6 sollen die Interessen aller von der Planung betroffenen Menschen – insbesondere unabhängig von Alter, Geschlecht, ökonomischem Status, Herkunft, Lebenssituation, Wohnort, individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit und persönlichen Mobilitätseinschränkungen – berücksichtigt werden.

(5) Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes veröffentlicht ein Jahr nach dem Inkrafttreten des Gesetzes über den Bundemobilitätsplan das Gesamtkonzept der Beteiligung für dessen Fortschreibung.

§ 19

Vorbereitungsverfahren

(1) Die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr führt das Vorbereitungsverfahren durch und bereitet insbesondere die nach § 20 Absatz 2 erforderlichen Unterlagen vor.

(2) Von der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr sind die Kostenberechnungen und Kostenschätzungen für Entwicklungsinvestitionen vor dem Eintritt in die Bewertungsphase der Planung im Rahmen der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans 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.

(3) [1]Im Beirat für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr sind die Anforderungen aus dem Leitziel Klimaschutz ein Jahr vor dem Start der Fortschreibung auf Basis der Zielwerte des § 17 zu erörtern. [2]Spätestens ein halbes Jahr vor dem Start der Fortschreibung ist in dem Beirat zu erörtern, welcher Beitrag zum Leitziel Klimaschutz durch Umstellung auf klimaneutrale Treibenergie (Antriebswende) beziehungsweise durch Maßnahmen im Bereich der Verlagerung auf klimaneutrale oder klimafreundliche Verkehrsträger (Mobilitätswende) differenziert nach den Zeithorizonten der Planung geleistet werden kann.

§ 20

Planungsverfahren

(1) [1]Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes trifft spätestens vier Jahre nach dem Inkrafttreten des Gesetzes über den Bundesmobilitätsplan die Entscheidung über den Beginn des Planungsverfahrens. [2]In dieser Entscheidung sind auch Methodik und Prozess der Planung festzulegen, die einer fachlich anerkannten Praxis der zielgerichteten und integrierten Mobilitäts- und Verkehrsplanung entsprechen und dem Abwägungsgebot des § 14 Absatz 1 gerecht werden. [3]Die Entscheidung ist zu veröffentlichen.

(2) Mit der Entscheidung nach Absatz 1 sind zu veröffentlichen:

1. ein vom Beirat (§ 40) mit Unterstützung des Wissenschaftlichen Beirats (§ 41) erarbeiteter Vorschlag zur Fortschreibung der Verkehrsperspektiven (§ 13 Absatz 2),
2. ein Bericht über Veränderungen im Verkehrsmarkt im Verhältnis zum Start der Fortschreibung für den aktuellen Bundesmobilitätsplan,
3. ein Bericht zum Zustand sowie eine Prognose zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sowie zum Erhaltungs- und Investitionsaufwand im Zeitraum der geplanten Fortschreibung (sechs Jahre ab geplanter Beschlussfassung),
4. ein Monitoringbericht zum aktuellen Bundesmobilitätsplan,
5. die Darstellung und Begründung der Methodik (unter anderem Prozess, Bewertung) sowie von Szenarien, Modellen und Prognosewerkzeugen zur Fortschreibung des aktuellen Bundesmobilitätsplans sowie der verwendeten Daten (Verfügbarkeit oder Tauglichkeit für den jeweiligen Zweck)
6. Vorschläge von Bund und Ländern für die Fortschreibung,

7. die bundesweiten Strategien zur Weiterentwicklung von Mobilität und Verkehr,
8. die Umsetzungsziele und Indikatoren inklusive der Vorschläge für Zielbeiträge von Bund und Ländern,
9. die Vorschläge zur Netzentwicklung und zu Maßnahmen der zuständigen Behörden und der Beteiligten sowie deren Bewertung durch die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr (soweit diese bereits vorliegt),
10. ein Vorschlag zur Fortschreibung der Kerninhalte des Bundesmobilitätsplans, insbesondere mit Vorschlägen zur Fortschreibung von Strategien, Umsetzungszielen und Netzentwicklung mit einer Wirkungsprognose in Bezug auf Leitziele und Kosten
11. die Fortschreibung des Gesamtkonzepts der Beteiligung nach § 18 Absatz 5 für das Planungsverfahren sowie
12. die wesentlichen Ergebnisse der Beteiligung nach § 18 Absatz 3.

(3) Als Ergebnis des Planungsverfahrens legt das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes den Entwurf des Bundesmobilitätsplans (§ 15 Absatz 1) und des Erläuterungsberichts (§ 15 Absatz 2) der Bundesregierung als Entwurf für das Gesetz nach § 13 Absatz 3 zur Beschlussfassung vor.

Unterabschnitt 3

Berichterstattung und Nachsteuerung

§ 21

Bericht zur Umsetzung von Maßnahmen

(1) Die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr berichtet dem Bundestag und der Öffentlichkeit jährlich bis zum 31. März über den Stand der Umsetzung der Maßnahmen nach § 13 Absatz 2 Nummer 3 und 4 (Bundesmobilitätsplan) und insbesondere der Maßnahmen nach § 16 Absatz 1 (Bedarfsplan) zum 31. Dezember des Vorjahres und gibt Gelegenheit zur Stellungnahme.

(2) Abweichungen von Festlegungen des Bundesmobilitätsplans und des Bedarfsplans sind zu begründen und Abhilfemaßnahmen zu benennen.

§ 22

Bericht über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur des Bundes

(1) Die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr führt ein Monitoring des Zustandes der Verkehrsinfrastruktur des Bundes durch.

(2) Die für den Betrieb der Verkehrsinfrastruktur des Bundes zuständigen Stellen sind nach Maßgabe näherer Regelungen in den Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (§ 32) verpflichtet, der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr die für die Beurteilung der Entwicklung von Erhaltungszustand und Nutzbarkeit (inklusive Qualität) der Verkehrswege des Bundes erforderlichen Daten zu übermitteln.

(3) Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr leitet den jährlichen Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht mit Stand zum 31. Dezember des Vorjahres spätestens Ende April des Folgejahres dem Bundestag und der Öffentlichkeit mit Gelegenheit zur Stellungnahme zu.

§ 23

Monitoring der Umsetzung der Ziele des Bundesmobilitätsplans

(1) Die Bundesanstalt 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, Prognosen zur Zielerreichung anzustellen 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.

(2) [1]Die Entwicklung der Kenngrößen der Umsetzungsziele und der Ausblick auf die Erreichung der Umsetzungsziele ist verbindlicher Berichtsinhalt. [2]Im Übrigen kann der Bundesmobilitätsplan Themen und Methodik des ihn betreffenden Monitoringberichts konkretisieren.

(3) [1]Der Monitoringbericht ist mit dem Beschluss über den Start der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans im Entwurf vorzulegen. [2]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.

Unterabschnitt 4

Umsetzung und Wirkungen

§ 24

Umsetzung durch Stellen des Bundes

(1) Die Leitziele sind in den für Mobilität und Verkehr relevanten anderen Planungen des Bundes zu berücksichtigen und ihre Umsetzung ist zu fördern.

(2) Die Umsetzungsziele des § 17 Absatz 5 sind in den für Mobilität und Verkehr relevanten anderen Planungen des Bundes vorrangig zu berücksichtigen und ihre Umsetzung ist zu fördern.

(3) Die im Bundesmobilitätsplan festgelegten Maßnahmen sind von den zuständigen Stellen des Bundes umzusetzen.

§ 25

Maßnahmen nach Bedarfsplan

(1) Die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan (§ 16) ist für nachfolgende Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren verbindlich.

(2) Die Umsetzbarkeit der im Bedarfsplan festgelegten Maßnahmen ist in den örtlich und sachlich einschlägigen Raumordnungsplänen und Flächennutzungsplänen zu sichern.

(3) [1]Die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr schließt Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungen mit den Planungsträgern der Maßnahmen. [2]Die Maßnahmen sind entsprechend dem in der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung festzulegenden Projektzeitplan zu realisieren. [3]Anforderungen an die Ausgestaltung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungen können vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes vorgegeben werden.

§ 26

Umsetzung durch die Länder

(1) Die Leitziele sowie die Umsetzungsziele des § 15 Absatz 1 Nummer 3 sind bei allen für Mobilität und Verkehr relevanten Planungen und Maßnahmen von Ländern und Kommunen zu berücksichtigen.

(2) [1]Soweit Umsetzungsziele des § 17 Absatz 5 nur durch ein Zusammenwirken von Bund und Ländern zu erreichen sind, legt das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes die Umsetzungsziele für seinen Verantwortungsbereich fest (Zielbeitrag Bund). [2]Die Länder bestimmen jeweils den auf sie entfallenden Anteil (Zielbeitrag Land). Die Länder sollen ihren Zielbeitrag in seiner Herleitung möglichst nach weiteren von ihnen zu bestimmenden Verantwortlichkeiten differenzieren (zum Beispiel Land, Region, Landkreise, Städte).

§ 27

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplan in Ländern und Kommunen

(1) Von den Ländern zu bestimmende Stellen haben Mobilität und Verkehr auf regionaler und lokaler Ebene durch integrierte und zielgerichtete Planung zu entwickeln, die den für den Bundesmobilitätsplan geltenden grundsätzlichen Anforderungen des § 20 entspricht.

(2) [1]Die Planungen nach Absatz 1 haben die Leitziele zu berücksichtigen und den Beitrag festzulegen, den der lokale oder regionale Träger der Mobilitätsplanung zur Erreichung der nationalen Umsetzungsziele des § 17 Absatz 5 leistet. [2]Sie

1. legen „integrierte Standorte“ fest, die sich dadurch auszeichnen, dass sie mit kurzen Wegen oder besonders gut mit dem ÖPNV erschließbar oder bereits erschlossen sind,
2. entwickeln Konzepte zur Verknüpfung von Radverkehr und öffentlich zugänglichen Verkehrsangeboten,
3. enthalten die Netzentwicklung des Radverkehrs inklusive des Baus von Radschnellverbindungen,
4. entwickeln gebündelte kommunale Netze für Verbindungsverkehre, die die zentralörtlichen Verknüpfungserfordernisse und Anbindungen an die klassifizierten Netze kompatibel berücksichtigen und verkehrsberuhigte Bereiche ermöglichen und bewahren.

(3) [1]Die Festlegungen der Planungen nach Absatz 1 sind in Landesraumordnungsplänen, Regionalplänen und Flächennutzungsplänen umzusetzen bzw. zu fördern. [2]Die Innenentwicklung bestehender Orte und eine polyzentrische Siedlungsentwicklung sind zu fördern. [3]Das Wachstum durch neue Flächen für Bebauung erfolgt auf integrierten Standorten.

(4) [1]Die nähere Ausgestaltung der Planungen im Sinne der Absätze 1 bis 3 ist Sache des Landesrechts. [2]Bei Landesgrenzen überschreitenden Stadt- oder Metropolregionen erfolgt die nähere Ausgestaltung durch die betroffenen Länder.

§ 28

Umsetzung von Klimaschutzzielen durch die Länder

(1) [1]Die für das Leitziel Klimaschutz (§ 6) anzuwendenden Indikatoren sind vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes im Einvernehmen mit dem für Klimaschutz zuständigen Ministerium des Bundes festzulegen. [2]Sichert das nationale Umsetzungsziel die Einhaltung der nach § 17 Absatz 1 zulässigen Jahresemissionsmengen nicht, so entwickelt das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes in Abstimmung mit den Ländern

einen fachlich hergeleiteten Lösungsvorschlag. [3]Die Länder nehmen zu diesem Vorschlag Stellung. [4]Auf der Basis des Vorschlags und der Stellungnahmen entscheidet der Bundestag mit der Beschlussfassung über den Bundesmobilitätsplan auch über die Zuordnung der Zielbeiträge.

(2) Die Länder berichten den erreichten Stand der Kenngrößen ihrer Zielbeiträge zu den Umsetzungszielen.

Abschnitt 4

Finanzierung von Mobilität und Verkehr

§ 29

Grundsätze für die Finanzierung von Mobilität und Verkehr

(1) Die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur für die Allgemeinheit ist eine staatliche Aufgabe, die vorrangig aus Haushaltsmitteln des zuständigen Trägers finanziert werden soll.

(2) Der Betrieb der Verkehrsinfrastruktur soll vorrangig durch fahrleistungsabhängige Nutzungsentgelte motorgetriebener Fahrzeuge finanziert werden.

(3) Der nicht durch Fahrgelderlöse, Abgaben oder Zahlungen Dritter gedeckte Teil der Vorhalte- und Betriebskosten des öffentlichen Personennahverkehrs soll aus Haushaltsmitteln finanziert werden.

§ 30

Budget zur Umsetzung des Bundesmobilitätsplans

(1) Im Bundesmobilitätsplan ist darzustellen, welche Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen des Bundes mit der Verwirklichung von Festlegungen nach § 15 Absatz 1 für den Planungshorizont zu erwarten sind.

(2) [1]Für die innerhalb von sechs Jahren nach Inkrafttreten des Bundesmobilitätsplans vom Bund zu realisierenden Maßnahmen oder zu schließenden Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungen nach § 25 Absatz 3 sowie Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen nach § 32 (Realisierungshorizont) ist der notwendige Bedarf an Haushaltsmitteln im Bundesmobilitätsplan zu erfassen („Umsetzungsbudget“). [2]Das Umsetzungsbudget bildet die Grundlage der jährlichen Haushaltsanmeldungen.

(3) Für Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen, deren Lage und Gestaltung die nach Landesrecht zuständigen Stellen durch Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungspläne nach § 27 entscheiden können, ist ein gesonderter Teil des Umsetzungsbudgets vorzusehen.

(4) [1]Die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr gibt jährlich zur Vorbereitung der Aufstellung des Haushaltsplanentwurfs an, in welchem Umfang und für welche Jahre Mittel oder Verpflichtungsermächtigungen zur Finanzierung der Umsetzung des Bundesmobilitätsplans benötigt werden. [2]Über die Inanspruchnahme und Abweichungen vom Umsetzungsbudget berichtet das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes quartalsweise an den Haushaltsausschuss.

§ 31

Verkehrsinfrastrukturfonds des Bundes

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes legt dem Deutschen Bundestag bis zum […] nach Maßgabe der folgenden Absätze 2 bis 4 ein Konzept für die Errichtung eines Verkehrsinfrastrukturfonds in der Rechtsform der Anstalt des öffentlichen Rechts vor.

(2) [1]Der Verkehrsinfrastrukturfonds unterliegt der Rechts- und Fachaufsicht des für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes. [2]Er hat die Aufgabe, die im Bundesmobilitätsplan vorgesehenen Entwicklungs- und Erhaltungsinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes zu finanzieren. [3]Er verwaltet das Umsetzungsbudget nach § 30 Absatz 2.

(3) Der Bund stellt dem Verkehrsinfrastrukturfonds folgende Finanzmittel zur Verfügung:

1. Das Aufkommen aus den Nutzerentgelten für die Benutzung der Bundesfernstraßen (Lkw-Maut sowie künftig: Pkw-Straßenbenutzungsentgelt) und der Bundeswasserstraßen (der deutschen Verfügung unterliegende Schifffahrtsabgaben der abgabepflichtigen Bundeswasserstraßen), soweit es nicht zur Betriebsführung der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur erforderlich ist;
2. die im Bundeshaushalt veranschlagten Mittel für Neu- und Ausbau sowie Ersatzinvestitionen der in der Baulast des Bundes stehenden Bundesfernstraßen;
3. weitere im Bundeshaushalt veranschlagte Mittel für Neubau, Ausbau und Erhaltung von Bundesfernstraßen.

(4) [1]Der Verkehrsinfrastrukturfonds ist berechtigt, zur Erfüllung seiner Aufgaben mit dem Ziel einer kontinuierlichen überjährigen Finanzierung Anleihen und Kredite aufzunehmen. [2]Deren Obergrenze wird durch das Umsetzungsbudget nach § 30 mit der Maßgabe bestimmt, dass der Restbuchwert der finanzierten oder geförderten Investitionen stets höher ist als die Summe der vom Verkehrsinfrastrukturfonds aufgenommenen Kredite. [3]Die Bundesrepublik Deutschland ist öffentlich-rechtlicher Gewährträger des Verkehrsinfrastrukturfonds. [4]Sie haftet für seine Verbindlichkeiten, wenn und soweit eine Befriedigung aus dem Vermögen des Verkehrsinfrastrukturfonds nicht zu erlangen ist.

§ 32

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen

(1) Über die die Verkehrsinfrastruktur des Bundes betreffenden notwendigen Erhaltungsmaßnahmen und Ersatzinvestitionen und ihre Finanzierung schließt die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit

1. den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes,
2. der Gesellschaft privaten Rechts nach § 2 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz […] für die Bundesautobahnen und die nach Artikel 90 Absatz 4 Grundgesetz in Bundesverwaltung übernommenen Bundesstraßen,
3. den Ländern (Straßenbauverwaltungen) oder den nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften für die sonstigen Bundesfernstraßen nach Artikel 90 Absatz 3 Grundgesetz,
4. dem Bund (Bundeswasserstraßenverwaltung) für die Bundeswasserstraßen.

(2) [1]Die Vereinbarungen sind jeweils für einen Zeitraum von zehn Jahren abzuschließen. [2]Eine Revision der Vereinbarungen ist nach fünf Jahren vorzusehen, um bei Bedarf Anpassungen an einen neuen Bundesmobilitätsplan vornehmen zu können. [3]Der Vertragsschluss oder die Anpassungsvereinbarung im Gefolge einer Revision haben spätestens ein Jahr nach Beschlussfassung zu einem Bundesmobilitätsplan zu erfolgen.

(3) In den Vereinbarungen

1. sind die Anforderungen an die jährlichen Infrastrukturzustandsberichte gemäß § 22 zu spezifizieren,
2. ist über Qualitätskennzahlen die störungsfreie Verfügbarkeit der Verkehrswege so sicherzustellen, dass es nicht zu Nachfrageverlusten in Folge schlechter Qualität kommt,
3. können Vorgaben dazu gesetzt werden, wie die mit den Entgeltregelungen nach § 33 adäquate Anreize für die Vermeidung von Störungen durch die Nutzenden und eine hohe Leistungsfähigkeit und Qualität seitens des Verkehrswegebetreibers gesichert werden können.

(4) In der ersten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes oder in einer eigenständigen Vereinbarung der beiden Vertragsparteien ist zu regeln, in welchem Prozess und mit welchen Nachweiserfordernissen für den Betreiber der Schienenwege der Nachteil abschmelzender Vollkostenaufschläge im Sinne von § 24 Absatz 2 Satz 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes durch die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr kompensiert wird.

(5) [1]Der Bund hat Mehraufwendungen und andere Kosten, die dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur durch das Zurückhalten und gegebenenfalls eine Nichtinanspruchnahme der Trasse nach § 40 Absatz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes entstehen, auf dessen Antrag durch die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr zu erstatten; auch sonstige Nachteile sind auszugleichen. [2]Das Nähere regelt die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr durch Vereinbarungen mit den Eisenbahninfrastrukturbetreibern.

§ 33

Nutzungsentgelte

(1) Motorisierte Fahrzeuge jeglicher Art sollen für alle Verkehrsträger Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur nach Maßgabe spezieller bundesgesetzlicher Regelungen entrichten.

(2) [1]Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes legt dem Deutschen Bundestag bis zum […] ein Konzept zur Einführung von Pkw-Straßenbenutzungsentgelten vor. [2]Das Konzept

1. orientiert sich am Leitziel des § 10,
2. beachtet die Entgeltgrundsätze der Absätze 4 bis 7 sowie die Festlegungen des Bundesmobilitätsplans und
3. enthält für die Benutzung von Straßen nach Landesrecht die Möglichkeit, dass die Länder räumlich oder zeitlich differenzierte Auf- oder Abschläge festlegen, wenn und soweit dies die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung nach § 27 für das betroffene Gebiet festlegt.

[3]Stimmt der Deutsche Bundestag dem Konzept zu, legt das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes höchstens […] Monate nach dem zustimmenden Beschluss des Bundestages der Bundesregierung einen entsprechenden Gesetzentwurf vor.

(3) [1]Die in den nachfolgenden Absätzen 4 bis 7 enthaltenen Entgeltgrundsätze werden im Bundesmobilitätsplan durch Festlegungen nach § 15 konkretisiert. [2]Diese Festlegungen sind von dem für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes bei dem Erlass und bei der Änderung von Rechtsverordnungen zu beachten, die Entgelte für die Benutzung von Verkehrsinfrastruktur betreffen.

(4) [1]Festlegungen zu den Nutzungsentgelten müssen zur Erreichung der Umsetzungsziele des Bundesmobilitätsplans geeignet sein und sollen zur Deckung der Infrastrukturkosten einschließlich der üblichen Nebenleistungen und der externen Kosten des Verkehrs beitragen, zu denen auch die durch Verschleiß und Abnutzung ausgelösten Kosten

sowie die Kosten und Folgekosten für Instandhaltung und Instandsetzung nach den anerkannten Regeln der Technik gehören. [2]Zu den externen Kosten gehören insbesondere die Kosten der Lärmbelastung, der Luftschadstoffe, des Klimawandels und die Unfallfolgekosten.

(5) Entgelte sind im Rahmen der europarechtlichen Vorgaben auf der Grundlage von Kostenverursachung und Kostenveranlassung zu differenzieren.

(6) Für alle Verkehrsträger sollen die Entgelte einen dem jeweiligen Nutzer zuzurechnenden verursachungsgerechten Aufschlag für externe Kosten des Verkehrs (zum Beispiel Luftschadstoffe und Lärmemissionen) beinhalten. [2]Diese Entgelte sind vom Betreiber der Infrastruktur oder betroffenen Kommunen zur Minderung der externen Folgen des Verkehrs zu verwenden und sind im Übrigen dem Verkehrsinfrastrukturfonds (§ 31) zuzuführen.

(7) [1]Die Entgelte sollen Auf- und Abschläge als Anreize zur besseren Auslastung der Verkehrsinfrastruktur beinhalten, die das Gesamtniveau des Entgeltaufkommens nicht verändern. [2]Die Auf- und Abschläge berücksichtigen:

1. den individuellen Wert der jeweiligen Verkehrsdienste,
2. die zeitliche Variabilität,
3. die räumliche Variabilität,
4. die für die Auslastung der Verkehrsinfrastruktur einschlägigen Umsetzungsziele des Bundesmobilitätsplans.

§ 34

Förderung von Maßnahmen der Länder durch den Bund

(1) Der Bund gewährt den Ländern Finanzhilfen für die Förderung einer Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung, die den Anforderungen des § 27 entspricht, und für Investitionen zur Umsetzung dieser Planung, soweit sie die lokale Verkehrsinfrastruktur für öffentlich zugängliche Verkehrsangebote, für den Radverkehr oder für den Fußverkehr zum Gegenstand haben und der Verwirklichung der im Bundesmobilitätsplan festgelegten Umsetzungsziele dienen.

(2) [1]Die Finanzhilfen des Bundes werden zusätzlich zu eigenen Mitteln der Länder bereitgestellt. Die Länder stellen sicher, dass die Kommunen in der Regel einen relevanten Eigenanteil tragen. [2]Der Förderanteil des Bundes ist danach zu bemessen, welchen Beitrag das Vorhaben zu den Umsetzungszielen des Bundesmobilitätsplans nach § 15 Absatz 1 Nummer 3 leistet. [3]Die für die Bemessung des Förderanteils einschlägigen Umsetzungsziele sind im Bundesmobilitätsplan festzulegen.

(3) Voraussetzung für die Förderung nach Absatz 1 ist, dass

1. Planungen und Investitionen die Ziele der Raumordnung beachten und die Grundsätze der Raumordnung berücksichtigen,
2. Planungen auch den Umlandverkehr einbeziehen, soweit diesem keine untergeordnete Bedeutung im Verhältnis zum Binnenverkehr zukommt.

(4) [1]Für Investitionsvorhaben nach Absatz 1, die mit den Finanzhilfen gefördert werden sollen, sind von den nach Landesrecht zuständigen Behörden im Benehmen mit der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr und mit den nach Landesrecht Antragsberechtigten Programme für jeweils sechs Jahre aufzustellen. [2]Die Länder Berlin, Hamburg und Bremen haben für den Stadt-Umland-Verkehr gemeinsame Förderprogramme mit benachbarten Bundesländern zu erstellen. [3]Die Finanzhilfen dürfen nur für Vorhaben verwendet werden, die in die Programme aufgenommen sind.

(5) [1]Die nach Landesrecht zuständigen Behörden prüfen auf der Grundlage der Programme nach Absatz 4 und unter Beachtung der Voraussetzungen nach den Absätzen 1 bis 3 die Förderfähigkeit, bewerten die Förderanträge, legen die Förderhöhe fest, gewähren

die Förderung und evaluieren den Erfolg der Förderung nach dem Maßstab des Absatzes 2 Satz 2. [2]Die Evaluationsberichte sind der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr vorzulegen, die bei ausreichenden Anhaltspunkten ein Vorgehen der Bundesregierung nach Artikel 104b Absatz 2 Satz 4 des Grundgesetzes beantragt.

(6) Hat ein Empfänger die der Förderung zu Grunde liegenden Umsetzungsziele nicht erreicht, so kann er am nachfolgenden Programm erst teilnehmen, wenn diese Umsetzungsziele erreicht sind.

(7) [1]Für die Finanzhilfen stellt der Bund einen Betrag von […] Milliarden Euro (Wert 2025) bereit. Dieser Betrag ist mit […] Prozent pro Jahr zu dynamisieren. [2]Die Schlüsselung des Betrages nach Satz 1 auf die Länder erfolgt hälftig nach [... Kriterium 1] und nach […Kriterium 2].

§ 35

Finanzierung des ÖPNV in den Ländern aus Bundesmitteln

(1) [1]Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. [2]Die Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt.

(2) [1]Für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung maßgeblich. [2]Zuständig sind die nach Landesrecht bestimmten Stellen.

(3) [1]Den Ländern steht für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Steueraufkommen des Bundes gemäß Anlage 1 [Wird nach Abschluss des im Koalitionsvertrag 2021 für 2022 avisierten Ausbau- und Modernisierungspaktes aktualisiert] für jedes Jahr ein Betrag zu. [2]Damit leistet der Bund einen Finanzierungsbeitrag zu dieser Länderaufgabe. [3]Die Länder leisten im Rahmen ihrer Haushaltsautonomie jedes Jahr angemessene eigene Beiträge zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs. [4]Mittelzuwachs und Mittelverteilung sowie Ausrichtung der Verwendung entsprechend den im Bundesmobilitätsplan verankerten Festlegungen sind spätestens für die Zeit ab dem 1. Januar 2032 neu zu regeln.

(4) Die Länder stellen sicher, dass die Aufgabenträger nach Absatz 1 bei der Wahrnehmung der Aufgabe die Leitziele berücksichtigen und die Standards der nationalen Umsetzungsziele nach § 15 Absatz 1 beachten, insbesondere soweit sie Vorgaben zur Systematik der Entwicklung des Schienenverkehrs sowie die Vorgaben zur Erreichbarkeit und gleichwertigen Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz betreffen.

(5) [1]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. [2]Die Muster für diese Berichterstattung werden nach dem Beschluss zur Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes in Abstimmung mit den Ländern festgelegt.

Abschnitt 5

Behörden, Aufgaben

§ 36

Zuständige Behörden

(1) [1]Die Aufgaben nach diesem Gesetz werden, soweit es nichts anderes bestimmt, von dem für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes wahrgenommen. [2]Es kann seine Aufgaben nach Satz 1 ganz oder teilweise durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, auf die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr oder eine andere Bundesbehörde übertragen.

(2) [1]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. [2]Diese Vereinbarungen sind von der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr vorzubereiten und umzusetzen.

(3) Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes unterstützt und fördert wettbewerbsfähige Trassenkapazitäten für den europäischen grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr sowie ein europaweit koordiniertes, grenzüberschreitendes, vertriebsoffenes und tarifintegriertes Personenfernverkehrsangebot im Tag- und Nachtzugverkehr.

§ 37

Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr

(1) [1]Für Aufgaben der Mobilität und des Verkehrs und zur Wahrnehmung der Aufgaben des Verkehrsinfrastrukturfonds nach § 31 wird die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr als rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts errichtet, die mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes als entstanden gilt.

(2) [1]Organe der Anstalt sind die Präsidentin oder der Präsident und der Verwaltungsrat. [2]Die Anstalt untersteht der Aufsicht des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Bundes. [3]Das Nähere über die Anstalt bestimmt die Satzung, die von der Bundesregierung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen wird.

(3) Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes bestimmt den Sitz der Bundesanstalt und die Einrichtung und den Sitz von Außenstellen im Benehmen mit den Ländern.

§ 38

Aufgaben der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr

Die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr hat über die in diesem Gesetz ausdrücklich zugewiesenen Aufgaben hinaus folgende Aufgaben:

1. In Vorbereitung der Vereinbarungen nach § 36 Absatz 2 Satz 2 kann sie in Vertretung der zuständigen Stelle die in § 15 Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes geregelte Vorinformation versenden sowie verbindliche Zusagen nach § 15 Absatz 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes empfangen und diese im Sinne von § 15 Absatz 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bestätigen oder andernfalls den Betreiber der Infrastruktur entsprechend informieren.
2. Sie bereitet nach den Vorgaben dieses Gesetzes die Bundesmobilitätsplanung vor und unterstützt das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes im Verfahren der Bundesmobilitätsplanung.

3. Soweit im Bundesmobilitätsplan keine andere Zuständigkeit festgelegt ist, hat sie für die Umsetzung der Maßnahmen nach § 15 Absatz 1 Nummer 4 und § 16 Absatz 1 Sorge zu tragen und gemäß § 21 darüber zu berichten.
4. Sind andere Stellen für die Umsetzung von Maßnahmen zuständig oder an der Umsetzung beteiligt, so leistet die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr durch die Bereitstellung von Daten und Unterlagen oder durch Beratung Unterstützung.
5. Die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr hat zur Vorbereitung ihrer sonstigen Aufgaben und insbesondere ihrer Berichtspflichten auch den Verkehrsmarkt zu beobachten und zu analysieren und den Vollzug des verkehrsbezogenen Rechts zu kontrollieren, um bei Bedarf zu den Grundlagen oder Inhalten der Bundesmobilitätsplanung Anpassungen vorzuschlagen.
6. Die Bundesanstalt 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.
7. Die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr ist innerhalb der Verkehrsverwaltung des Bundes verkehrsträgerübergreifend für alle Themen und Aufgaben der Verkehrssicherheit zuständig. Unberührt davon bleiben die verkehrsträgerspezifischen Zuständigkeiten für technische Sicherheit, Aufsicht und Zulassung.

§ 39

Zusammenarbeit zwischen den Bundes- und Landesbehörden im Bereich von Mobilität und Verkehr

(1) [1]Die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr sowie die anderen in diesem Bereich tätigen Bundes- und Landesbehörden arbeiten auf der Grundlage des Absatzes 2 zusammen. [2]Alle übermittelten Informationen sind in den Verfahren der die Informationen empfangenden Behörde verwertbar. [3]Etwaige Beweisverwertungsverbote bleiben davon unberührt.

(2) [1]Die Bundes- und Landesbehörden im Bereich von Mobilität und Verkehr haben gemeinsam einen Rahmen für den Austausch von Informationen und die Zusammenarbeit zu schaffen, der dazu dient, die Ziele dieses Gesetzes möglichst effizient zu erreichen. [2]In diesem Rahmen ist auch ein Mechanismus vorzusehen, mit dem einerseits die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr den anderen Bundes- und Landesbehörden im Sinne des Absatzes 1 Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die für die Erreichung der Ziele dieses Gesetzes wichtig sind und andererseits die anderen Bundes- und Landesbehörden im Sinne des Absatzes 1 der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr Empfehlungen zu Belangen unterbreiten können, die ihren Aufgabenbereich betreffen. [3]Unbeschadet der Unabhängigkeit der jeweiligen Behörde in ihrem Zuständigkeitsbereich prüft die betreffende Behörde solche Empfehlungen, bevor sie entsprechende Entscheidungen trifft. [4]Beschließt die betreffende Behörde, von diesen Empfehlungen abzuweichen, so führt sie in ihren Entscheidungen die Gründe dafür an.

§ 40

Beirat für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr

(1) [1]Die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr hat einen Beirat für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr. [2]Er besteht aus einer Vertreterin oder einem Vertreter, die oder den der Wissenschaftlichen Beirat nach § 41 bestimmt, sowie Vertreterinnen und Vertretern der Zivilgesellschaft, der Verkehrswirtschaft, der kommunalen Spitzenverbände und Kommunen, der Verbände mit Bezug zu Mobilität und Verkehr sowie der Umweltverbände. [3]Diese werden auf Vorschlag des Deutschen Bundestages und des Bundesrates vom für

Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes für die Dauer der Wahlperiode des Deutschen Bundestages berufen. [4]Sie bleiben nach Beendigung der Wahlperiode des Deutschen Bundestages noch so lange im Amt, bis die neuen Mitglieder berufen worden sind. [5]Eine Wiederberufung für eine weitere Amtszeit ist zulässig.

(2) [1]Die Mitglieder des Beirates können gegenüber dem für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes auf ihre Mitgliedschaft verzichten. [2]Die Erklärung bedarf der Schriftform. [3]Scheidet ein Mitglied aus, so ist unverzüglich an seiner Stelle ein neues Mitglied aus der Gruppe nach Absatz 1 Satz 2 zu berufen, die das bisherige Mitglied vertreten hat.

(3) [1]Der Beirat wählt nach Maßgabe seiner Geschäftsordnung aus seiner Mitte ein vorsitzendes und ein stellvertretendes vorsitzendes Mitglied. [2]Gewählt ist, wer die Mehrheit der Stimmen erreicht. [3]Wird im ersten Wahlgang die erforderliche Mehrheit nicht erreicht, entscheidet im zweiten Wahlgang die Mehrheit der abgegebenen Stimmen. [4]Bei Stimmengleichheit im zweiten Wahlgang entscheidet das Los.

(4) Der Beirat gibt sich eine Geschäftsordnung, die der Genehmigung des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Bundes bedarf.

(5) Die ordentlichen Sitzungen des Beirates sind öffentlich.

(6) [1]Der Beirat wird in die Vorbereitung, Aufstellung und Umsetzung des Bundesmobilitätsplans einbezogen. [2]Er hat das Recht, Empfehlungen zur Entwicklung, zum Ausbau und zum Erhalt der Verkehrswege sowie zur Tätigkeit der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr zu machen. [3]Ihm ist dabei Gelegenheit zur Stellungnahme zu allgemeinen Fragen der Rechtsanwendung durch die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr im Rahmen seiner Aufgabenwahrnehmung, insbesondere hinsichtlich der Grundsätze der Ermessensausübung und der Auslegung unbestimmter Rechtsbegriffe, zu geben. [4]Der Präsident oder die Präsidentin der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr hat diese Empfehlungen zum Gegenstand seiner oder ihrer Überlegungen zu machen.

(7) [1]Der Präsident oder die Präsidentin der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr und seine oder ihre Beauftragten können an den Sitzungen teilnehmen. [2]Sie müssen jederzeit gehört werden. [3]Der Beirat kann die Anwesenheit des Präsidenten oder der Präsidentin der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr, im Verhinderungsfall einer stellvertretenden Person verlangen. [4]Die von dem Beirat erstellten Berichte, Ausarbeitungen oder Stellungnahmen sowie die Protokolle von Sitzungen sind vom für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes unverzüglich zu veröffentlichen.

§ 41

Wissenschaftlicher Beirat des für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes

(1) [1]Beim für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes wird ein Wissenschaftlicher Beirat eingerichtet. [2]Er besteht aus […]. [3]Seine Mitglieder werden von […] für die Dauer von […] berufen. [4]Eine Wiederberufung ist […] zulässig.

(2) [1]Der Wissenschaftliche Beirat soll die Fachlichkeit von Prozess und Methodik der Erstellung des Bundesmobilitätsplans prüfen und die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr, den Beirat nach § 40 sowie das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes in allen praxisrelevanten wissenschaftlichen Fragen beraten. [2]Seine Beratungen sind nichtöffentlich.

(3) § 40 Absatz 7 gilt entsprechend.

Abschnitt 6

Anwendungs- und Übergangsbestimmungen

§ 42

Anwendungs- und Übergangsvorschriften

(1) [1]Für die Aufstellung und den Inhalt des ersten Entwurfs des Bundesmobilitätsplans gelten die §§ 18 bis 20 entsprechend. [2]Abweichungen kann das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes zulassen, soweit dies für die zeitgerechte Realisierung des ersten Entwurfs eines Bundesmobilitätsplans erforderlich ist.

(2) Die Leitziele dieses Gesetzes gelten ab dessen Bekanntmachung.

(3) Die Finanzhilfen nach § 34 ersetzen ab dem [Datum fünf Jahre nach Inkrafttreten des Bundesmobilitätsgesetzes] die Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz […], das zu diesem Zeitpunkt außer Kraft tritt.

§ 43

Aufhebung des Regionalisierungsgesetzes und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

(1) Das Regionalisierungsgesetz […] tritt zum [bestimmter Zeitraum nach Inkrafttreten des Bundesmobilitätsgesetzes] außer Kraft.

(2) Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz […] tritt zu dem in § 42 Absatz 3 genannten Zeitpunkt außer Kraft.

§ 44

Aufhebung des Bundeschienenwegeausbaugesetzes und des Fernstraßenausbaugesetzes

(1) Das Bundesschienenwegeausbaugesetz […] und das Fernstraßenausbaugesetz […] werden durch den Bedarfsplan nach § 16 ersetzt.

(2) Einzelheiten der Aufhebung und Überleitung der in Absatz 1 genannten Gesetze regelt das Gesetz zur Feststellung des ersten Bundesmobilitätsplans.

Artikel 2 Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung

§ 6 StVG (Verordnungsermächtigungen)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(1) [1]Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, soweit es zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit ~~*oder Leichtigkeit*~~ des Verkehrs auf öffentlichen Straßen *oder zur Verwirklichung der Leitziele des Bundesmobilitätsgesetzes […] in Verbindung mit den Festlegungen des Bundesmobilitätsplans in der jeweils geltenden Fassung* erforderlich ist, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates über Folgendes zu erlassen:

1. die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr, insbesondere über […]
2. das Verhalten im Verkehr, auch im ruhenden Verkehr,
3. das Verhalten der Beteiligten nach einem Verkehrsunfall, das geboten ist, um […]

[…]

8. die zur Verhütung von Belästigungen anderer, zur Verhütung von schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erforderlichen Maßnahmen,

[…]

15. die Beschränkung des Straßenverkehrs einschließlich des ruhenden Verkehrs

    a) zugunsten schwerbehinderter Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie zugunsten blinder Menschen,

    b) zugunsten der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel,

    c) zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe oder zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen,

16. die Einrichtung von Sonderfahrspuren für Linienomnibusse und Taxen,

17. die Einrichtung und Nutzung von fahrzeugführerlosen Parksystemen im niedrigen Geschwindigkeitsbereich auf Parkflächen,

18. allgemeine Ausnahmen von den Verkehrsvorschriften nach Abschnitt I oder von auf Grund dieser Verkehrsvorschriften erlassener Rechtsverordnungen zur Durchführung von Versuchen, die eine Weiterentwicklung dieser Rechtsnormen zum Gegenstand haben.

[2]Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nummer 18 über allgemeine Ausnahmen von Verkehrsvorschriften nach diesem Gesetz sind für die Dauer von längstens fünf Jahren zu befristen; eine einmalige Verlängerung der Geltungsdauer um längstens fünf Jahre ist zulässig. [3]Rechtsverordnungen können nicht nach Satz 1 erlassen werden über solche Regelungsgegenstände, über die Rechtsverordnungen nach Absatz 2 erlassen werden dürfen. [4]Die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit ~~*oder Leichtigkeit*~~ des Verkehrs auf öffentlichen Straßen nach Satz 1 umfasst auch den straßenverkehrsrechtlichen Schutz von Maßnahmen zur Rettung aus Gefahren für Leib und Leben von Menschen oder den Schutz zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche Unfallbeteiligter. *[5]Bei Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nummern 2 und 8 sowie Nummern 15 bis 18 sind die Leitziele des Bundesmobilitätsgesetzes […] zu berücksichtigen. [6]Soweit der Bundesmobilitätsplan oder Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungspläne nach § 27 des Bundesmobilitätsgesetzes verkehrsordnende Maßnahmen insbesondere nach § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung […] festlegen, sind diese Maßnahmen erforderlich im Sinne des Satzes 1 und von den Straßenverkehrsbehörden oder den nach Landesrecht zuständigen anderen Stellen umzusetzen. [7]Die Umsetzung unterbleibt nur, soweit die Verkehrssicherheit beeinträchtigt würde und sich diese Beeinträchtigung nicht mit anderen Maßnahmen vermeiden lässt, die mit der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung in Einklang stehen.*

§ 65 StVG (Übergangsbestimmung)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen)

(4) *[1]Bis zum [DATUM ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes] überprüft das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes mit Blick auf die durch das Gesetz […] geänderte Zielsetzung in § 6 Absatz 1 Satz 1 die Straßenverkehrs-Ordnung […] und passt diese an. [2]Die weiteren auf § 6 Absatz 1 beruhenden Rechtsverordnungen sind innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu überprüfen und anzupassen.*

§ 45 StVO (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen)

wird wie folgt geändert (Änderungen kursiv und unterstrichen)

(9) [1]Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der ~~*besonderen*~~ *konkreten* Umstände *oder zur Umsetzung von Festlegungen*

des Bundesmobilitätsplans oder von Festlegungen eines Plans nach § 27 des Bundesmobilitätsgesetzes ~~zwingend erforderlich~~ geboten ist. [2]Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. [3]*~~Insbesondere~~* Beschränkungen und Verbote *für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer ~~des fließenden Verkehrs~~* dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der *~~besonderen~~* örtlichen Verhältnisse eine *besondere* Gefahrenlage besteht, *der nicht anders abgeholfen werden kann ~~die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt~~*. [4]Satz 3 gilt nicht für die Anordnung […]

(9a)[1]*Bei der Entscheidung über Maßnahmen nach den Absätzen 1 bis 9 berücksichtigen die zuständigen Behörden die Leitziele des Bundesmobilitätsgesetzes. [2]Soweit der Bundesmobilitätsplan oder Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungspläne nach § 27 des Bundesmobilitätsgesetzes verkehrsordnende Maßnahmen festlegen, hat die zuständige Behörde die zur Umsetzung erforderlichen Anordnungen nach den Absätzen 1 bis 9 zu treffen, soweit nicht überwiegende Gründe der Verkehrssicherheit entgegenstehen. [3]Diese Anordnungen ergehen im Einvernehmen mit dem nach Landesrecht zuständigen Träger der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung nach § 27 des Bundesmobilitätsgesetzes […], soweit nicht Bundesautobahnen betroffen sind.*

Artikel 3 Änderungen des Bundesfernstraßengesetzes

§ 1 FStrG (Einteilung der Bundesfernstraßen des Fernverkehrs)

wird wie folgt geändert (Änderungen kursiv und unterstrichen):

(4) Zu den Bundesfernstraßen gehören

1. der Straßenkörper; das sind besonders der Straßengrund, der Straßenunterbau, die Straßendecke, die Brücken, Tunnel, Durchlässe, Dämme, Gräben, Entwässerungsanlagen, Böschungen, Stützmauern, Lärmschutzanlagen, Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen;

1a. begleitende Radverkehrsanlagen und Gehwege;

2. der Luftraum über dem Straßenkörper;

[…]

§ 3 FStrG (Straßenbaulast)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(1) [1]Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben. [2]Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu *unterhalten. Die Verpflichtung, Bundesfernstraßen zu* bauen, *~~zu unterhalten,~~* zu erweitern oder sonst zu verbessern*, richtet sich nach dem Bedarfsplan (§ 16 Bundesmobilitätsgesetz)*; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. [3]*~~Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, sind bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so zu bauen und zu unterhalten, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.~~*

(1a) [1]*Die Straßenbaulast umfasst den Bau und die Unterhaltung von begleitenden Radverkehrsanlagen und Gehwegen, die als selbständige Wege ausgeführt werden sollen. [2]Bei Maßnahmen nach § 17 Absatz 1 oder bei Grundsanierungen sind Radverkehrsanlagen und Gehwege einzurichten; bei bestehenden Bundesfernstraßen sollen sie eingerichtet werden,*

soweit dies zur Erweiterung und Ergänzung des Radwegenetzes in der Trägerschaft anderer zweckmäßig ist. [3]Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, sind bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so zu bauen und zu unterhalten, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann. [4]Bei Radverkehrsanlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten oder Ortsumfahrungen und dort, wo eine Radverkehrsnetzplanung nach Landesrecht die Führung des Radweges getrennt von der die gleiche Verkehrsrelation bedienenden Bundesfernstraße vorsieht, soll der Bund die Erfüllung seiner Straßenbaulast nach Satz 2 gegen angemessenen finanziellen Ausgleich auf den nach Landesrecht zuständigen örtlichen Träger der Baulast für die Radverkehrswege übertragen.

(2) [1]Soweit die Träger der Straßenbaulast unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit zur Durchführung von Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 außerstande sind, haben sie auf einen nicht verkehrssicheren Zustand durch Verkehrszeichen hinzuweisen. [2]Diese hat die Straßenbaubehörde oder auf Bundesautobahnen die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes vorbehaltlich anderweitiger Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde aufzustellen.

(3) [1]Die Träger der Straßenbaulast sollen nach besten Kräften über die ihnen nach Absatz 1 *und Absatz 1a* obliegenden Aufgaben hinaus die Bundesfernstraßen bei Schnee- und Eisglätte räumen und streuen. [2]Landesrechtliche Vorschriften über die Pflichten Dritter zum Schneeräumen und Streuen sowie zur polizeimäßigen Reinigung bleiben unberührt.

§ 17b FStrG (Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(1) Für Planfeststellungsbeschluss und Plangenehmigung gilt § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben: […]

(2) [1]Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuchs ersetzen die Planfeststellung nach § 17. [2]Wird eine Ergänzung notwendig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplans abgewichen werden, so ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen. [3]In diesen Fällen gelten die §§ 40, 43 Absatz 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Absatz 1 bis 4 des Baugesetzbuchs.

(3) [1]*Enthält ein regionaler oder lokaler Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplan nach § 27 Bundesmobilitätsgesetz […] Festlegungen, die eine Ortsdurchfahrt oder eine Ortsumgehung betreffen, so sind Planfeststellungen und Plangenehmigungen an diese anzupassen, soweit sie abschließend abgewogen sind. [2]Das gilt auch für Planfeststellungen nach Absatz 2.*

Artikel 4 Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

§ 1 BFStrMG (Autobahn- und Bundesfernstraßenmaut)

wird wie folgt geändert (Änderungen kursiv und unterstrichen):

§ 1 ~~*Autobahn- und Bundesfernstraßenmaut*~~ *Straßenmaut*

(1) Für die Benutzung der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen mit Fahrzeugen im Sinne des Satzes 2 ist eine Gebühr […] zu entrichten (Maut). […]

(4) [1]Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt *und verpflichtet*, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf ~~*genau bezeichnete Abschnitte von*~~ Straßen nach Landesrecht auszudehnen, wenn *und soweit* dies *im Bundesmobilitätsplan festgelegt ist.* ~~*zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs oder wegen ihrer Funktion zur Verknüpfung von Schwerpunkten des weiträumigen Güterkraftverkehrsaufkommens mit dem Bundesfernstraßennetz gerechtfertigt ist.*~~

(5) Auf die Mautpflicht ~~der Streckenabschnitte~~ nach Absatz 4 ist durch straßenverkehrsrechtliche Beschilderung hinzuweisen, *soweit der Umfang der Mautpflicht nicht bereits aus der Rechtsverordnung und Ausweisung der Straßen nach Landesrecht erkennbar ist.*

[…]

§ 3 BFStrMG (Mautsätze und Mautberechnung)

wird wie folgt geändert (Änderungen kursiv und unterstrichen):

[…]

(6) [1]*Soweit der Bundesmobilitätsplan Festlegungen zu den Entgelten für die Benutzung von Straßen enthält, bestimmt das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes durch Rechtsverordnung die Höhe des Mautsatzes.* [2]*Es ist dabei an die Festlegungen des Bundesmobilitätsplans und des europäischen Rechts gebunden.* [3]*Die Mautsätze können für Bundesstraßen und Straßen nach Landesrecht gesondert bestimmt werden.* [4]*Die Rechtsverordnung kann im Rahmen der unionsrechtlichen Vorgaben von den Absätzen 1 bis 5 und von der Anlage 1 abweichende Regelungen treffen.*

(7) *Für Straßen nach Landesrecht können die Länder räumlich oder zeitlich differenzierte Auf- oder Abschläge festlegen, wenn und soweit dies die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung nach § 27 des Bundesmobilitätsgesetzes […] für das betroffene Gebiet festlegt.*

§ 11 BFStrMG (Mautaufkommen)

wird wie folgt geändert (Änderungen kursiv und unterstrichen):

(1) Das Mautaufkommen *aus der Benutzung der Bundesfernstraßen* wird vollständig im Bundeshaushalt vereinnahmt und wird abzüglich eines jährlichen Betrages von 150 Millionen Euro zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt.

(2) Aus dem Mautaufkommen werden Ausgaben […]

(3) [1]Den Trägern der Straßenbaulast einer mautpflichtigen ~~*Straße*~~ *Bundesfernstraße* oder eines Abschnittes einer mautpflichtigen Straße steht das auf den in ihrer Baulast befindlichen Strecken angefallene Mautaufkommen nach anteiliger Berücksichtigung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Abzüge zu. [2]Es ist in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden. [3]Die Anteile anderer Träger der Straßenbaulast als der Bund werden über den Bundeshaushalt zugewiesen. [4]Ist der Bund Träger der Straßenbaulast, stellt er das ihm nach Satz 1 zustehende Mautaufkommen der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes für das in ihrer Zuständigkeit befindliche Streckennetz mit der Zweckbindung nach Satz 2 zur Verfügung.

(4) […]

(5) *[1]*~~*Für*~~*Über* das auf den ~~*Streckenabschnitten*~~ *Straßen nach Landesrecht* nach § 1 Absatz 4 angefallene Mautaufkommen ~~*findet*~~ *entscheiden die Länder.* ~~*die*~~ *[2]Die* Zweckbindung nach Absatz 3 Satz 2 *findet* keine Anwendung.

Artikel 5 Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

§ 1 AEG (Anwendungsbereich, Wettbewerbsbedingungen)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(1) [1]Dieses Gesetz dient der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn, der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt *sowie in Ansehung der durch oder auf Grund des Bundesmobilitätsgesetzes begründeten Vorgaben einem attraktiven Verkehrsangebot auf der Schiene*. [2]Dieses Gesetz dient ferner der Umsetzung oder

der Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union im Bereich des Eisenbahnrechts, soweit diese Rechtsakte Sachbereiche dieses Gesetzes betreffen.

§ 11 AEG (Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, Betriebspflicht)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(1) [1]Betreiber von Eisenbahnanlagen und Betreiber von Serviceeinrichtungen sind zum Betrieb ihrer Eisenbahninfrastruktur verpflichtet. [2]Beabsichtigt ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen

1. die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke,
2. die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eines Personenbahnsteigs oder einer Laderampe oder
3. die dauernde Einstellung des Betriebes einer Serviceeinrichtung,

so hat es dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen. [3]Dabei hat es darzulegen, dass ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung durch Verkauf oder Verpachtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind. [4]Bei den Übernahmeangeboten an Dritte sind Vorleistungen *sowie Instandhaltungsrückstände respektive die vorherige Vernachlässigung der Betriebspflicht* angemessen zu berücksichtigen. [5]Die zuständige Aufsichtsbehörde kann bei einem Antrag auf dauernde Einstellung des Betriebes einer Serviceeinrichtung, eines Personenbahnsteigs oder einer Laderampe entscheiden, dass eine Bekanntgabe nach Absatz 1a entbehrlich ist, wenn die Serviceeinrichtung, der Personenbahnsteig oder die Laderampe in den letzten 24 Monaten vor der geplanten Betriebseinstellung nicht zweckentsprechend genutzt wurde und kein Antrag auf Nutzung gestellt oder eine entsprechende Absicht dem Betreiber bekannt ist.

(1a) [1]Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihre Absicht nach Absatz 1 Satz 2 entweder

1. im Bundesanzeiger zu veröffentlichen oder
2. im Internet zu veröffentlichen und die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

[2]In der Bekanntmachung sind Angaben für die betriebswirtschaftliche Bewertung dieser Infrastruktur aufzunehmen. [3]Nach der Veröffentlichung können Dritte das öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen binnen einer Frist von drei Monaten zur Abgabe eines Angebotes auffordern. [4]Im Angebot *sind* die Bestimmung der abzugebenden Grundstücke und Infrastruktureinrichtungen für Eisenbahnzwecke und deren Ertragswert *sowie Instandhaltungsrückstände respektive die vorherige Vernachlässigung der Betriebspflicht* bei der Preisbildung angemessen zu berücksichtigen. Bei der Bemessung des Pachtzinses ist maßgeblich der Ertragswert zu berücksichtigen. Das Angebot muss den Anschluss an die angrenzende Schieneninfrastruktur umfassen.

(2) [1]Die zuständige Aufsichtsbehörde hat über den Antrag unter Berücksichtigung verkehrlicher und wirtschaftlicher Kriterien innerhalb von drei Monaten zu entscheiden. [2]Im Bereich der Eisenbahnen des Bundes entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt im Benehmen mit der zuständigen Landesbehörde. [3]Bis zur Entscheidung hat das Unternehmen den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur aufrecht zu halten.

(3) [1]Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn die zuständige Aufsichtsbehörde innerhalb der in Absatz 2 bestimmten Frist nicht entschieden hat. [2]Versagt sie *im Einvernehmen mit der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr* die Genehmigung nach Maßgabe des Absatzes 2, so hat *die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr* dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die aus der Versagung entstehenden Kosten einschließlich der kalkulatorischen

Kosten zu ersetzen; die Zahlungsverpflichtung trifft das Land, wenn die von der Landesbehörde im Rahmen des Benehmens *nach Absatz 2 Satz 2* vorgetragenen Gründe für die Ablehnung maßgebend waren.

(4) Liegen die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 3 nicht vor, ist die Genehmigung zu versagen.

(5) Eine Versagung nach Maßgabe des Absatzes 2 ist nur für einen Zeitraum von einem Jahr möglich; danach gilt die Genehmigung als erteilt.

§ 12 AEG (Tarife)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(1) [1]Tarife sind Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. [2]Die Beförderungsbedingungen umfassen auch die Entgeltbedingungen. [3]Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, daran mitzuwirken, dass

1. für die Beförderung von Personen und Gütern, die sich auf mehrere aneinander anschließende Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs erstreckt, eine direkte Abfertigung eingerichtet wird,
2. im Personenverkehr durchgehende Tarife aufgestellt werden.

[4]Im Personenverkehr muss jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen für seine Fahrgäste die durchgehende Buchbarkeit von Fahrkarten und Reservierungen für den Regelverkehr anbieten.

§ 12b AEG neu (Dynamische Reise und Verkehrsdaten):

[1]Eisenbahnen im Sinne des § 2 Absatz 1 sind verpflichtet, dynamische Reise- und Verkehrsdaten nach Ziff. 2.1 des Anhanges der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 […] sowie die entsprechenden Metadaten über den Nationalen Zugangspunkt nach § 2 Nummer 11 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1553), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2640) geändert worden ist, für die Nutzung durch die Öffentlichkeit bereitzustellen. [2]§§ 3a bis 3c des Personenbeförderungsgesetzes […] finden entsprechende Anwendung.

§ 13 AEG (Anschluss an andere Eisenbahnen)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(2) [1]Begehrt eine Eisenbahn den Anschluss an die Eisenbahninfrastruktur einer angrenzenden Eisenbahn, so tragen, *soweit bei öffentlichen Eisenbahnen dafür nicht öffentliche Mittel zur Verfügung stehen,* die Kosten für den Bau, den Ausbau, den Ersatz und den Rückbau der hierfür erforderlichen Anschlusseinrichtung die an dem Anschluss beteiligten Eisenbahnen zu gleichen Teilen. [2]Die laufenden Kosten dieser Anschlusseinrichtung, insbesondere für Betrieb, Wartung und Instandhaltung, trägt, *soweit bei öffentlichen Eisenbahnen dafür nicht öffentliche Mittel zur Verfügung stehen,* die anschlussgewährende Eisenbahn. [3]Die anschlussbegehrende Eisenbahn trägt die Kosten der von ihr betriebenen Infrastruktur*, soweit bei öffentlichen Eisenbahnen nicht öffentliche Mittel zur Verfügung stehen*.

§ 15 AEG (Gemeinwirtschaftliche Leistungen)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv):

(1) [1]Für die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung maßgebend. [2]Zuständig im Sinne dieser Verordnung sind, sofern es sich um Schienenpersonennahverkehr handelt, die nach Landesrecht zuständigen Behörden, im Übrigen die zuständigen Behörden des Bundes.

(2) *[1]Wenn mit einem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Eisenbahnpersonenverkehr (Verkehrsvertrag) bestimmte Systemtrassen des Deutschlandtaktes in Anspruch genommen werden sollen, sind die zuständigen Behörden stets zur Vorinformation nach Artikel 7 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verpflichtet. [2]Mit dieser Vorinformation ist zusätzlich darüber zu informieren, dass bei einer verbindlichen Zusage eines oder mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber der zuständigen Behörde innerhalb einer Frist von sechs Monaten, die in der Vorinformation spezifizierten Leistungen des Schienenpersonenverkehrs ohne Ausgleichsleistungen im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu erbringen, die betreffenden Systemtrassen von dem oder den betreffenden Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden können.*

(3) *[1]Die Spezifikation der Leistungen umfasst Angaben zu den zu erbringenden Linien oder Linienbündeln, den Fahrplanleistungen, den dazu nutzbaren Systemtrassen sowie Anforderungen zur durchgängigen Buchbarkeit und durchgängigen Reservierbarkeit (Sitze, Barrierefreiheitsservice, Fahrradmitnahme). [2]Weitere Anforderungen an den Fahrplan, das Beförderungsentgelt und Standards können spezifiziert werden, wenn das der Bundesmobilitätsplan bzw. für den Schienenpersonennahverkehr die nach Landesrecht einschlägigen Strategiepapiere im Sinne von Artikel 2a Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorsehen. [3]In diese kann verwiesen werden.*

(4) *[1]Die verbindliche Zusage umfasst die Selbstverpflichtung, die betreffenden Systemtrassen des Netznutzungskonzeptes über die jeweils nächsten fünf Jahresfahrplanperioden zu bedienen und entsprechende Schienenwegkapazität nach § 51 des Eisenbahnregulierungsgesetzes zu beantragen. [2]Eine Kündigung der Zusage ist gegenüber der zuständigen Behörde erst mit Wirkung für die zum Zeitpunkt der Kündigung auf die nächsten fünf vollen Jahresfahrplanperioden folgende Jahresfahrplanperiode möglich. [3]Die zuständige Behörde hat dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Kündigung und den fristgerechten Eintritt ihrer Wirksamkeit zu bestätigen.*

(5) *[1]Die Vorinformation hat auch darüber zu informieren, welche Rechtspflichten sich für das die Zusage abgebende Eisenbahnverkehrsunternehmen aus der geforderten Verbindlichkeit ergeben. [2]Das betrifft die Dauer der Zusage, den Nachweis von Sicherheiten, die Anforderungen an Referenzen, die Anforderungen an ein Konzept zur Betriebsaufnahme und die Konsequenzen bei Nichteinhaltung der Zusage.*

(6) *[1]Geht im Falle der Vorinformation nach Absatz 2 bei der zuständigen Behörde eine verbindliche Zusage ein, und erfüllt diese die an sie gestellten Anforderungen, so ist diese Zusage gegenüber dem Antragsteller zu bestätigen (bestätigte Zusage). [2]Erfolgt keine verbindliche Zusage, dann ist der Betreiber der Infrastruktur darüber zu informieren, dass und ab welchem Zeitpunkt die Systemtrassen auf der Basis eines Verkehrsvertrages genutzt werden.*

(7) *[1]Die Absätze 2 bis 5 finden keine Anwendung im Falle einer Notvergabe nach Artikel 5 Absatz 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. [2]Für den im Anschluss an eine Notvergabe notwendigen Verkehrsvertrag kann die zuständige Behörde auf die qualifizierte Vorinformation im Sinne von Absatz 2 Satz 2 verzichten.*

(8) *Bei Bedarf kann das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates*

1. *die Erstreckung der weiteren Anforderungen nach Absatz 3 Satz 2 auf alle Systemtrassen des Schienenpersonenverkehrs oder auf die für bestimmte Verkehre,*
2. *von Absatz 4 Satz 2 abweichende Kündigungsfristen,*
3. *nähere Vorgaben zu den Rechtspflichten nach Absatz 5*

regeln.

§ 23 AEG (Freistellung von Bahnbetriebszwecken)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(2) Vor der Entscheidung nach Absatz 1 hat die Planfeststellungsbehörde

1. die oberste Landesplanungsbehörde über den Eingang des Antrags auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu informieren und
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffenen Eisenbahninfrastruktur anschließt, durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme aufzufordern sowie den Inhalt der Bekanntmachung zusätzlich im Internet zu veröffentlichen; die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme soll drei Monate nicht überschreiten.

(3) [1]Die Entscheidung über die Freistellung ist neben dem Antragsteller dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Eigentümer des Grundstücks und der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, zuzustellen. [2]Die oberste Landesplanungsbehörde ist über die Entscheidung zu unterrichten. *[3]Die Entscheidung über die Freistellung kann von den in Absatz 2 Genannten, die fristgerecht eine Stellungnahme im jeweiligen Verfahren abgegeben haben, gerichtlich auf ihre Rechtmäßigkeit überprüft werden.*

Artikel 6 Änderungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes

§ 1 ERegG (Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(4a) Betrieb der Eisenbahnanlagen sind *die Erstellung von Netznutzungsplänen für Betreiber der Schienenwege,* die Kapazitätszuweisung, das Verkehrsmanagement und die Erhebung von Entgelten.

(4b) Wesentliche Funktionen des Betriebes von Eisenbahnanlagen sind

1. *die Erstellung und Veröffentlichung des Netznutzungsplanes für Betreiber der Schienenwege,*
2. Entscheidungen über die Zugtrassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von einzelnen Zugtrassen, und
3. Entscheidungen über die Entgelte für die Nutzung von Eisenbahnanlagen, einschließlich ihrer Festlegung und Erhebung.

(16) Ein Kapazitätsrahmenvertrag ist eine Vereinbarung über die Rechte und Pflichten eines Zugangsberechtigten und des Betreibers der Schienenwege in Bezug auf die zuzuweisenden Zugtrassen und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine *Jahres*fahrplanperiode.

(21) Ein *Jahresfahrplan* sind die Daten zur Festlegung aller geplanten Zugbewegungen und Bewegungen der Fahrzeuge, die auf dem betreffenden Schienennetz während der Gültigkeitsdauer des *Jahres*fahrplans durchgeführt werden.

(23) Vertakteter Verkehr ist ein Eisenbahnverkehrsdienst, der in der Regel auf derselben Strecke am selben Tag *dem Netznutzungskonzept und dem Netznutzungsplan entsprechend in bestimmten Abständen* zur gleichen Minute durchgeführt wird.

(28) entfällt.

(29a) Ein Zielfahrplan ist die Spezifikation von Anforderungen oder Erwartungen an den Fahrplan der Eisenbahn zu einem bestimmten Zeitpunkt in der Zukunft und an die dazu benötigte Eisenbahninfrastruktur als Teil des Bundesmobilitätsplanes nach § 15 Absatz 1 Nr. 3 d) des Bundesmobilitätsgesetzes.

(29b) Ein Netznutzungskonzept ist die auf die nächsten fünf Jahre bezogene Konkretisierung und Aktualisierung des Zielfahrplanes durch die Einteilung der Schienenwegkapazität oder der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen auf verschiedene Kategorien der Bündel von Systemtrassen (Trassenkontingente), die für bestimmte Zeitabschnitte festgelegt werden.

(29c) Ein Netznutzungsplan ist die konkrete Verteilung der im Netznutzungskonzept vorgesehenen Schienenwegkapazität und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen auf die verschiedenen Kategorien von Systemtrassen für den nächsten Jahresfahrplan.

(29d) [1]Eine Systemtrasse ist eine Zugtrasse für eine definierte Verkehrsart mit Mindestkriterien der Fahrdynamik einschließlich des bevorrechtigten Zuganges zu einer hierfür im Einzelfall voraussichtlich erforderlichen Kapazität in Serviceeinrichtungen. [2]Dabei wird zwischen folgenden Kategorien von Systemtrassen unterschieden: Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr, Schienengüterverkehr und Multifunktionstrassen. [3]Zugtrassen des Schienenpersonenverkehrs sind dabei vertaktet.

(29e) Multifunktionstrassen sind Systemtrassen, die für den Schienenpersonenverkehr oder für den Schienengüterverkehr genutzt werden können und die entweder im Netznutzungskonzept als solche bestimmt werden oder nach dem Entfall der Reservierung von Trassenkontingenten für eine Systemtrasse (Systemtrassenbindung) gemäß § 9e Absatz 1 oder § 9f zu Multifunktionstrassen werden.

§ 3 ERegG (Ziele der Regulierung)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

5. die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur*,*
6. die Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr und der durchschnittlichen Transportdauer im Schienengüterverkehr*,*
7. *die effektive und effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität und der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen und*
8. *die Erreichung von Betriebsstabilität.*

§ 9a ERegG neu (Vorkonstruktion von Systemtrassen)

(1) *Um im Sinne des § 3 Nummer 7 die effektive und effiziente Nutzung der Schienenwegekapazität und der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zu erreichen, werden Systemtrassen vorkonstruiert.*

(2) *Der Planungsprozess für die Vorkonstruktion der Systemtrassen erfolgt nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen in vier Schritten mit dem Zielfahrplan und mit dem Netznutzungskonzept, dem Netznutzungsplan und dem Jahresfahrplan in dessen Umsetzung.*

(3) *Die Vorkonstruktion der Systemtrassen erfolgt in angemessener, nichtdiskriminierender und transparenter Weise.*

§ 9b ERegG neu (Planungsgrundsatz für Resilienzreserven)

(1) *[1]Im Rahmen des Netznutzungskonzeptes und der Netznutzungspläne sind Resilienzreserven vorzuhalten. [2]Sie sind den für die Erreichung von Betriebsstabilität erforderlichen Maßnahmen vorbehalten, wobei davon auch präventive Maßnahmen zur Infrastrukturerhaltung umfasst sind.*

(2) *Die Vorhaltung von Schienenwegkapazität für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten ist so zu planen, dass Zugangsberechtigte möglichst wenig beeinträchtigt werden.*

§ 9c ERegG neu (Netznutzungskonzept)

(1) *[1]Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates ein Netznutzungskonzept zur Konkretisierung und Aktualisierung der Festsetzungen des Bundesmobilitätsplanes im Sinne des § 14 Absatz 4 des Bundesmobilitätsgesetzes zu erlassen. [2]Dabei setzt dieses Konzept im Sinne des § 1 Absatz 29b die Anforderungen an Fahrzeiten, Anschlüsse und Kapazitäten für verschiedene zeitliche Zielhorizonte fest. [3]Die Rechtsverordnung unterliegt der gerichtlichen Kontrolle im Rahmen des § 47 VwGO.*

(2) *Die betroffenen Betreiber der Schienenwege erstellen einen Entwurf, der bei der finalen Fassung des Netznutzungskonzeptes maßgeblich zu berücksichtigen ist, und übermitteln ihn spätestens zwölf Monate vor dem nach Absatz 4 Satz 2 maßgeblichen Zeitpunkt an das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes.*

(3) *Das Eisenbahn-Bundesamt, die Bundesnetzagentur sowie die auf den jeweiligen Schienenwegen aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen und die an einer Nutzung der Schienenwege oder der angeschlossenen Serviceeinrichtungen erkennbar interessierten Netzzugangsberechtigten werden im Rahmen der Erstellung des Netznutzungskonzeptes angehört.*

(4) *[1]Das Netznutzungskonzept umfasst den Zeitraum von fünf Fahrplanjahren. [2]Seine Erstellung soll die Dauer von zwölf Monaten nicht überschreiten. [3]Ein neues Netznutzungskonzept hat zeitlich lückenlos an das letzte Fahrplanjahr anzuschließen. [4]Die Veröffentlichung ist maximal 30 Monate und mindestens 18 Monate vor dem Beginn seiner Laufzeit vorzunehmen. [5]Eine Aktualisierung erfolgt jährlich sowie dann, wenn sich die maßgeblichen Tatsachen, auf denen das aktuelle Netznutzungskonzept fußt, grundlegend geändert haben.*

§ 9d ERegG neu (Netznutzungsplan)

(1) *[1]Die Betreiber der Schienenwege erstellen für ihre Schienenwege jeweils für jedes der fünf Jahre vor dem jeweiligen Fahrplanjahr einen Netznutzungsplan. [2]Sie konkretisieren und aktualisieren darin das Netznutzungskonzept, indem sie die nach der Planung vorhandene Schienenwegkapazität unter Berücksichtigung der Serviceeinrichtungen auf Systemtrassen für die einzelnen Kategorien verteilen. [3]Diese Systemtrassen unterliegen der Systemtrassenbindung und dürfen mit Ausnahme der nachfolgend geregelten Fälle nur für den ihnen jeweils zugewiesenen Zweck genutzt werden. [4]Nach Berücksichtigung der Resilienzreserven sind in den Netznutzungsplänen neben den Systemtrassen insbesondere Angaben festzusetzen über*

1. *geplante Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten, soweit das erforderlich ist,*
2. *Haltestellen im Schienenpersonenverkehr,*
3. *eventuelle sonstige Kapazitätsreserven.*

(2) *[1]Der Betreiber der Schienenwege hat in Abstimmung mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes, der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr sowie der Bundesnetzagentur den Markt zu beobachten und auf dieser Grundlage bei der Erstellung des Netznutzungsplanes zu prüfen, ob es erforderlich ist, Kapazitätsreserven innerhalb des Netznutzungsplanes für den unterjährigen Schienenpersonen- oder für den Schienengüterverkehr vorzuhalten. [2]Im Rahmen der Prüfung nach Satz 1 sind die Bedeutung von Güterverkehrsdiensten, insbesondere von grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, sowie mindestens die Anträge auf Netzzugang zu berücksichtigen, die innerhalb der letzten zwei Jahresfahrplanperioden (bzw. der früher als Netzfahrplanperioden bezeichneten Perioden) außerhalb des Jahresfahrplanes gestellt worden sind; zudem ist dem gesellschaftlichen Nutzen des Schienengüterverkehrs gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die hierdurch von der Schienenwegenutzung ausgeschlossen werden, Rechnung zu tragen. [3]Soweit sich ein entsprechender Bedarf abzeichnet, hat der jeweilige Betreiber der Schienenwege im Netznutzungsplan festzulegen, welcher Bedarf für Systemtrassen sich im Schienenperso-*

nen- und Schienengüterverkehr abzeichnet und welche Kontingente für unterjährige Verkehrs- bzw. Transportbedarfe als Kapazitätsreserven in der Form von Systemtrassen vorzuhalten sind. [4]Dies gilt auch für Fälle des § 55. [5]Diese Vorhaltung von Trassen ist in begründeten Fällen für den gesamten Jahresfahrplan möglich.

(3) *Die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und sonstigen Nutzungsberechtigten werden zur Ermittlung der Bedarfe vor der Erstellung des Netznutzungsplanes angehört.*

(4) *[1]Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes oder eine von ihm damit beauftragte Behörde genehmigt den jeweiligen Netznutzungsplan, wenn er den Vorgaben in Absatz 1 und 2 entspricht sowie die Vorgaben des Netznutzungskonzeptes einhält. [2]Die Entscheidung darüber ergeht in Form eines Verwaltungsaktes.*

(5) *[1]Die Regulierungsbehörde kann auf Vortrag des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Bundes die Abweichung des Netznutzungsplanes vom Netznutzungskonzept beanstanden und entsprechende Änderungen verlangen. [2]Kommt der Betreiber der Schienenwege binnen einer ihm gesetzten angemessenen Frist der Änderungsanordnung nicht nach, kann die Regulierungsbehörde die notwendwendigen Änderungen an Stelle des jeweiligen Betreibers der Schienenwege selbst anordnen und vollziehen. [3]Die Kosten trägt der Betreiber der Schienenwege.*

(6) *[1]Die Betreiber der Schienenwege veröffentlichen den Netznutzungsplan für ihre Eisenbahninfrastruktur neun Monate vor dem Anmeldeschluss zum Jahresfahrplan. [2]§ 19 Absatz 1 gilt entsprechend.*

§ 9e ERegG neu (Systemtrassenbindung im Schienenpersonennahverkehr)

[1]*Die im Netznutzungsplan vorgesehene Systemtrassenbindung einer vorkonstruierten Systemtrasse für den Schienenpersonenverkehr entfällt, wenn sie nicht nach § 9d Absatz 2 vom Betreiber der Schienenwege für sich abzeichnende Transportbedarfe zurückgehalten wird,*

1. *durch eine Freigabe der Systemtrasse, die durch den Aufgabenträger für Systemtrassen des Schienenpersonennahverkehrs oder durch das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes für Systemtrassen des Schienenpersonenfernverkehres gegenüber dem Betreiber der Schienenwege erklärt wird, oder*
2. *bei ihrer Nichtbestellung spätestens vier Monate nach dem Ende der Anmeldefrist für den Jahresfahrplan oder bei unterjährigen Verkehren zwei Monate vor dem jeweiligen Nutzungszeitpunkt.*

[2]Die freigegebenen Trassen unterfallen den Regelungen zu den Multifunktionstrassen. [3]Die Freigabe nach Satz 1 Nummer 1 ist zu erklären, wenn für die erklärungsbefugte Behörde absehbar ist, dass die Trasse nicht für den vorgesehenen Zweck genutzt werden wird. [4]Im Fall von durch Kapazitätsrahmenverträgen gesicherten Systemtrassen ist die Kündigungsfrist in § 49 Absatz 7 Satz 4 zu beachten.

§ 9f ERegG neu (Systemtrassenbindung im Schienengüterverkehr)

[1]*Die im Netznutzungsplan vorgesehene Systemtrassenbindung einer vorkonstruierten Systemtrasse für den Schienengüterverkehr entfällt bei ihrer Nichtbestellung spätestens vier Monate nach dem Ende der Anmeldefrist für den Jahresfahrplan, wenn sie nicht nach § 9d Absatz 2 vom Betreiber der Schienenwege für sich abzeichnende Transportbedarfe zurückgehalten wird. [2]Sie wird dann zu einer Multifunktionstrasse. [3]Im Fall von durch Kapazitätsrahmenverträge gesicherten Systemtrassen ist die Kündigungsfrist in § 49 Absatz 7 Satz 4 zu beachten.*

§ 9g ERegG neu (Systemtrassenbindung trotz unwesentlicher Abweichung)

Die Systemtrassenbindung entfällt nicht, wenn ein Antrag auf Zuweisung von Schienenwegkapazität im Sinne der § 51 und § 52 nur unwesentlich von den Anforderungen der Systemtrasse abweicht.

§ 9h ERegG neu (Beantragung von durch Entfall der Systemtrassenbindung entstandenen Multifunktionstrassen)

[1]*Nach § 9e Absatz 1 oder § 9f von der Systemtrassenbindung freigewordene Trassen sind so rechtzeitig zu ermitteln, dass sie nach Möglichkeit noch im Jahresfahrplan vergeben werden können.* [2]*Andernfalls können sie gemäß § 44 Abs. 1b in der laufenden Jahresfahrplanperiode beantragt werden.*

§ 13 ERegG (Serviceeinrichtungen)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen)

(1) [1]Der Antrag eines Zugangsberechtigten auf Zugang zur Serviceeinrichtung und auf das dortige Erbringen von Leistungen nach Anlage 2 Nummer 2 muss innerhalb einer von der Regulierungsstelle festgelegten angemessenen Frist beantwortet werden. [2]Das Angebot des Betreibers einer Serviceeinrichtung kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden.

(2) [1]Stellt der Betreiber einer Serviceeinrichtung nach Anlage 2 Nummer 2 Konflikte zwischen verschiedenen Anträgen fest, so hat er sich zunächst zu bemühen, allen Anträgen so weit wie möglich zu entsprechen. *[2]Dabei hat er in enger Abstimmung mit dem Betreiber der angrenzenden Schienenwege zu gewährleisten, dass über die Anträge auf Zugang zu der Serviceeinrichtung nur einheitlich mit denen über den Zugang zum Schienennetz für die Zugtrasse zu bzw. von der Serviceeinrichtung erfolgt.* [3]*Der Zugang zu der Serviceeinrichtung ist vorrangig in Kompatibilität mit den Systemtrassen zu vergeben.* [4]*Insoweit ist auch zu berücksichtigen, ob es eine zumutbare und tragfähige Alternative zu der jeweiligen Serviceeinrichtung gibt.* [5]Der Betreiber einer Serviceeinrichtung kann als Vorrangkriterium gemäß Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 *nachrangig* die abschließende Entscheidung über die Kapazitätszuweisung durch die Durchführung eines Höchstpreisverfahrens vorsehen. [6]In diesem Fall kann er das Höchstpreisverfahren nach Maßgabe des § 52 Absatz 8 Sätze 2 bis 5 bei der Regulierungsbehörde durchführen.

(3) [1]Besteht keine tragfähige Alternative und kann nicht allen auf nachgewiesenem Bedarf beruhenden Anträgen auf Zugang zu Kapazitäten in der betreffenden Serviceeinrichtung stattgegeben werden, so kann der Zugangsberechtigte Beschwerde bei der Regulierungsbehörde einlegen. [2]Die Regulierungsbehörde prüft, unabhängig von der Entscheidung nach § 73 Absatz 1 Nummer 1, den Fall und wird tätig, damit ein angemessener Teil der Kapazität dem Zugangsberechtigten zugewiesen wird. […]

(8) *Werden der Bau oder der Betrieb von Serviceeinrichtungen überwiegend aus öffentlichen Mitteln finanziert oder gefördert, so gilt für den Zugang zu ihnen und die Entgelte das Zugangsrecht und die Regulierung des Zuganges sowie der Entgelte wie bei öffentlichen Schienenwegen.*

§ 15 ERegG (Werksbahnen)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(3) [1]Der Betreiber einer Werksbahn kann den Zugang nach Absatz 2 Satz 1 jeweils zum Ablauf einer *Jahresfahrplanperiode* beenden. [2]Die Beendigung wird zum Ende der Fahrplanperiode wirksam, wenn die Zugangsberechtigten, denen bislang Zugang gewährt wurde, und die angeschlossenen Eisenbahnen davon schriftlich oder elektronisch spätestens zwei Monate vor Beginn der Frist, binnen derer Zugangsberechtigte Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen nach § 51 stellen können, unterrichtet worden sind.

§ 18 ERegG (Effektive Nutzung der Schienenwegkapazität)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen)

Die Regelungen über Entgelte und Kapazitätszuweisungen für Schienenwege nach diesem Gesetz sind so auszulegen, dass den Betreibern der Schienenwege ermöglicht wird, die verfügbare Schienenwegkapazität zu vermarkten und *im Sinne des § 3 Nummer 7* so effektiv wie möglich zu nutzen.

§ 19 ERegG (Schienennetz-Nutzungsbedingungen)

wird wie folgt geändert (Änderungen kursiv und unterstrichen):

(3) [1]Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen müssen Angaben zum Schienenweg, der den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung steht, *zu den Systemtrassen und zu ihren Zugangsbedingungen und zu den Zugangsbedingungen für die sonstigen Kapazitäten des betreffenden Schienenweges sowie über die Ausgestaltung der Kapazitätsrahmenverträge* enthalten sowie auf eine Internetseite verweisen, auf der die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen, die an das Netz des Betreibers der Schienenwege angeschlossen sind, unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. [2]Der Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen richtet sich nach Anlage 3. [3]Sie können Vorgaben für die Form der im Rahmen der Konsultation nach Absatz 2 erfolgenden Stellungnahmen enthalten. [4]Absatz 2 Satz 4 gilt entsprechend. […]

(5) [1]Die endgültigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind vor dem *Jahresfahrplanwechsel*, mindestens jedoch vier Monate vor Ablauf der Frist für einen Antrag auf Zuteilung von Schienenwegkapazität, zu veröffentlichen. [2]Sie dienen als Grundlage für das Zuweisungsverfahren und den Vertragsschluss für die Trassen der folgenden *Jahresfahrplanperiode*. [3]Mit Beginn der folgenden *Jahresfahrplanperiode* treten die Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Kraft und gelten für die Durchführung der Verkehre während der gesamten Fahrplanperiode.

§ 20 ERegG (Vereinbarungen zwischen einem Zugangsberechtigten und dem Betreiber der Schienenwege oder einer Serviceeinrichtung

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(1) Der Betreiber der Schienenwege schließt mit jedem Zugangsberechtigten die erforderlichen Vereinbarungen über

1. die Einzelheiten des Zugangs, insbesondere hinsichtlich des Zeitpunktes und der Dauer der Nutzung,
2. *die Art der einer Systemtrassenkategorie entsprechend zu erbringenden Verkehrsleistung,*
3. das zu entrichtende Entgelt und
4. die sonstigen Nutzungsbedingungen. […]

§ 23 ERegG (Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten für Schienenwege)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(2) [1]Ein Betreiber der Schienenwege hat zu gewährleisten, dass die Anwendung der Entgeltregelung zu gleichwertigen und nichtdiskriminierenden Entgelten für unterschiedliche Eisenbahnverkehrsunternehmen führt, die Verkehrsdienste gleichwertiger Art in vergleichbaren Teilen des Marktes erbringen, und dass die tatsächlich erhobenen Entgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Regeln entsprechen. [2]Unterscheidungen innerhalb von Verkehrsdiensten müssen*, vorbehaltlich des § 24,* bundesweit gelten. [3]Die Entgelte für die jeweiligen Leistungen sind, vorbehaltlich des *§ 24*, bundesweit zu mitteln.

An die Stelle der §§ 24-39 (Entgelte für die Nutzung von Schienenwegkapazität) treten folgende Regelungen:

§ 24 ERegG neu (Entgeltgrundsätze für Schienenwege und Serviceeinrichtungen)

(1) [1]*Unbeschadet von Satz 2 und den Absätzen 2 und 3 ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.* [2]*Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes wird ermächtigt, in*

Anwendung der Entgeltgrundsätze gemäß § 32 Absätze 4 bis 7 des Bundesmobilitätsgesetzes unter Beachtung der Festlegungen des Bundesmobilitätsplanes mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung Vorgaben für Aufschläge und Preisdifferenzierungen durch den Betreiber der Schienenwege zu machen.

(2) *[1]Der Betreiber der Schienenwege kann in Ergänzung zum Entgelt nach Absatz 1 Satz 1 weitere ihm entstehende Kosten bis hin zu den Vollkosten dadurch decken, dass er Aufschläge (Vollkostenaufschläge) auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erhebt, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. [2]Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen. [3]Durch Rechtsverordnung nach Absatz 1 Satz 2 sind verbindliche Vorgaben zur Ausgestaltung und Anwendung dieser Vollkostenaufschläge zu machen. [4]Bestehende Vollkostenaufschläge sollen künftig grundsätzlich abgeschmolzen werden, soweit das in Umsetzung der Vorgaben des Bundesmobilitätsplanes, zur effektiven und effizienten Auslastung des Netzes oder zur Sicherung der Markttragfähigkeit der Entgelte unter Beachtung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes erforderlich ist und anderweitig dafür Sorge getragen ist, dass der Betreiber der Schienenwege unter normalen geschäftlichen Umständen im Durchschnitt mehrerer Jahre ein mindestens ausgeglichenes Ergebnis erzielt.*

(3) *[1]Durch Rechtsverordnung nach Absatz 1 Satz 2 kann auch geregelt werden, inwieweit und wie lange Nachlässe auf das in Absatz 1 Satz 1 geregelte Entgelt für das Mindestzugangspaket gewährt werden können oder zu gewähren sind. [2]Das betrifft in Anwendung von Artikel 33 Richtlinie 2012/34/EU die Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder die Förderung der Auslastung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad. [3]Vor einer Regelung von Engeltnachlässen zur Absicherung der angestrebten Nutzung der Schienenwege auch in wirtschaftlichen oder gesellschaftlichen Ausnahmezuständen ist bei Bedarf die Zustimmung der EU-Kommission einzuholen. [4]Bestehende Nachlässe sind grundsätzlich abzuschmelzen, bis das Entgelt für das Mindestzugangspaket erreicht ist.*

(4) *[1]Im Netznutzungskonzept oder auch nur im Netznutzungsplan kann die zulässige Höchst- und Mindestgeschwindigkeit für Systemtrassen (Systemtrassengeschwindigkeit) verbindlich vorgegeben werden. [2]Die Anmeldung der Nutzung einer Systemtrasse ist nur bei der Einhaltung der Systemtrassengeschwindigkeit zulässig. [3]Bei Abweichungen von der Systemtrassengeschwindigkeit ist das Entgelt nicht nur für eine Systemtrasse, sondern für alle durch das tatsächliche Geschwindigkeitsprofil in Anspruch genommenen Systemtrassen zu entrichten.*

(5) *[1]Die Entgelte für den Schienenzugang innerhalb von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 und für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen dürfen mit Ausnahme von § 13 Absatz 8 die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinnes, nicht übersteigen. [2]Der Betreiber einer Serviceeinrichtung nach Anlage 2 Nummer 2 ist verpflichtet, die Entgelte so zu bemessen, dass sie angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sind. [3]Eine Beeinträchtigung der Grundsätze des Satzes 1 liegt insbesondere vor, wenn*

1. *Entgelte gefordert werden, die die entstandenen Kosten für das Erbringen der Leistungen in unangemessener Weise überschreiten oder*
2. *einzelnen Zugangsberechtigten Vorteile gegenüber anderen Zugangsberechtigten eingeräumt werden, soweit hierfür nicht ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt.*

§ 25 ERegG neu (Prüfung der Entgelte und Regulierung)

(1) *[1]Die Regulierungsbehörde prüft die vom Betreiber der Schienenwege seinen Entgelten zu Grunde gelegten unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes auf ihre Transparenz, sachliche Richtigkeit und Angemessenheit. [2]Der Betreiber der Schienenwege hat dazu ein*

Verfahren für die Zurechnung der Kosten zu den verschiedenen Kategorien von Leistungen, die für Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht werden, festzulegen.

(2) *[1]Solange und soweit Aufschläge im Sinne des § 24 Absatz 2 erhoben werden, findet eine Prüfung dieser Aufschläge nach Maßgabe der §§ 24 bis 37 des Eisenbahnregulierungsgesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), zuletzt geändert durch Gesetz vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1737) statt. [2]Aufschläge und Preisreduzierungen nach § 24 Absatz 1 Satz 2 werden auf ihre Angemessenheit, Transparenz und Diskriminierungsfreiheit geprüft.*

(3) *[1]Die Entgelte eines jeden Betreibers der Schienenwege für die Erbringung des Mindestzugangspaketes sind einschließlich der Entgeltgrundsätze nach Anlage 3 Nummer 2 von der Regulierungsbehörde zu genehmigen. [2]Die Genehmigung ist zu erteilen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen des Absatzes 1 und die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nummer 2 entsprechen. [3]Entspricht die Ermittlung der Entgelte diesen Anforderungen nicht, kann die Regulierungsbehörde die Ermittlung der Entgelte im erforderlichen Umfang anpassen und die sich hieraus ergebenden Entgelte genehmigen.*

(4) *[1]Der Betreiber der Schienenwege darf für das Erbringen des Mindestzugangspaketes keine anderen als die genehmigten Entgelte vereinbaren. [2]Ist in einem Vertrag eine Entgeltvereinbarung wegen Verstoßes gegen Satz 1 unwirksam, gilt das jeweils genehmigte oder mutmaßlich genehmigte Entgelt als vereinbart. [3]Das genehmigte Entgelt gilt als billiges Entgelt im Sinne des § 315 des Bürgerlichen Gesetzbuches.*

§ 26 ERegG neu (Entgeltnachlässe für Betreiber der Schienenwege)

(1) *Ungeachtet der grundsätzlichen Festlegung der Höhe der Kosten nach § 24 müssen alle Nachlässe auf Entgelte, die ein Betreiber der Schienenwege von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen erhebt, den in den Absätzen 2 bis 5 genannten Kriterien entsprechen.*

(2) *[1]Nachlässe sind auf die Höhe der tatsächlich vom Betreiber der Schienenwege eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen. [2]Bei der Festlegung der Höhe der Nachlässe sind Kosteneinsparungen, die bereits im Rahmen des erhobenen Entgeltes berücksichtigt wurden, außer Betracht zu lassen.*

(3) *Ein Betreiber der Schienenwege kann abweichend von Absatz 2 für im Einzelnen angegebene Verkehrsströme Entgeltregelungen einführen, die für alle Schienenwegnutzer zur Verfügung stehen und in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden.*

(4) *Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Schienenwegabschnitt erhoben werden.*

(5) *Nachlassregelungen werden in angemessener, nichtdiskriminierender und transparenter Weise auf alle Eisenbahnverkehrsunternehmen angewandt.*

§ 27 ERegG neu (Anwendung der Entgeltregelungen)

(1) *Jeder Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, den Zugangsberechtigten den Zugang zu Eisenbahnanlagen zu angemessenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Entgelten und Entgeltregelungen zu gestatten.*

(2) *[1]Die Entgeltregelungen für die Schienenwegnutzung müssen durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem jeweiligen Betreiber der Schienenwege Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten. [2]Diese Regelungen können Vertragsstrafen für Störungen des Netzbetriebes, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen.*

(3) *Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung nach Anlage 7 Nummer 2 gelten für das gesamte Netz eines Betreibers der Schienenwege.*

(4) *Absatz 2 gilt für Betreiber von Serviceeinrichtungen entsprechend.*

(5) *Die Absätze 2 und 3 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 35 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener delegierter Rechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.*

§ 40 ERegG (Entgelte für vorgehaltene Schienenwegkapazität)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(2) *entfällt.*

§ 42 ERegG (Rechte an Schienenwegkapazität)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(4) Das Recht, besondere Schienenwegkapazität in Form einer Zugtrasse in Anspruch zu nehmen, kann der Betreiber der Schienenwege Zugangsberechtigten längstens für die Dauer einer *Jahresfahrplanperiode* zuerkennen.

(5) Ein Betreiber der Schienenwege und ein Zugangsberechtigter können nach § 49 einen *Kapazitätsrahmenvertrag* über die Nutzung von Schienenwegkapazität in dem Netz des Betreibers der Schienenwege schließen, der eine Laufzeit von mehr als einer *Jahresfahrplanperiode* hat.

(6) [1]Beabsichtigt der Zugangsberechtigte, Schienenwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen Personenverkehrsdienst in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union zu betreiben, in dem das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2012/34/EU eingeschränkt ist, so muss er die betroffenen Betreiber der Schienenwege und die betroffenen Regulierungsbehörden mindestens 18 Monate vor Inkrafttreten des *Jahresfahrplans*, auf den sich der Antrag auf Fahrwegkapazität bezieht, davon in Kenntnis setzen. [2]Soweit die deutsche Regulierungsbehörde die Entscheidung trifft, bewertet sie die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge.

§ 43 ERegG (Rechte an und Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(4) [1]Wird das Recht auf Nutzung einer Serviceeinrichtung aus einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 und 3 innerhalb eines Monats nach Beginn einer ~~*Netz*~~*Jahresfahrplanperiode* oder nach dem vereinbarten Benutzungsbeginn ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, kann der Betreiber der Serviceeinrichtung insoweit die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. [2]Ist die Kündigung noch nicht erfolgt und stellt ein dritter Zugangsberechtigter einen Antrag auf die Nutzung dieser Serviceeinrichtung, ist das Angebot diesem Dritten gegenüber unter der aufschiebenden Bedingung der Kündigung zu machen. [3]Hat der Dritte das Angebot nach Satz 2 angenommen, muss der Betreiber der Serviceeinrichtung die in Satz 1 genannte Vereinbarung insoweit kündigen. [4]Der Zugangsberechtigte, dem nach Satz 3 gekündigt wurde, bleibt zum Ersatz des durch die Beendigung des Vertrags entstehenden Schadens verpflichtet; er hat insbesondere dem Betreiber der Serviceeinrichtung das entgangene Entgelt für die Nutzung der Serviceeinrichtung zu zahlen.

§ 44 ERegG (Zuweisung von Zugtrassen und Schienenwegkapazität)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(1) [1]Ein Betreiber der Schienenwege hat die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich des Verfahrens angemessen, nichtdiskriminierend und transparent durchzuführen. [2]Für den Fall, dass die Schienenwegkapazität durch Baumaßnahmen*, die nicht im Netznutzungsplan nach § 9d Absatz 2 vorhergesehen sind,* vorübergehend nur eingeschränkt zur Verfügung

steht, kann der Betreiber der Schienenwege ein besonderes Zuweisungsverfahren von Schienenwegkapazität im *Jahresfahrplan* anwenden. […] [6]Die als Ergebnis der Konsultation beabsichtigte Verteilung der Schienenwegkapazität wird für Trassenanmeldungen zum *Jahresfahrplan* verbindlich, wenn sie die Regulierungsbehörde nicht nach § 73 Absatz 1 Nummer 6 abgelehnt und der Betreiber der Schienenwege die endgültige Festlegung der Verteilung der Kapazität auf die Verkehrsarten veröffentlicht hat.

(1a) [1]*Die nach § 9d Absatz 2 im Netznutzungsplan vorgehaltenen Trassen können im Rahmen der laufenden Jahresfahrplanperiode beantragt werden.* [2]*Der Betreiber der Schienenwege regelt in seinen nach § 19 veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen das Verfahren, in dem über diese Anträge entschieden wird.*

(1b) [1]*Der jeweilige Betreiber der Schienenwege muss über Anträge nach § 9h Absatz 1 unverzüglich entscheiden, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen.* [2]*Das Angebot kann der Zugangsberechtigte grundsätzlich nur innerhalb von einem Arbeitstag annehmen.* [3]*Ist die Bearbeitung besonders aufwändig, kann der Betreiber der Schienenwege von der Frist nach Satz 1 abweichen.* [4]*Diese Fälle und die abweichend von Satz 1 geltenden Fristen muss er in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 veröffentlichen.*

(1c) Im Fall nicht taktgebundener Personenverkehre können die Zugangsberechtigten Multifunktionstrassen im Sinne des Absatzes 1a und 1b entweder auf der Basis des Jahresfahrplanes nach § 51 Absatz 1 oder im Rahmen der laufenden Jahresfahrplanperiode nach § 9h Satz 2 beantragen.

§ 45 ERegG (Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

entfällt.

§ 46 ERegG (Verfahren zur Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(1) [1]Die Genehmigung der Entgelte ist mindestens sechs Monate vor Ablauf der in § 51 Absatz 1 Satz 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den *Jahresfahrplan* schriftlich oder elektronisch bei der Regulierungsbehörde zu beantragen. […]

(4) Die Genehmigung ist mindestens für den Zeitraum einer *Jahresfahrplanperiode* zu erteilen sowie grundsätzlich bis zum Ende einer *Jahresfahrplanperiode* zu befristen.

§ 47 ERegG (Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Kapazität und bei der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(6) [1]Im Rahmen der Zusammenarbeit nach Absatz 1 müssen die Betreiber von Eisenbahnanlagen den Bedarf an grenzüberschreitenden Zugtrassen bewerten und deren Einrichtung vorschlagen, soweit ein Bedarf dafür besteht. [2]Sie haben deren Einrichtung sicherzustellen, um den Betrieb von Güterzügen zu erleichtern, für die ein Antrag außerhalb des *Jahresfahrplans* nach § 56 gestellt wurde.

§ 49 ERegG (*Kapazitätsrahmenvertrag*)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv):

(1) [1]*Ein Kapazitätsrahmenvertrag kann zwischen dem Betreiber der Schienenwege und einem Zugangsberechtigten über die Sicherung von Systemtrassen des Schienengüterverkehres und von Multifunktionstrassen sowie von nicht systemtrassengebundenen Verkehren geschlossen werden.* [2]*Der Kapazitätsrahmenvertrag und seine Änderung bedürfen der vorherigen Genehmigung der Regulierungsbehörde.*

(2) *[1]Im Netznutzungskonzept können Systemtrassenbandbreiten für die mehrjährige Nutzung vorgesehen werden. [2]Hierzu sind dort bereits abgeschlossene Kapazitätsrahmenverträge zu berücksichtigen.*

(3) *[1]In dem Kapazitätsrahmenvertrag müssen die Merkmale der vom Zugangsberechtigten zu beantragenden und ihm zuzuweisenden Schienenwegkapazität für den in den Absätzen 7 bis 9 genannten Zeitraum festgelegt werden. [2]Der Kapazitätsrahmenvertrag darf keine Zugtrassen im Einzelnen regeln, muss aber so gestaltet sein, dass er den berechtigten kommerziellen Erfordernissen des Zugangsberechtigten entspricht. [3]Der Kapazitätsrahmenvertrag verleiht dem zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Anspruch auf die Zuweisung einer Systemtrasse, die der nach Satz 1 im Kapazitätsrahmenvertrag vereinbarten Kapazitätsbandbreite entspricht.*

(4) *[1]Ist ein Kapazitätsrahmenvertrag im Netznutzungskonzept vorgesehen, hat der Betreiber der Schienenwege die Pflicht, ein Angebot auf Abschluss eines entsprechenden Kapazitätsrahmenvertrages gegenüber einem Eisenbahnverkehrsunternehmen abzugeben. [2]Kommt der Betreiber der Schienenwege dem nicht nach, kann dies die Regulierungsbehörde auf Antrag eines Eisenbahnverkehrsunternehmens verlangen. [3]Kommt es nach dem Ablauf einer durch die Regulierungsbehörde gesetzten angemessenen Frist nicht zum Abschluss des Kapazitätsrahmenvertrages, gilt dieser dennoch als geschlossen.*

(4a) entfällt.

(5) *[1]Der Kapazitätsrahmenvertrag darf die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Zugangsberechtigte nicht ausschließen. [2]Artikel 8 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität (ABl. L 94 vom 8.4.2016, Satz 1) ist nicht anzuwenden.*

(6) *[1]Kapazitätsrahmenverträge müssen im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes geändert oder eingeschränkt werden können. [2]Im Kapazitätsrahmenvertrag sind daher Regelungen über dessen Änderung oder Kündigung vorzusehen.[3]Es können für diese Fälle auch Vertragsstrafen vereinbart werden.*

(7) *[1]Kapazitätsrahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren und können um die gleichen Zeiträume wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden. [2]Der Betreiber der Schienenwege kann einer kürzeren oder längeren Laufzeit in besonderen Fällen zustimmen. [3]Jede Laufzeit von über fünf Jahren ist durch das Bestehen geschäftlicher Verträge, besonderer Investitionen oder Risiken zu rechtfertigen. [4]Die Kündigungsfrist beträgt fünf Jahre, es sei denn, ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen tritt in den Kapazitätsrahmenvertrag ein.*

(8) *Jeder Kapazitätsrahmenvertrag mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren bedarf bezüglich der Laufzeit einer zusätzlichen Genehmigung der Regulierungsbehörde.*

(9) *[1]Für Dienste auf besonderen Schienenwegen im Sinne des § 57, die vom Zugangsberechtigten zu begründende erhebliche und langfristige Investitionen erfordern, können Kapazitätsrahmenverträge eine Laufzeit von bis zu 15 Jahren haben. [2]Eine längere Laufzeit als 15 Jahre ist nur in Ausnahmefällen zulässig, insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem wenn die Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mehrjährigen Abschreibungsplanes, einhergehen. [3]In einem solchen Fall kann der Kapazitätsrahmenvertrag genaue Angaben zu den Schienenwegkapazitäten, die dem Zugangsberechtigten für die Laufzeit des Kapazitätsrahmenvertrages zur Verfügung zu stellen sind, festlegen. [4]Diese Angaben können unter anderem die Nutzungshäufigkeit, den Umfang und die Qualität der Zugtrassen einschließen. [5]In dem Kapazitätsrahmenvertrag muss festgelegt werden, dass der Betreiber der Schienenwege die reservierte Schienenwegkapazität verringern kann, wenn die Nutzung dieser Schienenwegkapazität in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb des Schwellenwertes nach § 60 liegt.*

(10) *[1]Unter Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse ist jeder Kapazitätsrahmenvertrag allen Zugangsberechtigten offenzulegen; § 4 gilt entsprechend. [2]Dies kann auch durch die Einstellung auf der Internetseite des Betreibers der Schienenwege erfolgen.*

(11) *Die Absätze 1 bis 10 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 42 Absatz 8 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.*

(12) *[1]Führt die Koordinierung nach Artikel 9 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 nicht zu einer Einigung, hat der Betreiber der Schienenwege nach der Zweckbestimmung des Kapazitätsrahmenvertrages in entsprechender Anwendung des § 52 Absatz 7 und 8 zu entscheiden. [2]Artikel 9 Absatz 3 bis 6 und Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 sind nicht anzuwenden.*

(13) *Der Bund wird ermächtigt durch Rechtsverordnung die Spezifikationen der Leistungen im Sinne des § 15 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für Kapazitätsrahmenverträge und bei Bedarf auch generell für die Nutzung von Systemtrassen des Deutschlandtaktes im Sinne des § 14 Absatz 4 Satz 1 des Bundesmobilitätsgesetzes vorzugeben.*

§ 49a ERegG (Verfahren zur Genehmigung von *Kapazitätsrahmenverträgen*)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(1) [1]Der Betreiber der Schienenwege beantragt die Genehmigung der *Kapazitätsrahmenverträge* und deren Änderung schriftlich oder elektronisch bei der Regulierungsbehörde. [2]Dem Antrag sind, soweit nicht öffentlich zugänglich, die Rahmenkapazitätserklärung oder Informationen nach Artikel 3 Absatz 3 und 4 und die Ergebnisse der Prüfungen nach Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 beizufügen. [3]Die Regulierungsbehörde bestätigt den Eingang des Antrags schriftlich oder elektronisch und weist den Antragsteller unverzüglich auf fehlende oder unrichtige Unterlagen hin.

(2) Die Regulierungsbehörde erteilt die Genehmigung, wenn

1. die Anforderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 und des § 49 erfüllt sind und
2. *die Vereinbarkeit mit dem Netznutzungskonzept gegeben ist.*

(3) [1]Trifft die Regulierungsbehörde innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Vorliegen der vollständigen Unterlagen keine Entscheidung, so gilt der beantragte *Kapazitätsrahmenvertrag* oder dessen Änderung als genehmigt. [2]Im Übrigen gilt § 42a des Verwaltungsverfahrensgesetz.

(4) Die Genehmigung der längeren Laufzeit von Rahmenverträgen nach § 49 Absatz *8* kann durch die Zugangsberechtigten beantragt werden.

§ 50 ERegG (Zeitplan des Zuweisungsverfahrens im *Jahresfahrplan*)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(2) [1]Ein Betreiber der Schienenwege hat mit den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege zu vereinbaren, welche grenzüberschreitenden Zugtrassen in den *Jahresfahrplan* aufgenommen werden müssen, bevor Konsultationen nach § 52 Absatz 5 über den *Jahresfahrplanentwurf* aufgenommen werden. [2]Änderungen dürfen nur vorgenommen werden, wenn dies unbedingt erforderlich ist.

§ 51 ERegG (Antragstellung)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(1) [1]Die Zuweisung von Schienenwegkapazität hat der Zugangsberechtigte bei dem Betreiber der Schienenwege zu beantragen, dessen Netz genutzt werden soll. [2]Die Frist für den Eingang der Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität im *Jahresfahrplan* endet am zweiten Montag im April um 24 Uhr. […]

(2) Ein Zugangsberechtigter, der Vertragspartei eines *Kapazitätsrahmenvertrages* ist, hat entsprechend den rahmenvertraglich vereinbarten Bandbreiten seinen Bedarf an Schienenwegkapazität anzumelden. […]

§ 52 ERegG (*Jahresfahrplanerstellung*, Koordinierungsverfahren, Streitbeilegungsverfahren)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss, soweit ihm dies möglich ist, allen Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität, einschließlich der Anträge auf netzübergreifende Zugtrassen, stattgeben.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege darf *ungeachtet der nachfolgenden Bestimmungen* lediglich in den in § 55 und § 57 bestimmten Fällen besonderen Verkehrsarten im *Jahresfahrplanerstellungs*- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen.

(3) Ergeben sich bei der *Jahresfahrplanerstellung* Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, so hat der Betreiber der Schienenwege die Anträge zu koordinieren, um alle Erfordernisse zu erfüllen und allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben, soweit dies möglich ist.

(4) *entfällt.*

(5) [1]Der Betreiber der Schienenwege hat durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken. [2]Zu diesem Zweck hat er die folgenden Informationen den betroffenen Zugangsberechtigten innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und schriftlich oder elektronisch offenzulegen:

1. die von den übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen;
2. die den übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Zugtrassen;
3. die auf den betreffenden Strecken nach Absatz 2 vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen und
4. vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Schienenwegkapazität verwendeten Kriterien.

[3]Diese Informationen werden nach Maßgabe des § 4 bereitgestellt, ohne dass die Identität anderer Zugangsberechtigter offengelegt wird, es sei denn, die Zugangsberechtigten haben einer Offenlegung zugestimmt.

(6) [1]Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. [2]Sie tragen insbesondere

1. der Schwierigkeit, grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und
2. den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Betreiber der Schienenwege

Rechnung.

(7) [1]Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des § 66 hat jeder Betreiber der Schienenwege für Streitfälle in Bezug auf die Zuweisung von Schienenwegkapazität ein Verfahren vorzusehen, das geeignet ist, Streitigkeiten rasch beilegen zu können. *[2]Danach soll der Betreiber der Schienenwege vorbehaltlich der Bestimmungen der § 55 und § 57 und der nach der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 reservierten Trassen in den Güterverkehrskorridoren nach Maßgabe folgender Reihenfolge entscheiden:*

1. *Bei Anträgen, die auch nach Maßgabe des § 9g einer Systemtrasse des Netznutzungsplanes entsprechen, ist folgende Reihenfolge zu beachten:*

a) Anträge, die sich auf eine Zusage zu Linienbündeln nach § 15 Absatz 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes beziehen,

b) Anträge, die sich auf Verkehrsleistungen beziehen, die gemäß § 15 Absatz 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zugesagt wurden,

c) Anträge, die sich auf Schienenpersonenverkehre beziehen, für die ein Verkehrsvertrag nach § 15 Absatz 2 AEG abgeschlossen wurde,

d) Anträge, die sich auf Rechte aus Kapazitätsrahmenverträgen im Sinne des § 49 beziehen,

2. *Hinsichtlich sonstiger Anträge ist folgende Reihenfolge zu beachten:*

a) Anträge auf grenzüberschreitende Zugtrassen,

b) Anträge auf Zugtrassen für den Schienengüterverkehr.

[3]Abweichungen von dieser Reihenfolge sind insbesondere aus Gründen der sicheren Durchführung von Zugfahrten möglich. [4]Bei seiner Entscheidung hat der Betreiber der Schienenwege die Auswirkungen auf andere Betreiber der Schienenwege angemessen zu berücksichtigen.

(8) [1]Bei einer Entscheidung zwischen gleichrangigen Verkehren ~~*im Sinne des Absatzes 7 Satz 2*~~ hat der Betreiber der Schienenwege die Entgelte für die streitigen Zugtrassen gegenüberzustellen und

1. bei einem Konflikt zwischen zwei *System- respektive* Zugtrassen der *Trasse* den Vorrang einzuräumen, bei der das höchste Regelentgelt zu erzielen ist,
2. bei einem Konflikt zwischen mehr als zwei *System- respektive* Zugtrassen den Trassen den Vorrang einzuräumen, bei denen in der Summe das höchste Regelentgelt zu erzielen ist.

~~*[2]Ist zwischen vertaktetem Schienenpersonennahverkehr und anderem Verkehr nach Absatz 7 zu entscheiden, kann der Betreiber der Schienenwege abweichend von Satz 1 dem vertakteten Schienenpersonennahverkehr den Vorrang einräumen.*~~ *[32]*Ist eine Entscheidung auf dieser Grundlage nicht möglich, muss der Betreiber der Schienenwege die Zugangsberechtigten auffordern, innerhalb von fünf Arbeitstagen ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das auf der Grundlage der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu zahlen wäre. *[43]*Die Angebote dürfen dem Betreiber der Schienenwege ausschließlich über die Regulierungsbehörde zugeleitet werden, die die übrigen Bieter nach Ablauf der Frist von fünf Arbeitstagen über die Angebote und deren Höhe informiert. *[54]*Der Betreiber der Schienenwege hat gegenüber dem Zugangsberechtigten, der das höchste Entgelt zu zahlen bereit ist, das Angebot nach § 54 zu machen. *[65]*Entgeltnachlässe sind in diesen Fällen unzulässig. *[76]*Ergänzungen und Abweichungen hat der Betreiber der Schienenwege in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. *[87]*Gelangt dieses System zur Anwendung, muss innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung getroffen werden.

(9) Das Regelentgelt im Sinne von Absatz 8 beinhaltet *auch* ~~*nicht*~~ umweltbezogene Aufschläge oder *Nachlässe nach § 24 Absatz 2 und 3*, insbesondere *eine* ~~*keine*~~ Entgeltdifferenzierung nach Lärmauswirkungen.

(10) Im Verfahren nach Absatz 8 Satz 2 bis ~~*7*~~ *6* gilt das höchste Entgelt als das genehmigte Entgelt.

(11) [1]*Bezieht sich die Bestellung einer Systemtrasse nur auf Teilstreckenverkehre im Güter- und Personenverkehr, ist im Rahmen der Koordinierung sicherzustellen, dass auch diese Verkehre – etwa durch die Kombination mehrerer Teilbestellungen zu einer Systemtrasse – ermöglicht werden. [2]Im Konfliktfall hat allerdings die Nutzung einer kompletten Systemtrasse Vorrang, es sei denn, der Teilstreckenverkehr wird dadurch gänzlich ausgeschlossen.*

§ 52a ERegG (Pilotprojekte zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und der Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts; Verordnungsermächtigung)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

entfällt.

§ 53 ERegG (*Jahresfahrplanerstellung*, Konsultationsverfahren)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(1) [1]Ein Betreiber der Schienenwege muss spätestens vier Monate nach Ablauf der in § 51 Absatz 1 Satz 2 genannten Frist einen vorläufigen *Jahresfahrplanentwurf* erstellen. [2]Er hat die Beteiligten zum vorläufigen *Jahresfahrplanentwurf* anzuhören und ihnen zur Stellungnahme eine Frist von mindestens einem Monat einzuräumen. [3]Beabsichtigte Ablehnungen von Anträgen sind zu begründen. [4]Beteiligte im Sinne des Satzes 2 sind alle Zugangsberechtigten, die Schienenwegkapazität nachgefragt haben, sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des *Jahresfahrplans* auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden *Jahresfahrplanperiode* Stellung nehmen möchten.

(2) Der Betreiber der Schienenwege hat berechtigten Beanstandungen am vorläufigen *Jahresfahrplanentwurf* innerhalb einer festzulegenden Frist, die nach § 19 Absatz 5 in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen ist, Rechnung zu tragen.

(3) Nach Ablauf der Frist steht der endgültige *Jahresfahrplanentwurf* fest.

§ 53a ERegG neu (Veröffentlichung der Systemtrassenbelegung)

(1) [1]*Der Betreiber der Schienenwege veröffentlicht und aktualisiert stetig, welche Systemtrassen und sonstigen Kapazitäten belegt sind.* [2]*Insbesondere stellt er folgende Informationen zur Verfügung:*

1. *Den veröffentlichten, endgültigen Jahresfahrplan, inklusive seiner stetigen Aktualisierung hinsichtlich noch verfügbarer Systemtrassen und sonstiger Kapazitäten sowie deren zeitlicher und preislicher Nutzungsbedingungen;*
2. *Die von Kapazitätsrahmenverträgen im Sinne des § 49 dieses Gesetzes und von Zusagen nach § 15 Absatz 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes über die aktuelle Jahresfahrplanperiode hinaus betroffenen Systemtrassen;*
3. *Die unterjährig zugewiesenen Systemtrassen und sonstigen Kapazitäten.*

(2) *Die Veröffentlichung erfolgt im Internet; die Adresse der Internetseite ist im Bundesanzeiger bekannt zu machen.*

§ 54 ERegG (Nutzungsvertrag)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

[1]Steht der endgültige *Jahresfahrplanentwurf* fest, hat der Betreiber der Schienenwege unverzüglich […].

§ 56 ERegG (Anträge außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

entfällt.

§ 60 ERegG (Nutzung von Zugtrassen)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(2) [1]Wird das Recht auf Nutzung von Zugtrassen aus einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 innerhalb eines Monats nach Beginn einer *Jahresfahrplanperiode* oder dem vereinbarten Benutzungsbeginn ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, kann der Betreiber der Schienenwege insoweit die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. […]

§ 61 ERegG (Schienenwegekapazität für Instandhaltungsarbeiten)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

entfällt.

§ 66 ERegG (Die Regulierungsbehörde und ihre Aufgaben)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(3) [1]Kommt eine Vereinbarung über den Zugang oder über einen *Kapazitätsrahmenvertrag* nicht zustande, können die Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durch die Regulierungsbehörde auf Antrag des Zugangsberechtigten oder von Amts wegen überprüft werden. [2]Der Antrag ist innerhalb der Frist zu stellen, in der das Angebot zum Abschluss von Vereinbarungen nach § 13 Absatz 1 Satz 2 oder § 54 Satz 3 angenommen werden kann.

§ 72 ERegG (Besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

Alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Regulierungsbehörde unter Angabe der maßgeblichen Gründe unverzüglich zu unterrichten über

1. die beabsichtigte Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen für den *Jahresfahrplan* einschließlich des Mindestzugangspaketes, sofern Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden sollen,
2. die beabsichtigte Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich des Mindestzugangspaketes außerhalb der Erstellung des *Jahresfahrplanes*, sofern Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden sollen,
3. die beabsichtigte Entscheidung über den Zugang zu Serviceeinrichtungen einschließlich der damit verbundenen Leistungen, sofern Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden sollen,
4. die beabsichtigte Entscheidung über die Ablehnung *des Antrages auf Abschluss eines Kapazitätsrahmenvertrages,*
5. […].

§ 80 ERegG (Übergangsregelung)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(3) Die §§ 10a und 31a sind ab der nächsten beabsichtigten Änderung der Nutzungsbedingungen oder der Entgelte für Personenbahnsteige oder Laderampen anzuwenden, spätestens jedoch ab der *Jahresfahrplanperiode* 2022/2023.

(6) *Für eine Übergangszeit, deren Ende und weitere Details durch Gesetz festgestellt wird, gelten die §§ 24 bis 40 dieses Gesetzes noch mit der Maßgabe weiter, dass […]*

Anlage 2 zu den §§ 10 bis 14 (Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringende Leistungen)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:

a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität der Eisenbahn *einschließlich des Zuganges zu den Personenbahnsteigen und Laderampen*;

b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Schienenwegkapazität *einschließlich des Zuganges zu den Personenbahnsteigen und Laderampen*;

c) […]

2. Der Zugang, einschließlich des Schienenzugangs, wird zu folgenden Serviceeinrichtungen, soweit vorhanden, und zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden, gewährt:

a) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschließlich Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf *mit Ausnahme des Zuganges zu den Personenbahnsteigen und Laderampen*; […]

Anlage 3 zu § 19 (Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 müssen folgende Angaben enthalten:

1. [1]Einen Abschnitt mit Angaben zur Art des Schienenwegs, der den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Schienenweg. [2]Die Angaben in diesem Abschnitt müssen, auf Jahresbasis, mit den Eisenbahninfrastrukturregistern nach § 29 Absatz 3 der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung im Einklang stehen oder auf diese verweisen.

1a. Einen Abschnitt zu den Systemtrassen und den Parametern ihrer Vorkonstruktion.

2. [1]Einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Entgelte. [2]Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anlage 2 aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. *~~[3]Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 34 bis 40 in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden.~~ [34]*Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den kommenden fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen.

3. [1]Einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität. [2]Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Schienenwegs, der den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. [3]In diesem Abschnitt sind ferner die Abwicklung und die Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Schienenwegkapazität anzugeben. Er enthält spezifische Kriterien, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere

a) […]

b) […]

c) Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens und der Verfahren, die bei der Anforderung von Informationen zur *Jahresfahrplanerstellung* einzuhalten sind, sowie der Verfahren zur zeitlichen Planung planmäßiger und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten, […].

[3]In diesem Abschnitt ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Güterverkehrsdienste, der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste und der Anträge außerhalb des *Jahresfahrplans* sicherzustellen. […]

Anlage 4 zu den §§ 25-27 (Anreizsetzung)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

entfällt.

Anlage 5 zu § 29 (Grundsätze und Eckdaten für Regulierungsvereinbarungen zwischen den zuständigen Stellen und Betreibern der Schienenwege)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

entfällt.

Anlage 6 zu § 34 (Abweichungen und Ergänzungen von Durchführungsrechtsakten der Kommission)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

entfällt.

Anlage 7 zu § 36 Absatz 2 und § 39 (Anforderungen in Bezug auf die Kosten der Eisenbahnanlagen und Zugangsentgelte)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

entfällt.

Artikel 7 Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

§ 9 BEVVG (Zusammenarbeit zwischen Regulierungs-, Genehmigungs- und Kartellbehörden *und der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr*)

wird wie folgt geändert (Änderung kursiv und unterstrichen):

(1) [1]Die *Regulierungsbehörden, die Sicherheitsbehörden, die Genehmigungsbehörden, die Kartellbehörden und die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr (im Folgenden insgesamt als „Behörden" bezeichnet)* arbeiten auf der Grundlage des Absatzes 2 zusammen. [2]Alle übermittelten Informationen sind in den Verfahren der die Informationen empfangenden Behörde verwertbar. [3]Etwaige Beweisverwertungsverbote bleiben davon unberührt.

(2) [1]Diese Behörden haben gemeinsam einen Rahmen für den Austausch von Informationen und die Zusammenarbeit zu schaffen, der dazu dient, eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs oder der Sicherheit auf dem Eisenbahnmarkt *oder der Erreichung der den Eisenbahnverkehr betreffenden Vorgaben und Ziele des Bundesmobilitätsplanes* zu verhindern. [2]In diesem Rahmen ist auch ein Mechanismus vorzusehen, mit dem einerseits die Regulierungsbehörde *und die Kartellbehörde* den Sicherheits- und Genehmigungsbehörden Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die den Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt beeinträchtigen können, und andererseits die Sicherheitsbehörde der Regulierungsbehörde, *der Kartellbehörde* und der Genehmigungsbehörde Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die die Sicherheit beeinträchtigen können; *die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr ist jeweils zu beteiligen*. [3]Unbeschadet der Unabhängigkeit der betreffenden Behörde in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich prüft die betreffende Behörde solche Empfehlungen, bevor sie entsprechende Entscheidungen trifft. [4]Beschließt die betreffende Behörde, von diesen Empfehlungen abzuweichen, so führt sie in ihren Entscheidungen die Gründe dafür an.

(3) [1]Die Aufgaben und Zuständigkeiten der Kartellbehörden nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen bleiben unberührt. [2]Die Regulierungsbehörden, die Eisenbahnaufsichtsbehörden, die Kartellbehörden und die nach dem Telekommunikationsgesetz und dem Energiewirtschaftsgesetz zuständigen Regulierungsbehörden *sowie die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr* teilen einander Informationen mit, die für die Erfüllung der jeweiligen Aufgaben von Bedeutung sein können. [3]Insbesondere sollen sie sich gegenseitig über beabsichtigte Entscheidungen informieren, mit denen ein missbräuchliches oder diskriminierendes Verhalten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen untersagt werden soll.

[4]Sie sollen einander Gelegenheit zur Stellungnahme geben, bevor das Verfahren von der zuständigen Behörde abgeschlossen wird.

Artikel 8 Schlussvorschriften

§ 1 (Inkrafttreten)

Dieses Gesetz tritt […] in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Obwohl die verkehrspolitischen Ambitionen für einen menschen- und umweltgerechten Verkehr im Verlauf der letzten dreißig Jahre zunehmende Akzeptanz in Politik und Bevölkerung erfahren haben, fehlt es fast vollständig an einer konkreten Umsetzung der nachfolgend dargestellten Zielvorstellungen für eine solche Verkehrsgestaltung:

- Mobilität für alle sichern (Barrierefreiheit, Autonomie für Kinder und Senioren, Mobilität unabhängig von Vermögens- und Einkommensverhältnissen)
- Verkehrssicherheit für alle erhöhen („Vision Zero“)
- wirksame Reduzierung des Ausstoßes klimaschädlicher Gase und mittelfristige Erreichung von Klimaneutralität im Verkehrssektor gemäß den Vorgaben des Pariser Klimaabkommens
- Flächenbedarf des Verkehrs reduzieren („lebenswerte Städte“, Raum für „verkehrsfremde“ Funktionen von Straßen und Plätzen)
- negative Folgewirkungen reduzieren für Gesundheit und Umwelt (u.a. Lärm, Schadstoffe, Ressourcenverbrauch)

Bisher vorgeschlagene/ausgearbeitete Umsetzungsstrategien und Ergebnis- und Handlungsziele auf verschiedenen Handlungsebenen (Bund, Länder, Kommunen) beschäftigen sich im Kern mit der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung oder der Erhöhung der Effizienz der Antriebstechnik bzw. der Verkehrssysteme. Tatsächlich wurden und werden diese Konzepte bisher aber gar nicht oder nur in unzureichender Weise umgesetzt.

Das Verkehrsgeschehen in Deutschland genügt damit nicht den Zielen eines menschen- und umweltgerechten Verkehrs. Die Analyse des heutigen Verkehrsgeschehens zeigt insbesondere folgende Fehlentwicklungen und Problemschwerpunkte:

- Per Saldo und in der Gesamtbetrachtung aller Wege ist es in den letzten dreißig Jahren nicht gelungen, Verkehr zu vermeiden. Die Zahl der durchschnittlich täglich unternommenen Wege und damit die Mobilität ist seit dreißig Jahren mehr oder weniger unverändert. Allerdings ist ein starker Trend zu immer längeren Wegen zu verzeichnen. Die Verkehrsleistung steigt, ohne dass die Mobilität zunimmt. Insbesondere die täglichen Wege zur Arbeit und in den letzten Jahren verstärkt die Wege im Freizeitverkehr werden immer länger. Der überörtliche Verkehr und in der Folge auch die Verkehrsleistung insgesamt haben in den letzten dreißig Jahren daher stark zugenommen. Ob und in welchem Umfang die Corona-Pandemie hier Veränderungen durch verstärkte Nutzung von Home-Office oder Videokonferenzen bewirkt, ist noch nicht absehbar.
- In den letzten Jahrzehnten ist die Straßenverkehrsinfrastruktur durch Neubau und Ausbau gewachsen. Dieser Zuwachs ist sowohl Folge wie Ursache des starken Aufwuchses der Verkehrsleistungen. Durch die Kapazitätserweiterungen haben die Verkehrsdichte und die Zahl der Staus insbesondere in Ballungsräumen und im Fernverkehr in den letzten dreißig Jahren massiv zugenommen.
- Hingegen wurden die Bedingungen für den alltäglichen Rad- und Fußverkehr nur in engen Grenzen und insbesondere nicht systemhaft verbessert. Allerdings liegt Radfahren (dennoch) im Trend und konnte seinen Anteil im Verkehrsmarkt verbessern.
- Gegen den Trend der Entwicklung der Straßenverkehrsinfrastruktur wurde das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr in den 1990er Jahren massiv reduziert und ist erst in den letzten zehn Jahren wieder auf moderatem Wachstumskurs. Der

Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist seit Ende der 1990er Jahre auf kontinuierlichen Wachstumskurs. Der Anteil des Eisenbahnpersonenverkehrs an der Verkehrsleistung insgesamt steigt daher per Saldo nur leicht an.

- Im öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV ohne SPNV) ist für die letzten dreißig Jahre keine bundeseinheitliche Entwicklung zu erkennen, auch wenn die Fahrgastzahlen teilweise deutlich gestiegen sind. Umfang und Qualität des lokalen und regionalen Angebotes sind stark abhängig von den finanziellen Handlungsspielräumen der kommunalen Gebietskörperschaften sowie den Fördermöglichkeiten des jeweiligen Bundeslandes. Eine besondere Schwäche des öffentlichen Nahverkehrs ist die häufig zu kleinteilige territoriale Verantwortung: Die im Regelfall ortsbezogen verantworteten Ausbauplanungen des ÖPNV legen ihren Fokus oft nicht auf die starken Zuwächse im ortsübergreifenden Verkehr.
- Der Schienengüterverkehr ist auf Langstecken und bei „bahnaffinen Gütern" stark. Allerdings hat seine „Flächendurchdringung" in den letzten 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. Das Binnenschiff besetzt eine Nische im Gütertransport, die tendenziell schrumpft.
- Die verkehrsspezifischen Treibhausgase in Deutschland lagen 2019 noch immer auf dem Niveau von 1990. Der mittelfristige Trend – vorübergehende „coronabedingte" Änderungen außer Betracht – führt zu einer massiven Verfehlung der klimaspezifischen Zielwerte für Emissionen im Verkehrssektor. Im Trend der Verbrenner-Pkw liegen immer schwerere und stärkere motorisierte Fahrzeuge. Der Absatz von Elektro-Pkw ist zuletzt allerdings stark gestiegen.

Mit Blick auf die nächsten Jahre ist nicht absehbar, dass Elektrofahrzeuge allein durch Trendfortschreibung und gesteuert über Angebot und Nachfrage bis Ende der 2020er Jahre einen überwiegenden Anteil an der Fahrleistung im Kraftfahrzeugverkehr übernehmen werden. Wenn die verkehrsspezifischen Ziele des Klimaschutzes nicht verfehlt werden sollen, bedarf es daher in den nächsten Jahren einer Trendwende in Bezug auf Fahrzeug- und Antriebsalternativen sowie im Nachfrage- und Mobilitätsverhalten der Menschen.

Erforderlich ist erstens die möglichst rasch zunehmende Marktdurchdringung mit Elektromotoren, die perspektivisch ausschließlich mit Strom aus regenerativen Energiequellen betrieben werden. Ladeinfrastruktur und Stromversorgung müssen dazu passend entwickelt werden.

Erforderlich ist zweitens, dass der bisher ungebremste Trend zu immer längeren täglichen Wegen gebrochen wird. Erforderlich ist aber vor allem ein Wechsel im Verhalten, wenn weniger Wege mit dem eigenen Auto und mehr Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegt werden sollen. Ein diesen Wechsel ermöglichendes attraktives Angebot im ÖV (inklusive notwendiger Infrastruktur) und eine sichere und attraktive Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr müssen deshalb passend entwickelt werden.

Die Analyse des heutigen Verkehrsgeschehens zeigt aber auch, dass an diesen Erfordernissen orientierte Maßnahmen innerhalb des bestehenden Rechtsrahmens nur schwer verwirklicht werden können. Der institutionelle Rahmen der Verkehrsentwicklung ist bisher nicht darauf ausgerichtet, gesamtstaatliche Ziele zu erreichen. Die Planung der Verkehrsträger erfolgt sektoral (Straße, Schiene, Wasserstraße, Luftverkehr) 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 entsprochen werden soll. Gleichzeitig steht auch die Mobilitätsgewährleistung vor neuen Aufgaben. Im Kern betrifft dies 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 allerdings 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.

Zentrales Planungsinstrument der Infrastrukturentwicklung ist seit bald 50 Jahren die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP). Deren Methodik ist allerdings ungeeignet für eine zielgerichtete Entwicklung des Verkehrssystems und ist insoweit auch nicht dahingehend weiterentwicklungsfähig. Die Ursache dafür liegt in seiner Konstruktion: Die 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 der BVWP bewertet und priorisiert werden. Auf diese Weise können die jeweiligen Antragsteller mehr oder weniger gut bedient werden. Es ist aber ausgeschlossen, dass die Summe der Einzelprojekte so konzertiert 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 hingegen eine Methodik, bei der die Erreichung übergeordneter Leitziele mit einem festgelegten Budget erreicht wird. Dazu sind in einem iterativen Planungsprozess die Strategien, Instrumente und Maßnahmen so lange zu entwickeln und zu bewerten, bis das Optimum an Zielerreichung mit den vorgegebenen Mitteln erreicht wird. Auf der Ebene der Maßnahmen wird es dabei auch darum gehen, wie das aus den verschiedenen Verkehrsnetzen gebildete Verkehrssystem in seiner Gesamtheit weiterzuentwickeln 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 maßnahmenbezogen Bewertung weiterhin angewendet werden.

Für die Netzentwicklung wird auf der Ebene des Bundes Neuland betreten. Methodik und Prozessablauf zielgerichteter integrierter Planung auf kommunaler oder regionaler Ebene haben hier eine gewisse Vorbildunktion (z. B. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, Schrift Nr. 162, oder das von der Europäischen Kommission verfolgte Konzept der nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP). Aufgesetzt werden kann auch auf die Vorschläge zur Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung vom Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung („Strategieplanung „Mobilität und Transport“ – Folgerungen für die Bundesverkehrswegeplanung“, Stellungnahme vom Juli 2009): In Kapitel 2 beschreiben diese Vorschläge eine Methodik, die in wesentlichen Grundzügen mit dem hier im Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes entwickelten Bundesmobilitätsplan vergleichbar ist.

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 einigen dieser 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 durch die auf seiner Grundlage beschlossenen Planungen ersetzt (u. a. Regionalisierungsgesetz, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Bedarfsgesetze für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes).

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Der Gesetzentwurf adressiert die tiefgreifenden und systemischen Mängel im Verkehrssektor, indem er eine umfassende Reform des Rechtsrahmens in den Bereichen „Mobilität“ und „Verkehr“ vorschlägt: Kernstück dieses neuen Mobilitäts- und Verkehrsrechts soll ein alle fünf Jahre fortzuschreibender Bundesmobilitätsplan sein, der die an den Zielen nachhaltiger Mobilität orientierte Transformation des Verkehrssektors gewährleistet.

Der Bundesmobilitätsplan wird in Verantwortlichkeit des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Bundes entwickelt, als Gesetzentwurf dem Bundestag zugeleitet und dort als Bundesgesetz mit Zustimmung des Bundesrats beschlossen. Das Planungsverfahren wird maßgeblich durch die neu zu schaffende Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr (§ 37) gestaltet, die als fachlich zuständige Behörde insbesondere die Vorbereitung und Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans durchführt. Ein umfassendes Beteiligungskonzept (§ 18 Abs. 3) stellt darüber hinaus sicher, dass auch die Akteure der Zivilgesellschaft hinreichend berücksichtigt werden. Ebenfalls zu beteiligen ist ein neu zu schaffender „Beirat für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr“ (§ 40). Durch die umfassende Beteiligung aller betroffenen Akteure soll zum einen die Ermittlung aller planerheblichen Belange sichergestellt werden, zum anderen soll so eine hinreichende Akzeptanz des Plans in der Bevölkerung gewährleistet werden.

Der Bundesmobilitätsplan orientiert sich an den Leitzielen aus den § 4 bis 12 (Mobilitätssicherung, Sicherung des Transports von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen, Klimaschutz und Energieeffizienz, Verkehrssicherheit, Gesundheitsschutz, Umweltschutz, Sozialverträglichkeit, lebenswerte Städte und Regionen, Effizienz und Resilienz der Verkehrssysteme). Aufgabe des Bundesmobilitätsplans ist es, diese abstrakten Leitziele abzuwägen und zu Umsetzungszielen zu konkretisieren, die verbindliche und hinreichend konkrete Maßnahmen beinhalten. Eine Sonderstellung nimmt dabei der Klimaschutz (§ 6. Abs. 1, § 17) ein. Soweit sich aus dem Klimaschutzgesetz des Bundes Einsparziele ergeben, übernimmt der Bundesmobilitätsplan diese und regelt nur den Vollzug (§ 17).

Der Bundesmobilitätsplan unterscheidet sich von bereits existierenden Planungsinstrumenten (etwa der Bundesverkehrswegeplanung) durch einen integrierten, umfassenden und zielgerichteten Ansatz. Eine integrierte Mobilitäts- und Verkehrsplanung bedeutet, dass der Bundesmobilitätsplan grundsätzlich alle Verkehrsträger (Straßen, Schiene etc.) sowohl bei der Ermittlung der Planungsgrundlagen und bei der Bestimmung verkehrsträgerspezifischer Umsetzungsziele gemeinsam erfassen muss. Der „umfassende“ Ansatz macht es erforderlich, den Verkehr nicht isoliert auf Ebene des Bundes zu planen, sondern auch das Verkehrsgeschehen auf Ebene der Länder, Kreise und Gemeinden zu berücksichtigen. Soweit der Bundesmobilitätsplan aufgrund der beschränkten Kompetenz des Bundes für diese Ebenen keine Festsetzungen treffen kann, ist er auf Konkretisierungen durch eigene Mobilitätspläne der anderen staatlichen Ebenen ausgerichtet. Zeitlich berücksichtigt der Bundesmobilitätsplan zum einen langfristige Entwicklungs- und Planungsziele, zum anderen aber auch Maßnahmen der Kurz- und Mittelfrist. Die Verpflichtung des Bundesministeriums für Verkehr, den Bundesmobilitätsplan regelmäßig (iterativ) fortzuschreiben und dem Bundestag als Gesetzentwurf zuzuleiten, gewährleistet für die Zukunft eine den Herausforderungen nachhaltiger Mobilität genügende Mobilitäts- und Verkehrsplanung.

Als eigenständiger Teil (Anlage) des Bundesmobilitätsplans ist ein Bedarfsplan zu entwickeln (§ 16). Der Bedarfsplan beinhaltet Maßnahmen für den Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastrukturen, soweit diese sich aus den Umsetzungszielen des Bundesmobilitätsplans ergeben. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass Infrastrukturmaßnahmen nur geplant und durchgeführt werden, soweit diese im Sinne des Bundesmobilitätsplans erforderlich sind.

Das Gesetz wendet sich der Finanzierung von Mobilität und Verkehr in einem eigenen Abschnitt 4 zu: Vordringliches Ziel der Neuregelungen ist die Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierung des Verkehrssektors. Die Errichtung von Verkehrsinfrastrukturen soll dabei vorrangig durch Haushaltsmittel erfolgen (§ 29 Abs. 1). Der notwendige Finanzierungsbedarf wird dabei nach Maßgabe des § 30 im Bundesmobilitätsplan festgesetzt. Um eine nachhaltige (und verstetigte) Finanzierung sicherzustellen, schafft der Bund einen Verkehrsinfrastrukturfonds (§ 31). Die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr kann Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit den Trägern der Verkehrsinfrastrukturen vereinbaren, um eine Verwendung der Mittel im Sinne dieses Gesetzes sicherzustellen (§ 32). Der Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen soll dagegen durch fahrleistungsabhängige Nutzungsentgelte motorgetriebener Fahrzeuge finanziert werden (§ 29 Abs. 2). Dieses „Nutzungsentgelt" wird in § 33 näher ausgestaltet. Die finanziellen Zuwendungen, die der Bund den Ländern und Kommunen traditionell zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsdiensten gewährt, sollen nach Maßgabe der §§ 34, 35 im Sinne dieses Gesetzes instrumentalisiert werden. Der Bund soll in Zukunft nur noch solche Projekte finanzieren, die auf Grundlage einer zielgerichteten, integrierten und ausfinanzierten Mobilitätsplanung bestimmt wurden.

Die Artikel 2 bis 6 adressieren Auswirkungen und Anpassungsbedarfe in anderen Gesetzen, die durch die Einführung des Bundesmobilitätsgesetzes (Artikel 1) entstehen.

III. Alternativen

Dass ein politischer Handlungsbedarf für den Klimaschutz in der Verkehrspolitik besteht, ist nahezu unbestritten. Die Verpflichtungen des Bundes, der Länder und der Kommunen zur Förderung des Klimaschutzes haben aber auch rechtliche Qualität und ergeben sich aus internationalen Verträgen, dem Klimaschutzrecht der Europäischen Union sowie aus nationalem Recht.

Auf internationaler Ebene sind als wichtigste Abkommen die Klimarahmenkonvention von 1992 (United Nations Framework Convention on Climate Change – UNFCCC), das Kyoto-Protokoll von 1997 und das Pariser Klimaschutzabkommen von 2015 zu nennen. Nach Art. 2 UNFCCC, der auch von Deutschland unterzeichnet wurde, soll die Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre auf ein Niveau begrenzt werden, das eine gefährliche, vom Menschen verursachte Störung des Klimasystems verhindert. Diese noch wenig konkrete Regelung wurde durch das Protokoll von Kyoto weiter ausgestaltet. Deutschland verpflichtete sich, die Emission von Treibhausgasen zwischen 2008 und 2012 um mindestens 8 % unter dem Niveau von 1990 zu halten. Dieses Protokoll wurde durch die Klimakonferenz in Katar zu einer Verpflichtungsperiode bis 2020 verlängert, wobei der Ausstoß an Treibhausgasen nochmals gesenkt werden sollte. Zentraler Ansatzpunkt des heutigen Klimaschutzes ist allerdings das Pariser Klimaabkommen („Übereinkommen von Paris" – ParisÜ). Nach Art. 2 Abs. 1 ParisÜ soll der Anstieg der Erdtemperatur auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter begrenzt werden. Angestrebt ist gemäß Art. 4 Abs. 1 ParisÜ Klimaneutralität für die zweite Hälfte dieses Jahrhunderts. Dabei soll jede Vertragspartei ihre eigenen nationalen Beiträge (NDCs) festlegen. Diese Ziele drohen allerdings, erheblich verfehlt zu werden; ohne einschneidende Maßnahmen wird eine Erderwärmung um bis zu 3,2 °C prognostiziert.

Umwelt- und Klimaschutz ist auch Gegenstand unionsrechtlicher Regelungen, wie bereits Art. 11, 191 ff. des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und Art. 37 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (EU-GRCh) zeigen. Auf der Sekundärebene existiert eine Vielzahl von Richtlinien und Verordnungen, welche die Klima- und Energieziele umsetzen sollen. Zu den wichtigsten gehört die „Governance-Verordnung" (EU) 2018/1999, nach der die Treibhausgasemissionen der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 40 % im Vergleich zu 1990 gesenkt werden sollen. Durch die VO (EU) 2018/842 ist Deutschland verbindlich verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 38 % gegenüber dem Niveau von 2005 zu senken, wobei zu beachten ist, dass ein Viertel der Treibhausgasemissionen der EU auf den Verkehrssektor fällt. Bis 2017 war jedoch in den Sektoren außerhalb des europäischen Emissionshandels erst ein Rückgang um 3 %

gegenüber dem Jahr 2005 zu verzeichnen, was langfristig zu erheblichen Zahlungsverpflichtungen Deutschlands führen könnte. Neueste Entwicklung im Rahmen des „Green Deal“ der Europäischen Union ist eine Einigung über ein europäisches Klimaschutzgesetz, welches das bisherige Ziel einer Senkung der Treibhausgasemission bis 2030 gegenüber 1990 von 40 % auf mindestens 55 % anhebt und bis 2050 Klimaneutralität erreichen will. Im Zuge dieser Umgestaltung müssen die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors bis 2050 um 90 % gesenkt werden.

Durch die Einfügung des Art. 20a fand der Klimaschutz 1994 Einzug in das Grundgesetz (GG). Im Wesentlichen wurde das weitere deutsche Klimaschutzrecht durch europäisches Sekundärrecht initiiert. 2016 verabschiedete die Bundesregierung den Klimaschutzplan 2050 zur Erstellung einer Klimaschutzstrategie, um die Verpflichtungen aus dem Pariser Abkommen umzusetzen. Der Klimaschutzplan 2050 sowie das Klimaschutzprogramm 2030, das 2019 durch Regierungsbeschluss erging, dienen der Umsetzung der Verpflichtung aus Art. 15 Abs. 1 EU (VO) 2018/1999, wonach die Emissionen im Verkehrssektor bis 2030 um 40 bis 42 % gegenüber dem Niveau von 1990 verringert werden sollen.

Die klimapolitische Verpflichtung des Bundes wird durch das Klimaschutzgesetz (KSG) konkretisiert. Art. 20a GG lässt dem Gesetzgeber zwar einen weiten Entscheidungsspielraum, enthält als justiziable Rechtsnorm aber bindende Vorgaben, die der Gesetzgeber durch § 1 S. 3 KSG (Fassung vom 12.12.2019) auf das Ziel einer Treibhausgasneutralität bis 2050 konkretisiert hat. Nach § 3 Abs. 1 KSG (Fassung vom 12.12.2019) sollten die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 gemindert werden. Dabei sind die jeweiligen Fachministerien für die Einhaltung der Jahresemissionsmengen in ihrem Aufgabenbereich verantwortlich (§ 4 Abs. 4 S. 1 KSG). Insbesondere wurde für den Verkehrssektor bis 2030 eine verbindliche Verringerung der Jahresemissionsmengen für Treibhausgase um 55 Mio. t CO_2 festgelegt (vgl. Anlage 2 zu § 4 KSG, Fassung vom 12.12.2019), was der Verringerung von mehr als einem Drittel gegenüber dem Niveau von 2020 entspricht. Für das Jahr 2020 hat der Verkehrssektor seine Emissionsziele erfüllen können, was aber hauptsächlich eine „Nebenfolge“ der Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie war.

Die Regelungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes waren bereits Gegenstand von Verfassungsbeschwerden: Nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 bewegen sich die deutschen Klimaschutzziele noch im Rahmen von Art. 20a GG; in Zukunft kann allerdings aufgrund neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse eine andere Bewertung gerechtfertigt sein. Dem Gesetzgeber bleibt dabei in Konkretisierung von Art. 20a GG aufgegeben, den Temperaturanstieg auf möglichst 1,5 °C zu begrenzen, wofür die Ziele des KSG als unzureichend anzusehen sind. Als Reaktion auf die Entscheidung, welche die Unvereinbarkeit des Klimaschutzgesetzes mit den Grundrechten festgestellt hat, soweit eine Regelung über die Fortschreibung der Minderungsziele für Zeiträume ab dem Jahr 2031 fehlt, sind die Reduktionsziele verschärft werden. Angestrebt ist nunmehr eine Netto-Treibhausgasneutralität bis 2045 (§ 3 Abs. 2 KSG) und bereits 2030 eine Emissionsreduktion von mindestens 65 % gegenüber 1990 (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 KSG).

Neben den Wirkungen, die das Klimaschutzgesetz des Bundes auch für die Länder entfaltet (siehe §§ 13 Abs. 1, 14 KSG), haben die meisten Länder ihre Verantwortung für den Klimaschutz inzwischen durch eigene Landes-Klimaschutzgesetze wahrgenommen. Dabei besteht eine große Bandbreite an Verpflichtungen und mehr oder weniger konkreten Maßnahmen; als Ziele werden zumeist die Ziele aus dem KSG übernommen. Hervorzuheben ist in Bezug auf den Verkehrssektor insbesondere das Hamburger Klimaschutzgesetz und das Berliner Mobilitätsgesetz: Das Hamburger Klimaschutzgesetz strebt durch seinen § 29 eine nachhaltige und emissionsarme Mobilität u. a. durch Verbesserung des ÖPNV und Steigerung des Anteils von Rad- und Fußgängerverkehr an. Eines der Hauptziele des Berliner Mobilitätsgesetzes (BerlMobG) ist nach § 8 der Klima- und Umweltschutz. Durch eine integrierte Verkehrsträgerplanung soll die Verlagerung der Nachfrage auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erfolgen. Zentrale Regelungsaspekte sind dabei angesichts der beschränkten Gesetzgebungskompetenz insbesondere die Entwicklung des ÖPNV und des Radverkehrs.

Aus dem Grundgesetz lässt sich eine Gewährleistungsverantwortung des Staates für räumliche Mobilität als essenzielle Leistung der Daseinsvorsorge herleiten. Sie ist an Bund, Länder und Kommunen adressiert und umfasst in ihrem Kern die Bereitstellung von Straßen und anderen Verkehrswegen sowie ein Angebot von öffentlich zugänglichen Mobilitäts- und Transportdiensten. Dieser Gewährleistungsauftrag knüpft zwar an den Status quo des Verkehrssystems an, bedarf aber der Fortentwicklung, die insbesondere die zum Schutz des Klimas erforderliche „soziotechnische Transformation" aufzugreifen hat. Verfassungsrechtlich folgt dies insbesondere aus der Staatszielbestimmung des Art. 20a GG, welche die Mobilitätsgewährleistungspflicht von Bund, Ländern und Kommunen durch den Klima- und Umweltschutz ergänzt und modifiziert. Die verfassungsrechtliche Gewährleistungsverantwortung bezieht sich deshalb auf eine umwelt- und klimaverträgliche Mobilität.

Wie das Bundesverfassungsgericht jüngst betont hat, stand der Verkehrssektor 2019 an dritter Stelle der Verursacher von Treibhausgasemissionen (mit einem Anteil des motorisierten Straßenverkehrs von 94 % an den Verkehrsemissionen) und hat seit 1990 mit 0,1 % praktisch keine Reduktion an Treibhausgasemissionen zu verzeichnen. Kein Zufall dürfte es sein, dass das Gericht den Verkehrssektor als Beispiel für die Notwendigkeit nennt, dass der Gesetzgeber „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" (Rn. 249). Dazu führt der Senat aus: „Legte der Gesetzgeber beispielsweise frühzeitig konkret fest, dass dem Verkehrssektor ab einem bestimmten Zeitpunkt nur noch geringe jährliche Emissionsmengen zur Verfügung stehen, könnte dies Anreiz und Druck für die Entwicklung und Verbreitung alternativer Techniken und der dafür erforderlichen Infrastruktur entfalten. 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. Würde dann der festgelegte Zeitpunkt erreicht, könnte das CO2-Budget des Verkehrssektors verringert werden, ohne damit Freiheiten erheblich zu verkürzen" (Rn. 249).

Mit seiner Entscheidung vom 24. März 2021 hat das Bundesverfassungsgericht bestätigt, dass Art. 20a GG den Staat zum Klimaschutz verpflichtet und dass diese Verpflichtung „nicht unverbindliches Programm" ist, „sondern Rechtsnorm, die den Gesetzgeber bindet" (Rn. 205). Das gilt in Anbetracht des hohen Verursachungsanteils des Verkehrs an den bundesweiten CO_2-Emissionen auch und nicht zuletzt für die Gesetzgebungsorgane, die für Mobilität und Transport zuständig sind. Eine „Verkehrswende" im Sinne der Gesamtheit gesetzgeberischer Maßnahmen zur beschleunigten Reduktion verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen kann vor diesem Hintergrund als verfassungsrechtlich geboten qualifiziert werden.

Zusammenfassend lässt sich eine aus internationalem, europäischem und nationalem (Verfassungs-)Recht resultierende Verpflichtung des Bundes und der Länder für den Klima- und Umweltschutz feststellen. Diese Verpflichtung gilt angesichts des erheblichen Anteils des Verkehrssektors an den gesundheits- und klimaschädlichen Emissionen auch und nicht zuletzt für die staatliche Gewährleistung der Mobilität. Die mit dem Begriff der „Verkehrswende" umschriebenen Änderungen der Verkehrspolitik von Bund, Ländern und Kommunen erweisen sich mithin als rechtlich und insbesondere auch verfassungsrechtlich geboten. Diese Ziele können nur erreicht werden, wenn zukünftig der gesamte Verkehrs- und Mobilitätsbereich integriert und umfassend (also über alle Verkehrsträger und staatlichen Ebenen hinweg, von der Errichtung der Infrastrukturen bis zum Verkehrsgeschehen) geplant und konsequent an den Zielen nachhaltiger Mobilität ausgerichtet wird.

Diese Ziele können nur durch ein Gesetz verwirklicht werden: Insbesondere der Klimaschutz bringt den Bedarf nach verbindlichen und effektiv wirksamen Ergebnis- und Handlungszielen mit sich, die zudem mit einem langfristigen Umsetzungshorizont verknüpft sind. Hohe Verbindlichkeit bezogen auf einen langen Zeitraum lässt sich nur erreichen, wenn die dazu erforderlichen Ziele, Strategien und Maßnahmen gesetzlich verankert sind und auch

deren periodische Überprüfung und Nachsteuerung gesetzlich abgesichert ist. Nur durch gesetzliche Verankerung lässt sich eine verbindliche Verknüpfung der verkehrs- und mobilitätsbezogenen Ziele, Strategien und Maßnahmen auch in andere Politikfelder auf Bundesebene (Raumordnung/Bodennutzungsplanung, Energiepolitik) sowie im föderalen Gefüge („Gemeinschaftsaufgabe“) erreichen. Eine solche Verknüpfung betrifft sowohl die Einbindung dieser anderen Politikfelder in die Planung als auch die Kenntnis und ggf. die Verbindlichkeit der Planungsergebnisse vice versa für diese anderen Politikfelder auf Bundesebene sowie im föderalen Gefüge. Es bedarf daher eines auf die Organisation der Planung ausgerichteten „Bundesmobilitätsgesetzes“. Daneben sind auch Änderungen zur Verzahnung mit anderen Gesetzen erforderlich. Deshalb wird ein Artikelgesetz benötigt.

Alternativen hierzu sind nicht erkennbar. Insbesondere vermögen es isolierte Maßnahmen für einzelne Verkehrsträger oder auf einzelnen Ebenen nicht, die umfassenden Herausforderungen insbesondere im Bereich des Klimaschutzes zu bewältigen. Die Verabschiedung eines Bundesmobilitätsgesetzes ist vor diesem Hintergrund alternativlos.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Für dieses Gesetzesvorhaben gilt – wie sonst auch – im Ausgangspunkt der Grundsatz der Allzuständigkeit der Landesgesetzgeber aus Art. 30, 70 GG. Die Möglichkeit des Bundesgesetzgebers, steuernd und gestaltend auf das Verkehrsgeschehen einzuwirken, ist auf den Umfang der Bundeskompetenzen aus den Art. 71 ff. GG beschränkt. Mit dem vorliegenden Entwurf wird von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, ein Gesetz auf verschiedene Kompetenztitel zu stützen („Mosaikkompetenz“). Dies ist von Bedeutung, da kein einheitlicher Kompetenzbereich „Verkehr“ existiert. Unter Beachtung dieser Grundlagen wird das Bundesmobilitätsgesetz daher insgesamt auf verschiedene Kompetenztitel gestützt:

Art. 74 Abs. 1 Nr. 18 GG weist dem Bundesgesetzgeber eine konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für den städtebaulichen Grundstücksverkehr und das Bodenrecht zu. Das Bodenrecht umfasst Vorschriften, welche die rechtliche Beziehung des Menschen zum Grund und Boden regeln, worunter insbesondere die städtebauliche Planung fällt. Die Planung der Bodennutzung umfasst dabei auch die verkehrlichen Nutzungen (Verkehrsflächen). Das Bodenrecht ist somit die Basis für eine umfassende Gestaltung und Planung der Verkehrsflächen und des Verkehrsgeschehens. In Abgrenzung zum Kompetenztitel des „Straßenverkehrs“ ist aber ein Bodenbezug erforderlich, an dem es bei reinen Verhaltensregeln fehlt. Gemäß Art. 74 Abs. 1 Nr. 31 GG ist der Bund außerdem für die Raumordnung zuständig. In Abgrenzung zu der vom Bodenrecht umfassten städtebaulichen Planung beinhaltet die Kompetenz der Raumordnung die übergeordnete flächenbezogene Gesamtplanung oberhalb der örtlichen Ebene. Den Ländern steht im Bereich der Landesplanung ein Abweichungsrecht nach Art. 72 Abs. 3 Nr. 4 GG zu. Die Bedeutung der Kompetenz zur Raumordnung auf Bundes- und auf Landesebene für die Mobilität und die korrespondierende Infrastruktur wird durch das auf dieser Kompetenz basierende Raumordnungsgesetz (ROG) verdeutlicht. So gelten als Grundsätze der Raumordnung unter anderem die Versorgung aller Bevölkerungsgruppen mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, die Verlagerung von Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße und die Verkehrsvermeidung. Beide Kompetenztitel (Bodenrecht und Raumordnung) können und sollen mit dem Bundesmobilitätsgesetz auch zur Steuerung und Planung des Verkehrs genutzt werden. Insbesondere erfolgt eine gesamträumliche Planung der Verkehrsflächen (und damit mittelbar des Verkehrsgeschehens). Diese Planungsinstrumente werden genutzt, um verschiedenartige öffentliche und private Interessen miteinander abzuwägen. Begrenzt wird die Kompetenz durch den notwendigen Bodenbezug (Bodenrecht) und die Begrenzung auf eine Grobstrukturierung (Raumordnung).

Die wichtigsten Kompetenzbereiche für gesetzgeberischer Tätigkeiten in den Bereichen „Verkehr“ und „Mobilität“ sind das Straßen- und das Straßenverkehrsrecht. Das Straßenrecht befasst sich zum einen mit der baulichen Errichtung und rechtlichen Indienststellung von Straßen und zum anderen mit der Bestimmung der spezifischen Verkehrsfunktion durch Widmung. Dem Bund steht hier eine Gesetzgebungskompetenz nur im Rahmen der Bundesstraßen für den Fernverkehr aus Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG zu, für die andere Straßen

sind die Länder zuständig. Aus Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG folgt die in der Praxis bedeutsame Bundeskompetenz für das Straßenverkehrsrecht. Diese ermöglicht es, das Verhalten von Verkehrsteilnehmern umfassend zu regeln. Dies geschieht traditionell vor allem mit dem Ziel eines sicheren und leichten Straßenverkehrs. Der Bund kann nach einem modernen Verständnis aber auch andere Ziele verfolgen und so etwa Regelungen für eine an den Zielen nachhaltiger Mobilität orientierter Verkehrsplanung einführen. Im Verhältnis zum Straßenrecht gilt der Vorrang des Straßenverkehrsrechts und der Vorbehalt des Straßenrechts. Ebenfalls aus Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG ergibt sich eine Kompetenz des Bundes für das Kraftfahrwesen und die Erhebung von Entgelten und Gebühren für die Straßennutzung. Die Regelungen des Gesetzes zur Neuordnung des institutionellen Rahmens für eine nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Mobilität stützen sich daher insbesondere auf Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG. Die nur eingeschränkte Kompetenz des Bundes für das Straßenrecht limitiert dagegen die gesetzgeberischen Gestaltungsmöglichkeiten.

Weitere für die Sachmaterie maßgebliche Gesetzgebungskompetenzen sind das Recht der Luftreinhaltung aus Art. 74 Abs. 1 Nr. 24 GG und das Recht der Wirtschaft aus Art. 74 Abs. 1 Nr. 11 GG. Das Recht der Luftreinhaltung ist die zentrale Gesetzgebungskompetenz des Bundes mit Bezug auf den Klima- und Umweltschutz. Auf diesem Kompetenztitel beruhen insbesondere Regeln des BuMoG, die der Reduzierung des Schadstoffausstoßes dienen und im Speziellen Regelungen zur Förderung und Planung von Verkehrsmitteln mit nachhaltigen Energieträgern. Das Recht der Wirtschaft erfasst als Generalklausel nicht nur die Vorschriften, die sich in irgendeiner Form auf die Erzeugung, Herstellung und Verteilung von Gütern des wirtschaftlichen Lebens beziehen, sondern alle Normen, die das wirtschaftliche Leben und die wirtschaftliche Betätigung als solche regeln. Die Vorschriften aus dem BuMoG, die sich mit der Personenbeförderung und dem Güterverkehr befassen finden ihre kompetenzielle Grundlage daher in Art. 74 Abs. 1 Nr. 11 GG. In Abgrenzung zum Straßenverkehrsrecht ist dabei ein spezifischer Unternehmensbezug zu fordern.

Der Bund kann seine Gesetzgebungskompetenzen aus Art. 74 Abs. 1 Nr. 11 und 22 nur nutzen, wenn dies im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich im Sinne des Art. 72 Abs. 2 GG ist (Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse, Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit). Eine solche Rechtfertigung ist einerseits mit der großen Bedeutung von Mobilität für die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse zu begründen. Andererseits handelt es sich sowohl beim Individualverkehr als auch bei öffentlichen Verkehrsangeboten und dem Güterverkehr um gesamtstaatliche Sachverhalte, sodass eine Regelung auf Bundesebene erforderlich ist. Würden Verkehr und Mobilität dagegen nur auf Landes- oder Kommunalebene geplant, würde dies die Erreichung der umfassenden Ziele dieses Gesetzes gefährden.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Bei der näheren Ausgestaltung eines Bundesmobilitätsgesetzes ist das Verkehrsrecht der Europäischen Union zu beachten. Ihm sind im Primärrecht die Titel über „Verkehr“ (Art. 90 bis 100 AEUV) und über „Transeuropäische Netze“ (Art. 170 bis 172 AEUV) gewidmet. Auf der Ebene des Sekundärrechts werden diese Grundregeln durch ein umfassendes System an Verordnungen und Richtlinien ergänzt, welches das unionale Verkehrsrecht konstituiert. Ein zentrales Element des Unionsrechts mit besonderer Bedeutung für mitgliedstaatliche Betätigungen im Verkehrssektor, die umwelt- und klimafreundlichere Entwicklungen im Verkehrssektor zumindest auch mit staatlichen Finanzmitteln fördern, erweist sich das europäische Wettbewerbs- und Beihilfenrecht.

Das nationale Infrastruktur- und Verkehrsrecht wird zunehmend durch das europäische Wettbewerbsrecht (vor allem das Beihilfen- und Vergaberecht) überformt und gestaltet. Während das Vergaberecht speziell die Beauftragung privater Unternehmen durch den Staat regelt, begrenzt das Beihilfenrecht staatliche Begünstigungen bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige. Die Funktion dieser Instrumente ist der Schutz des europäischen Binnenmarktes vor Störungen durch Eingriffe der Mitgliedstaaten. Den Vorgaben des Wettbewerbsrechts steht die Notwendigkeit staatlicher Betätigungen im Infrastruktursektor

gegenüber. Insbesondere Verkehrswege und die Verkehrsdienste des öffentlichen Verkehrs können zumeist nicht kostendeckend – und damit marktkonform – zur Verfügung gestellt werden. Der Staat erbringt daher Leistungen wie den Straßenbau selbst oder gewährt privaten Anbietern einen finanziellen Ausgleich, die im Gegenzug mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen belegt werden. Dies ist vor allem im ÖPNV eine gängige Praxis. Auch das Vorhaben, den Verkehr in Deutschland mit dem Ziel einer umweltverträglichen Mobilität für alle umzugestalten, macht staatliche Investitionen und Anreize erforderlich, um den Wettbewerbsnachteil umweltverträglicher Mobilitätsformen auszugleichen und einen allgemeinen Mobilitätszugang zu sichern.

Das europäische Beihilfenrecht hat in den letzten Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen. Es beeinflusst nicht nur die Rechtsanwendung, sondern bindet auch den nationalen Gesetzgeber. Das gilt insbesondere für die Gesetzgebung im Verkehrsbereich. Art. 96 AEUV enthält ein spezifisches Beihilfenverbot für Frachten oder Beförderungsbedingungen mit Subventionswirkung zu Gunsten der verladenden Wirtschaft. Art. 93 AEUV beinhaltet einen – im Verhältnis zu Art. 106 Abs. 2 AEUV speziellen – Rechtfertigungstatbestand. Im Übrigen finden aber auch im Verkehrssektor die allgemeinen EU-beihilferechtlichen Vorschriften der Art. 107 ff. AEUV Anwendung.

Die Regelungen eines Bundesmobilitätsgesetzes wurden folglich auf ihre beihilferechtliche Relevanz und Zulässigkeit geprüft. Für die beihilfenrechtliche Relevanz ist von zentraler Bedeutung, ob eine Regelung (nur) den hoheitlich-staatlichen Bereich oder (auch) unternehmerische Tätigkeiten betrifft und dabei geeignet ist, bestimmten Unternehmen oder Unternehmensgruppen ökonomische Vorteil zu verschaffen, die sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten würden. Das Beihilfenrecht verbietet Beihilfen nicht kategorisch, sondern kennt sekundär- und primärrechtliche Rechtfertigungsmöglichkeiten. Es ist daher kein grundsätzliches Hindernis für ein Bundesmobilitätsgesetz, setzt aber bedeutsame Leitplanken.

Nicht einheitlich darzustellen ist die Vereinbarkeit des BuMoG mit speziellen Sekundärrechtsakten: Diese beziehen sich oft nur auf einzelne Regelungsbestandteile, deren Vereinbarkeit mit dem maßgeblichen Sekundärrecht jeweils geprüft wurde.

So treffen VO (EG) Nr. 661/2009 sowie die VO (EG) Nr. 2018/858 Regelungen über den zulässigen Schadstoffausstoß von Kraftfahrzeugen. Diese Festlegungen werden im Rahmen des Bundesmobilitätsplans beachtet; ein Gestaltungsspielraum durch die Mitgliedstaaten besteht nicht.

Von besonderer Bedeutung für den öffentlichen Personennahverkehr ist die VO (EG) Nr. 1370/2007. Die Verordnung regelt insbesondere, unter welchen Voraussetzungen dem Betreiber eines öffentlichen (Verkehrs-)Dienstes für gemeinwirtschaftliche Verkehre ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichsleistungen gewährt werden dürfen.

Die RL (EG) 1999/62 setzt zum Schutz des Binnenmarktes vor Wettbewerbsverzerrungen einen einheitlichen Rahmen für Nutzungsentgelte im Bereich des Ferngüterverkehrs auf der Straße. Die durch den Lastwagenverkehr erzeugten externen Kosten (Staus, Lärm, Luftverschmutzungen, Belastung der Straßen) können auf die Verursacher umgelegt werden. Nicht umgelegt werden dürfen dagegen die Kosten für die Autobahnpolizei.

Kein Hindernis für die Einführung eines „Deutschlandtakts“ stellt die RL (EU) 2012/34 dar. Diese regelt grundsätzlich den diskriminierungsfreien Zugang der Eisenbahnunternehmen zu den Schienennetzen in den Mitgliedstaaten (Art. 10 RL (EU) 2012/34). Einer Vorbestimmung sogenannter Systemtrassen ist aber auch unter diesem Regime zulässig, soweit diese wiederum in einer ersten Stufe diskriminierungsfrei bestimmt und in einer zweiten Stufe diskriminierungsfrei vergeben werden. Der Marktzugang beschränkt sich dann auf die einzelnen, vorbestimmten Systemtrassen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Bundesmobilitätsgesetz – BuMoG)

Zu Abschnitt 1: Allgemeine Vorschriften

Zu § 1 (Zweck des Gesetzes)

Der Zweck dieses Gesetzes ist die Gewährleistung nachhaltiger Mobilität im Rahmen der Leitziele der §§ 4 bis 12. Dabei bezieht sich der Aufgabenbereich des Gesetzes sowohl auf die Mobilität von Personen (privater Verkehr) als auch auf die Sicherung des Wirtschaftsverkehrs. Der Begriff der Nachhaltigkeit umfasst soziale, wirtschaftliche und ökologische Aspekte und trägt damit dem umfassenden Ansatz dieses Gesetzes Rechnung.

Die Koalitionsparteien verfolgen ausweislich des Koalitionsvertrages 2021 ähnliche Ambitionen in der Mobilitätspolitik und sind bereit, sich den damit verbundenen gesellschaftlichen Herausforderungen zu stellen:

> *„Wir wollen die 2020er Jahre zu einem Aufbruch in der Mobilitätspolitik nutzen und eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität ermöglichen. Für die notwendigen Veränderungsprozesse werben wir um Akzeptanz und werden unsere Ziele dialogorientiert umsetzen und die Maßnahmen regelmäßig überprüfen."* (Koalitionsvertrag 2021, S. 48).

Zentrales Instrument für die Gewährleistung nachhaltiger Mobilität im Sinne dieses Gesetzes ist eine zielgerichtete, integrierte und ausfinanzierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung. Diese Planung kann der Bund in seinem Verantwortungsbereich eigenständig durchführen und in den Ländern durch einen bundesgesetzlichen Rahmen etablieren sowie durch Förderung und Finanzierung unterstützen.

Digitale Kommunikation kann den Bedarf an physischer Ortsveränderung substituieren. Die damit verbundene „Chance" zur Vermeidung negativer Folgen von „zu viel Verkehr" ist daher als Eingangsgröße der verkehrsbezogenen Planung zu berücksichtigen. Darüber hinaus wird die digitale Kommunikation von diesem Gesetz aber nicht erfasst. Strategien, Instrumente und Maßnahmen zur Verbesserung der generellen digitalen Kommunikation sind daher nicht Gegenstand der in diesem Gesetz geregelten Prozesse und Zuständigkeiten.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

§ 2 definiert zentrale Begriffe dieses Gesetzes und dient so der Konkretisierung seines Anwendungsbereichs sowie der Konkretisierung und Auslegung der Vorschriften, in denen diese Begriffe verwendet werden.

Die Begriffsbestimmungen aus § 2 beziehen sich nur auf dieses Gesetz. Die Begriffsdefinitionen als solche geben noch keine Auskunft, 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 Nr. 1

Der Begriff der „Mobilität" wird in § 2 Nr. 1 allein auf die Fortbewegung von Menschen bezogen. Die Sicherung des Transports von Waren und Leistungen (Wirtschaftsverkehr) wird dagegen ohne Rückgriff auf den Begriff der Mobilität geregelt (siehe Nr. 3). Dies unterscheidet dieses Gesetz von den Begriffsbestimmungen auf Ebene des EU-Rechts (etwa im Rahmen der VO 1315/2013).

Zu Nr. 2

Unter dem Begriff „Verkehr“ wird die vollzogene Ortsveränderung und damit – bezogen auf Personen – die tatsächliche Ausübung von Mobilität verstanden. Neben dem fließenden ist auch der ruhende Verkehr Regelungsgegenstand dieses Gesetzes.

Zu Nr. 3

Unter dem Begriff des gewerblichen Personenwirtschaftsverkehrs versteht dieses Gesetz zum Beispiel die geschäftlich motivierten Fahrten von Handwerkern, Pflegediensten, Ver- und Entsorgungsbetrieben oder Beförderungsunternehmen (ÖPNV, Taxi, Mietwagen). Klassisch zum Wirtschaftsverkehr zählt der gewerbliche Transport von Gütern zur Versorgung der Bevölkerung (Paket- und Lieferdienste) oder zur Versorgung zwischen Wirtschaftseinheiten (Speditionen, Transportunternehmen) unabhängig von den zum Transport genutzten Verkehrsmitteln.

Der Wirtschaftsverkehr zu nicht gewerblichen Versorgungszwecken erfasst als Sammelbegriff beispielsweise Hol- und Bringdienste durch Eltern oder Kinder – je nach Lebensphase (gewerbliches Pendant: ÖPNV), Besorgungsfahrten für Angehörige (gewerbliches Pendant: Lieferdienste, Kurierdienste), Fahrten von und zur Pflege von Angehörigen (Pendant: gewerbliche Pflegedienste). Dieser „Versorgungsverkehr“, der weder Freizeitverkehr noch Einkaufsverkehr ist, hat eine dem gewerblichen Pendant vergleichbare Größenordnung. Die entsprechenden Mobilitätsbedürfnisse wurden allerdings in vielen Planungen nicht oder nicht angemessen berücksichtigt.

Ein spezifisches Leitziel für den Wirtschaftsverkehrs enthält § 5.

Zu Nr. 4

Die in Nr. 4 genannten Medien dienen dazu, den Personen- und Güterverkehr aufzunehmen. Der Begriff der „Straßen“ schließt (sonstige) Wege mit ein.

Zu Nr. 5

Angebot und Nutzung der Verkehrsmittel sind in unterschiedlicher Intensität Gegenstand der Verkehrsplanung. Im Mittelpunkt traditioneller Verkehrsplanungen steht üblicherweise der motorisierte Individualverkehr (Pkw, Motorrad) als dominierende Form des Personenverkehrs. Ebenfalls Teil des Personenverkehrs (und damit Teil der Mobilitätsplanung im Sinne dieses Gesetzes) sind der Radverkehr (inklusive E-Bikes) und die Nutzung von in § 24 StVO aufgeführten Kleinstfahrzeugen. Der Fußverkehr bedarf keines Verkehrsmittels, im Sinne dieses Gesetzes soll er dennoch als ein solches behandelt werden. Öffentlich zugängliche Verkehrsmittel werden in Nr. 6 definiert.

Zu Nr. 6

Der Begriff der öffentlich zugänglichen Verkehrsangebote umfasst den gewerblichen Personenverkehr auf Schiene und Straße (Bahn, Bus und Pkw im Fern- und Nahverkehr), auf dem Wasser (Fähren) sowie in der Luft (Flugverkehr, Seilbahnen). Typisch für diese Verkehrsangebote ist eine Bindung an vorgegebene Routen und Fahrpläne. Als „liniengebundene“ Verkehre stehen sie traditionell im Fokus der deutschen Rechtsordnung. Neben diesen liniengebundenen Verkehrsangeboten werden aber funktional mit diesen konkurrierende oder diese ergänzende nachfrageorientierte Verkehrsangebote von der Begriffsbestimmung aus Nr. 6 ebenfalls umfasst. Nachfrageorientierte Verkehre sind einerseits Bedarfsverkehre wie etwa Taxen oder Mietwagen, zum anderen aber auch Mobilitätsangebote, die (zumeist über digitale Plattformen) an Stationen oder stationsungebunden zur Kurzzeitvermietung angeboten werden (Carsharing, Bikesharing etc.).

Zu Nr. 7

Die Legaldefinition des Begriffs „Öffentlicher Personenverkehr“ orientiert sich an Art. 2 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und an § 2 Abs. 12 AEG.

Zu Nr. 8

Zur Bestimmung des Begriffs „Öffentlicher Personennahverkehr“ verweist das Gesetz auf die Legaldefinitionen in § 2 Abs. 12 AEG und § 8 Abs. 1 PBefG. Ergänzt wird die Definition

durch eine Verweisung auf Landesrecht, das z.B. regeln kann, dass Fähren oder Seilbahnen funktional das Netz der straßen- und schienengebundenen Verkehre des ÖPNV ergänzen.

Im Bereich der Verkehre nach PBefG wird § 8 Abs. 2 PBefG nicht in Bezug genommen. Dieser erscheint nach Einführung der neuen Formen des Gelegenheitsverkehrs und der Einführung des Linienbedarfsverkehrs in das PBefG nicht mehr tauglich, die Abgrenzung zwischen ÖPNV und Gelegenheitsverkehr zu definieren. Bei Gelegenheitsverkehr nach § 46 Abs. 1 PBefG handelt es sich um öffentlich zugängliche Verkehrsangebote nach Nr. 6, aber nicht um ÖPNV.

Zu Nr. 9

Der Begriff der Verkehrsinfrastrukturen umfasst alle Einrichtungen, die Voraussetzungen für den Einsatz von Verkehrsmitteln sind (zum Beispiel: Straßen, Wege, Plätze, Schienen, Tunnel, Haltestellen, Parkplätze). Unter dem Begriff der Kommunikationssysteme werden analoge oder digitale Kommunikationssysteme verstanden, die als Sicherungs- und Leittechnik im Verkehr zur Zugsteuerung oder für intelligente Verkehrssysteme oder das automatisierte Fahren zum Einsatz kommen. Diese sind im Gegensatz zu den Grundlagen allgemeiner digitaler Kommunikation (siehe dazu § 1 Abs. 3) Gegenstand dieses Gesetzes.

Zu Nr. 10

Verkehrsinfrastrukturen des Bundes sind solche Infrastrukturen, die sich in Trägerschaft des Bundes befinden. Sie dienen dem gesamtstaatlichen Verkehr. Damit unterscheiden sie sich von den Verkehrsinfrastrukturen der Länder, Kreise und Gemeinden, die vorrangig der Befriedigung regionaler und lokaler Mobilitätsbedürfnisse dienen.

Zu Nr. 11

Die Leitziele sollen in ihrer Gesamtheit den Rahmen für die Entwicklung der Mobilität, des Verkehrs und den Verkehrsinfrastrukturen aufspannen. Die Funktionen der Leitziele ähnelt derjenigen der „Grundsätze der Raumordnung“ aus § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG. Die Leitziele sind nicht konfliktfrei. Konfliktlagen sind daher im Wege integrierter Planung zu identifizieren und zu bewältigen. Individuell einklagbare subjektiv-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. Lärmschutz). Auf diese Weise soll die für eine stringente Rahmensetzung notwendige Konsistenz staatlicher Vorgaben über alle betroffenen Rechtsgebiete hinweg erreicht werden.

Die Leitziele sind (im Gegensatz zu den Umsetzungszielen, siehe hierzu Nr. 12) abstrakt und daher auf die Konkretisierung im Bundesmobilitätsplan ausgelegt. Die Leitziele werden (im Gegensatz zu den Grundsätzen der Raumordnung) durch dieses Gesetz verbindlich und abschließend bestimmt – im Bundesmobilitätsplan können keine zusätzlichen Leitziele geschaffen werden. Allerdings können bei der planerischen Abwägung auch andere Belange in die Abwägung einfließen. Die Bezugnahme auf die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung als Oberbegriff für den Bundesmobilitätsplan und den Bedarfsplan macht deutlich, dass die Leitziele für beide Planungen maßgeblich sind.

Eine Sonderstellung innerhalb der Leitziele nimmt der Klimaschutz ein. Die Zielbeiträge des Verkehrssektors in diesem Bereich werden im Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) durch Abwägung verbindlich festgelegt. Dem Zielbeitrag Klimaschutz kommt so die Qualität eines „festen“ (Mindest-) Umsetzungsziels zu.

Zu Nr. 12

Die Umsetzungsziele dienen der Konkretisierung der Leitziele. Sie sind messbar und terminiert, die Zielhorizonte entsprechen denen der Planung (15 und 30 Jahre). Die Umsetzungsziele ähneln in ihrer Funktion daher den „Zielen der Raumordnung“ aus § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG. Im Gegensatz zu diesen sind die Umsetzungsziele aber – wiederum mit Ausnahme der Sonderstellung des Klimaschutzes – nicht verbindlich. Die Bezugnahme auf „Mobilitäts-

und Verkehrsentwicklungspläne“ verdeutlicht, dass nicht nur im Bundesmobilitätsplan Umsetzungsziele festgelegt werden können, sondern auch in den Planungen der Länder und Kommunen.

Die konkreten Umsetzungsziele sind Ergebnis der Planung. Sie werden im Planungsprozess festgelegt bzw. weiterentwickelt. Maßstab für diese Umsetzungsziele werden oftmals im Bereich nachhaltiger Mobilität bereits eingeführten Indikatoren sein; vgl. dazu Indikatoren nachhaltiger Mobilität, („Entwicklung von Indikatoren im Bereich Mobilität für die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie“, Umweltbundesamt (Hrsg.), Texte 12/2015) sowie die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie 2021 (Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie – Weiterentwicklung 2021, Die Bundesregierung) 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. Auf diese Weise entstehen dann zusammen mit dem im Bundesmobilitätsplan zu ermittelndem Beitrag des Bundes tatsächlich gesamtstaatliche Umsetzungsziele.

Zu § 3 (Leitziele)

Die Leitziele bauen einen Spannungsbogen auf zwischen den Mobilitätsbedürfnissen von Menschen sowie den Transportbedürfnissen der Wirtschaft und dem öffentlichen Interesse daran, die negativen Folgen des Verkehrs für Umwelt und Menschen soweit als möglich zu reduzieren. Der für ein nachhaltiges Verkehrssystem erforderliche Ausgleich wird durch die Festlegungen im Bundesmobilitätsplan bewirkt, dessen im Wege einer „planerischen Ermessensentscheidung“ festzulegenden Umsetzungsziele, Strategien und Maßnahmen 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 Art. 1 des Protokolls Verkehr zur Durchführung der Alpenkonvention. Auf EU-Ebene vergleichbar sind die Erwägungsgründe 2, 4, 32, 33, 36, 38 sowie die Art. 4, 5, 10 Abs. 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 §§ 3 bis 15 des Berliner Mobilitätsgesetzes (BerlMobG).

Ausgehend von den Bedürfnissen nach Erreichbarkeit gemäß §§ 4und 5 ist das Verkehrssystem an den Bedürfnissen der Nachhaltigkeit nach §§ 6 bis 11 auszurichten und im Zusammenspiel aller Verkehrsträger und Verkehrsmittel nach § 12 effizient und resilient auszugestalten.

Adressaten der Leitziele sind die zuständigen Behörden, also insbesondere das Bundesministerium für Verkehr, aber auch die Bundesanstalt für Mobilität.

§ 3 orientiert sich im Übrigen an § 2 Abs. 1 ROG.

Zu Abschnitt 2: Leitziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr

Zu § 4 (Mobilitätssicherung)

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. Grundlagen

für ein umweltorientiertes Recht der Personenbeförderung, Umweltbundesamt (Hrsg.), Texte 2013/2020, 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 singulärer Wohnlagen oder Streusiedlungen verzichten.

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. Dies verlangt eine fachliche Analyse z.B. in Bezug auf veränderte Arbeits- und Versorgungsstrukturen, demographische und gesellschaftliche Entwicklungen oder auch hinsichtlich neuer Erkenntnisse 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.

Der Koalitionsvertrag 2021 bringt dieses Thema auf folgende Formel:

> *„Wir wollen eine nachhaltige, barrierefreie, innovative und für alle alltagstaugliche und bezahlbare Mobilität ermöglichen. Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge und Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land* (Koalitionsvertrag 2021, S. 25)

§ 4 Abs. 2 befasst sich speziell mit den Themen der Barrierefreiheit. Die Vorgaben zur Barrierefreiheit ergeben sich generell aus den Behindertengleichstellungsgesetzen des Bundes und der Länder. In Bezug auf den öffentlichen Personenverkehr greifen konkretisierende Vorgaben aus dem Personenbeförderungsgesetz und dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Genauere Vorgaben im Verantwortungsbereich des Bundes können mit dem Bundesmobilitätsplan festgelegt werden. Konkretisierungen für den ÖPNV und den 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.

§ 4 Abs. 2 fügt sich in ein System bereits existierender Normen ein, die der Gewährleistung von Barrierefreiheit dienen (siehe etwa §§ 8 Abs. 3 S. 3, 6; 12 Abs. 1 Nr. 1 c; 13 Abs. 2a S. 4 PBefG sowie Vorschriften im AEG und in der VO 1300/2014/EU). Einen weiteren Anknüpfungspunkt bietet die EU-Behindertenrechtskonvention, die den Bereich „Mobilität“ in Art. 20 unmittelbar und in Art. 19 als Aspekt einer unabhängigen Lebensführung adressiert. Durch den Fokus auf die „relevante Verkehrsinfrastruktur“ sowie der „Verkehrsangebote des öffentlichen Personenverkehrs“ wird das Leitziel auf die Aspekte begrenzt, die für die Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im öffentlichen Bereich in Frage kommen.

Der Koalitionsvertrag 2021 formuliert zur barrierefreien Mobilität:

> *„Wir wollen, dass Deutschland in allen Bereichen des öffentlichen und privaten Lebens, vor allem aber bei der Mobilität (u. a. bei der Deutschen Bahn), beim Wohnen, in der Gesundheit und im digitalen Bereich, barrierefrei wird. Wir setzen dafür das Bundesprogramm Barrierefreiheit ein. Dazu überarbeiten wir unter anderem das Behindertengleichstellungsgesetz und das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz*

> *sowie das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz. […] Wir werden die Ausnahmemöglichkeiten des Personenbeförderungsgesetzes (ÖPNV) bis 2026 gänzlich abschaffen."* (Koalitionsvertrag 2021, S. 78)

Zu § 5 (Sicherung des Transports von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen)

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 sich dabei stark innerhalb der Verantwortlichkeitsbereiche 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.

Zu § 6 (Klimaschutz und Energieeffizienz)

Der Klimaschutz nimmt in der Systematik des BuMoG eine besondere Stellung ein. Er ist zum einen – mit dem im Sachzusammenhang stehenden Ziel der Energieeffizienz – Leitziel gemäß § 6, zum anderen aber auch ein bereits durch Gesetz konkretisiertes Ziel mit der Qualität eines Umsetzungsziels im Sinne des § 17 i.V. mit dem Klimaschutzgesetz des Bundes. Das sektorbezogene Minderungsziel wird über den § 17 zur Vorgabe des Bundesmobilitätsplanes gemacht, in deren Umsetzung Bund und Länder – und über letztere auch die Kommunen – durch Strategien und Umsetzungsziele eingebunden sind.

Absatz 1 Satz 1 bezieht sich auf § 2 Nr. 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes, um eine einheitliche Bestimmung des Begriffs „Treibhausgase" (THG) sicherzustellen. Der Verweis ist nötig, da die Begriffsbestimmungen des § 2 Bundes-Klimaschutzgesetz ansonsten nicht für andere Gesetze gelten. In Absatz 1 wird die Treibhausgasneutralität zu einem Leitziel erhoben. Indem dieses Leitziel auch die mittelbar durch den Verkehr verursachten THG-Emissionen erfasst, ist es weitreichender als die am Bundes-Klimaschutzgesetz ausgerichtete Umsetzungsverpflichtung des § 17. Mittelbar durch den Verkehr verursachte THG-Emissionen entstehen etwa bei der Errichtung von Verkehrsinfrastrukturen. Als Leitziel ist es der Abwägung mit anderen Leitzielen und der Umsetzung auf Ebene der Umsetzungsziele zugänglich. Absatz 1 sichert so eine umfassende Betrachtung aller durch den Verkehr verursachten THG-Emissionen.

Absatz 2 erhebt die Reduzierung des Energiebedarfs des Verkehrs insgesamt zu einem Leitziel. Die Energieeffizienz adressiert insbesondere die Verwendung erneuerbarer Energien. In welchem Maße sich hier energieeffiziente Nutzungen durchsetzen, ist nicht allein eine Frage des Marktes und der Bepreisung der Energien, sondern auch eine Frage der Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur durch den Staat. Daher richtet sich dieses Ziel an den Staat als den Planungsträger für die Verkehrsinfrastruktur. Vorgaben zur Energieeffizienz ergeben sich – außerhalb des BuMoG – bereits aus Art. 25 RL (EU) 2018/2001. Das BuMoG dient nicht der Umsetzung dieser Vorschrift.

Die Koalitionsparteien haben im Koalitionsvertrag 2021 zugesichert, alle erforderlichen Entscheidungen zur Erreichung der Klimaschutzziele zu treffen:

> *„Die erforderlichen Entscheidungen zur Erreichung unserer Klimaschutzziele für 2030 und 2045 mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Mobilitätsbereiches werden wir treffen und die praktische Umsetzung deutlich beschleunigen."* (Koalitionsvertrag 2021, S. 48)

Zu § 7 (Verkehrssicherheit)

Absatz 1 formuliert eine „Vision Zero“, der zufolge kein Mensch mehr durch Verkehrsunfälle sterben oder schwer verletzt werden soll. § 7 adressiert dabei alle Verkehrsarten in gleicher Weise. Nicht erfasst sind dagegen Tierunfälle. § 7 ähnelt damit der Vorschrift des § 10 Abs. 3 BerlMobG. Satz 2 deutet bereits auf Umsetzungsstrategien hin, ist insoweit aber nicht abschließend.

Absatz 2 erweitert das Leitziel der Verkehrssicherheit auf nicht verkehrsbezogene Gefahren, die aber im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturen entstehen. Hier ist auch dem subjektiven Schutzbedürfnis und Sicherheitsempfinden Betroffener Rechnung zu tragen. Zweck dieser Vorschrift ist es nicht, die Selbstverständlichkeit der Gefahrenabwehr durch die zuständigen Polizeibehörden des Bundes und der Länder hervorzuheben. Adressiert werden vielmehr verkehrsspezifische bauliche und betriebliche Maßnahmen.

Zu § 8 (Gesundheitsschutz)

Absatz 1 dient dem Schutz vor verkehrsbedingten Gesundheitsbeeinträchtigungen, insbesondere verursacht durch Luftschadstoffe und Lärmbeeinträchtigungen. Absatz 1 Satz 2 stellt klar, dass sämtliche Verkehrsmittel und -träger in gleicher Weise adressiert werden. Dabei ist allerdings zu beachten, dass z.B. der Verkehrsträger Schiene deutlich weniger Luftschadstoffe emittiert und deswegen weniger Maßnahmen für diesen Bereich ergriffen werden müssen. § 8 verfolgt damit ein ähnliches Ziel wie § 9 BerlMobG. Im Zusammenspiel mit § 7 sichert § 8 einen umfassenden Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit im Sinne des Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG. Der verkehrsbezogene Umweltschutz wird bisher überwiegend durch Regelungen im Bundesimmissionsschutzgesetz gewährleistet, die wiederum Vorgaben des EU-Rechts umsetzen. Diese Regelungen werden durch das BuMoG nicht berührt.

Der Koalitionsvertrag 2021 setzt sich mit dem Thema Lärm auseinander:

> *„Wir wollen Lärmbelastungen durch den Verkehr reduzieren, setzen uns für eine Reduzierung von mutwilligem Lärm ein und sorgen für mehr aktiven und passiven Lärmschutz. Um zu angemessenen Lärmschutzmaßnahmen zu kommen, werden wir die gesamte Lärmsituation berücksichtigen.“* (Koalitionsvertrag 2021, S. 49)

Absatz 2 hebt den Schutz der Bewohner von Wohnanlagen an vielbefahrenen Verkehrswegen hervor, die in besonderer Weise von verkehrsbezogenen Gesundheitsbelastungen betroffen sind. Auch Absatz 2 ist neutral formuliert und adressiert alle Verkehrsträger in gleicher Weise. Die Regelung greift auch Aspekte der Sozialverträglichkeit (§ 10) auf.

Zu § 9 (Umweltschutz)

Der Wirkungsbereich des Leitziels „Umweltschutz“ ist weit gefasst.

Absatz 1 adressiert zunächst die Rauminanspruchnahme durch die Verkehrsinfrastrukturen. Verkehrswege beanspruchen in einem nicht unerheblichen Anteil Grund und Boden und sind damit ein Treiber des aus ökologischer Sicht problematischen „Flächenfraßes“. Die Netzstruktur der Verkehrsinfrastrukturen verstärkt die nachteiligen Auswirkungen noch weiter; insbesondere Straßen „zerschneiden“ Biotope und führen so zu einer „Parzellierung“ natürlicher Lebensräume. Absatz 1 Satz 1 fordert daher eine Vermeidung der Bodenversiegelung und der erstmaligen Inanspruchnahme von Freiflächen. Maßgaben für eine schonende Nutzung des Bodens finden sich auch in anderen Gesetzen (etwa § 1a Abs. 2 S. 1 Baugesetzbuch); durch § 9 werden die Maßgaben speziell auf den Verkehrssektor bezogen. Für den Begriff der „biologischen Vielfalt“ kann auf die Legaldefinition des § 7 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über den Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) zurückgegriffen werden. Absatz 1 adressiert insbesondere terrestrische Verkehrswege, da bei den Wasserwegen eine Versiegelung von Boden (Ausnahme z.B. Wasserkraftwerke) in den meisten Fällen ausscheidet.

Absatz 2 erhebt alle Schutzgüter des § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in den Rang eines Leitziels, soweit diese nicht bereits explizite Gegenstände dieses Gesetzes sind. Absatz 2 kommt so zum einen die Funktion eines Auffangtatbestandes zu. Zum anderen sichert Absatz 2 aber auch eine hinreichende Berücksichtigung der Wechselwirkungen aller Schutzgüter, die in § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung angelegt ist.

Wegen der inhaltlichen Überschneidung dieser Schutzgüter mit den globalen Nachhaltigkeitszielen ist folge Passage aus dem Koalitionsvertrag 2021 relevant:

> *„Die 17 Globalen Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen (SDG) sind Richtschnur unserer Politik. Damit schützen wir die Freiheit und Chancen jetziger und kommender Generationen. […] Wir erhöhen die Verbindlichkeit von Nachhaltigkeitsstrategien, -zielen und -programmen im konkreten Regierungshandeln und bei der Erstellung von Gesetzen und stärken parlamentarische Beteiligungsrechte."* (Koalitionsvertrag 2021, S. 36)

Zu den Indikatoren nachhaltiger Mobilität siehe auch die Begründung zu § 2 Nr. 12.

Zu § 10 (Sozialverträglichkeit)

Absatz 1 erhebt die sozialverträgliche Gestaltung von Mobilität zu einem Leitziel. Er verwirklicht das Staatsziel des Sozialstaatsprinzips aus Art. 20 Abs. 1 GG. Zum einen gebietet es Absatz 1, negative Auswirkungen des Verkehrs auf benachteiligte Gruppen zu vermeiden. Hier bestehen Überschneidungen mit § 9 Abs. 2. Zum anderen bietet Absatz 1 die Möglichkeit zur Definition von Erschließungs- und Erreichbarkeitsstandards zugunsten dieser Gruppen. Für die Bestimmung der „benachteiligten Gruppen" ist nicht allein die ökonomische Situation maßgeblich. Diese Erschließungsstandards sind auch Pflichtbestandteil des Bundesmobilitätsplans nach § 15 Abs. 1 lit. f BuMoG.

In dieselbe Richtung weist die Absicht der Regierungsparteien im Koalitionsvertrag 2021, wobei die Rechtsqualität der angestrebten Definition unklar bleibt:

> *„Die Erschließungs- und Qualitätsstandards für ein alltagstaugliches Mobilitätsangebot als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr wollen wir im Jahr 2022 zwischen Bund, Ländern und Kommunen definieren."* (Koalitionsvertrag 2021, S. 129)

Absatz 2 konkretisiert die allgemeinen Vorgaben aus Absatz 1 und bezieht diese auf die Festlegung von Lenkungsabgaben einerseits und Beförderungsentgelten andererseits.

Zu § 11 (Lebenswerte Städte und Regionen)

§ 11 hebt die soziale, stadtkulturelle, historische und ökologische Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur hervor. § 11 lehnt sich an § 4 BerlMobG und die allgemeineren Regelungen des § 1 Abs. 2 ROG an.

Zu § 12 (Effizienz und Resilienz der Verkehrssysteme)

§ 12 befasst sich mit der Effizienz und Resilienz der Verkehrssysteme. Maßstab für die Effizienz von Mobilität ist allein die „Erreichbarkeit", das Gewicht anderer Faktoren kann und soll dagegen als Grundlage für die Bewertung von Effizienz gesenkt werden können. Die ebenfalls betonte Resilienz der Verkehrssysteme ist vor allem als Maßstab für die Planung von Verkehrsinfrastrukturen von Bedeutung. Satz 2 konkretisiert das Leitziel der Effizienz weiter: Der primäre Energieeinsatz soll in Bezug auf die benötigte Endenergie möglichst gering sein. Mobilität soll mit einem möglichst geringen Einsatz an Fahrleistung (siehe zu diesem Begriff www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#fahrleistung-im-personen-und-guterverkehr) ermöglicht werden.

Zu Abschnitt 3: Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung des Bundes

Zu § 13 (Allgemeine Vorschriften über den Bundesmobilitätsplan)

Die Bundesmobilitätsplanung dient dem Zweck, den gesamten Personen- und Güterverkehr der Bundesrepublik Deutschland integriert, umfassend und ausfinanziert zu planen und zu gestalten. Maßstäbe für die Entwicklung des Verkehrsgeschehens sind dabei die Leitziele aus den §§ 4 bis 12.

Der Koalitionsvertrag 2021 formuliert den Bedarf zur Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung, der allerdings keine klaren Konturen erhält:

> *„Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen."* (Koalitionsvertrag 2021, S. 48)

Der Bundesmobilitätsplan wird, ausgehend von einer Vision mit verschiedenen denkbaren Leitbildern, mit Hilfe datengestützter Prognosen als ein angestrebter Zielzustand („Verkehrsperspektive") zur Erfüllung der Leitziele in einem iterativen Prozess entwickelt bzw. fortgeschrieben. Zielkonflikte werden identifiziert und bewältigt. Es werden konkrete Umsetzungsziele zur Operationalisierung der Verkehrsperspektiven entwickelt bzw. fortgeschrieben. In § 13 und den weiteren Paragrafen 14-17 finden sich allgemeine Vorschriften über Inhalt, Wirkung und Erstellung des Bundesmobilitätsplans. Maßgaben für die Erstellung des ersten Bundesmobilitätsplans trifft dagegen § 42 (Anwendungs- und Übergangsvorschriften).

Zielhorizonte der Planung sind 15 und 30 Jahre sowie 2045 als zusätzlicher Bezugspunkt für den Klimaschutz und die Realisierung der transeuropäischen Verkehrsnetze. Die spätestens vier Jahre nach dem Beschluss des letzten Bundesmobilitätsplans 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 erforderlichen Maßnahmen. Die Fortschreibung überprüft oder entwickelt Instrumente und Maßnahmen inklusive des notwendigen Bedarfs an Entwicklungen der Verkehrsinfrastrukturen aus iterativ erarbeiteten Annahmen und Anforderungen zur Verkehrsentwicklung und den daraus resultierenden Netzbelastungen bzw. dem Bedarf zur Netzentwicklung.

Der Planungshorizont von 15 Jahren und der Entwicklungshorizont von 30 Jahren sind erforderlich, um eine langfristige Zielbestimmung vornehmen sowie die langfristige Zielerreichung in den Blick nehmen zu können. Dies ist die Basis dafür, um Generationengerechtigkeit in Bezug auf die geplante Inanspruchnahme finanzieller und natürlicher Ressourcen und hinsichtlich der damit möglichen verhältnismäßigen Verteilung von Freiheitschancen sorgen zu können. Der „ausfinanzierte" Realisierungshorizont von fünf Jahren (siehe dazu § 30) ermöglicht korrespondierend dazu eine bisher nicht gekannte Umsetzungssicherheit auf kurze Frist. Die 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 mit 15 beziehungsweise 30 Jahren zwar in „ferner" Zukunft, 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, es werden Ziele und Strategien überprüft und die Maßnahmen beschlossen, die in den nächsten fünf bis sechs Jahren zu realisieren sind. Die „rollierende Fortschreibung" ist daher 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

des Umfangs der benötigten Haushaltsmittel und der Bedeutung der Aufgabe der Mobilitäts- und Verkehrsplanung ist es auch geboten, dass der Bundestag regelmäßig über Ausrichtung und Festlungen von Zielen, Strategien und Maßnahmen neu entscheidet.

Der Bundesmobilitätsplan wird als Gesetz beschlossen. Dieses Gesetz bedarf u.a. wegen Art. 106a S. 2 GG der Zustimmung durch den Bundesrat, weil es in seinem § 35 die Höhe und Verwendung der durch Art. 106a S. 2 GG vorgesehenen Mittel regelt (bisher wegen der Umsetzung über das Regionalisierungsgesetz als „Regionalisierungsmittel" bezeichnet).

Zu § 14 (Abwägungsgebot und Planungsdirektiven)

Absatz 1 ist die zentrale Norm für die Erstellung des Bundesmobilitätsplans. Aus Absatz 1 ergibt sich insbesondere das planerische Abwägungsgebot. Die ebenfalls in Absatz 1 in Bezug genommenen Planungsdirektiven gehen in ihrer rechtlichen Wirkung über das allgemeine Abwägungsgebot hinaus, weil sie den im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigenden Belang konkret benennen und ihn im Verhältnis zu anderen Belangen mit besonderem Gewicht ausstatten.

Absatz 2 gewährleistet eine hinreichende Verknüpfung des Bundesmobilitätsplans mit Verkehrsplanungen auf Ebene der europäischen Union. 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. 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 über die integrierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung. Soweit nationale Umsetzungsspielräume verbleiben, wird Deutschland die Lösung wählen, die am besten mit den Leitzielen dieses Gesetzes in Einklang steht.

Absatz 3 benennt als ein dauerhaft „gesetztes" Thema die Entwicklung von Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und Verkehrsträgern des Güterverkehrs, die Ausgangsvoraussetzung für eine intermodale Planung mit Verlagerungsoptionen im Bereich des Güterverkehrs sind.

Absatz 4 stellt dar, wie der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene aus dem Bundesmobilitätsplan heraus zu entwickeln ist. Erforderliche Fahrzeiten ergeben sich v. a. aus Erreichbarkeitsvorgaben, aber auch erwünschten intermodalen Wirkungen. Die Kapazitäten (Personen- und Güterverkehr) müssen den angestrebten Modal Split 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 mehrerer Bundesmobilitätspläne bedürfen, um bis 2045 ausreichend Wirkung zu entfalten, ist dieses Planungsprinzip hier „vor die Klammer" der Planung gezogen worden.

Inhaltlich passfähig zu den Planungsdirektiven von § 14 Abs. 4 formuliert der Koalitionsvertrag 2021:

> *„Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln und zügiger umsetzen, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln. Den Zielfahrplan eines Deutschlandtaktes und die Infrastrukturkapazität werden wir auf diese Ziele ausrichten."* (Koalitionsvertrag 2021 (S. 49)

Absatz 5 zeigt auf, welche Aspekte bei der Entwicklung des Zielfahrplans gegen und untereinander abgewogen werden müssen. Im Ergebnis der Planung müssen die Belange von Güter- wie Personenverkehr berücksichtigt werden. Innerhalb des Personenverkehrs muss ein angemessener Ausgleich zwischen dem vom Bund zu gewährleistenden Angebot im

Schienenpersonenfernverkehr und dem von den Aufgabenträgern zu verantwortenden Angebot des Schienenpersonennahverkehrs gelingen. Zu koordinieren sind aber auch die Angebote des Schienenpersonennahverkehrs untereinander, weil ohne eine solche Koordination kein Taktfahrplan funktioniert und auch keine auf den SPNV ausgerichtete Infrastrukturentwicklung möglich ist. Zu berücksichtigen sind auch überörtliche Zubringerverkehre zum Schienenpersonenverkehr, weil dieses letztlich die Erstreckung des Deutschlandtaktes auch in die Fläche ermöglicht. Zu beachten und zu integrieren sind zudem die Belange europaweiter Schienenverkehrsangebote.

Mit den Absätzen 4 und 5, mit weiteren Vorschriften des BuMoG zum Bundesmobilitätsplan und zu dessen Umsetzung sowie mit den Änderungen aus Artikel 5 (AEG) und aus Artikel 6 (ERegG) wird ein wesentlicher Beitrag zur nachfolgenden Absicht des Koalitionsvertrags 2021 geleistet:

> *„Wir werden die Umsetzung eines Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform absichern."* Koalitionsvertrag 2021, S. 49)

Absatz 6 berücksichtigt den Radverkehr sowie dessen Verknüpfung mit öffentlich zugänglichen Verkehrsangeboten, soweit dies vor dem Hintergrund einer beschränkten Bundeskompetenz möglich ist. Im Rahmen des Bundesmobilitätsplans sind entsprechend Verknüpfungen etwa an Bahnhöfen oder an Stationen, Haltepunkten und Haltestellen zu planen. Dazu gehören hinsichtlich des Radverkehrs z.B. sichere Fahrradabstellmöglichkeiten, Reparaturmöglichkeiten, Fahrradvermietungen sowie Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr.

Zu § 15 (Inhalte des Entwurfes des Bundesmobilitätsplans)

In Absatz 1 werden die obligatorischen Festlegungen des Bundesmobilitätsplans genannt (Festlegungsteil). Nur dieser Teil soll als Regierungsentwurf dem Bundestag zugeleitet und dort als Gesetz beschlossen werden. Die Inhalte des Erläuterungsberichts finden sich dagegen in Absatz 2. Die Festlegungen des Absatzes 1 dienen – neben der verkehrsplanerischen Umsetzung der Leitziele dieses Gesetzes – auch der Konkretisierung der Raumordnungsgrundsätze aus § 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG, indem sie diese in mobilitätsspezifische Standards übersetzen.

Im Festlegungsteil des Bundesmobilitätsplans sind zunächst die Verkehrsperspektiven für einen Zeithorizont von 15 Jahren festzulegen, die durch eine längerfristige Perspektive (Entwicklungshorizont von 30 Jahren) fundiert werden muss (Absatz 1 Nr. 1). Die Hintergründe dieser zeitlichen Perspektiven werden in der Begründung zu § 13 näher erläutert. Gemäß Absatz 1 Nr. 2 werden im Bundesmobilitätsplan auch Festlegungen über grundlegende Forschungsbedarfe bestimmt. 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. Durch anwendungsorientierte Forschung sowie Modellprojekte sind die in der Praxis relevanten Hemmnisse der Erreichung einer nachhaltigen Mobilität, die den Leitzielen aus Abschnitt II sowie den Umsetzungszielen des Bundesmobilitätsplans entspricht, zu identifizieren. Es sind wirksame Lösungen zu entwickeln, wie diese Hemmnisse zu bewältigen sind. 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 wie z.B. Home-Office, Arbeitszeiten, Videokonferenzen, Bringdienste/Paketdienste/Lieferdienste). 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 Bundesmobilitätsplan festgelegt und von der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr koordiniert.

In Absatz 1 Nr. 5 Buchstabe b wird auf die Ersatzinvestitionen für Verkehrsinfrastrukturen Bezug genommen: Regelmäßig im Fokus der öffentlichen Diskussion stehen die Modernisierungs- und Erweiterungsinvestitionen; darüber dürfen aber die Erhaltung des Bestandes und die entsprechend bei Bedarf erforderlichen Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz 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, Erhaltungsaufwand und Ersatzinvestitionsbedarf der Verkehrsinfrastruktur des Bundes (siehe § 22). Auf Basis des aktuellen Zustandsberichts ist im Ergebnis des Planungsprozesses 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 abgeschlossen werden kann. 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. An Stelle einer Ersatzinvestition ist eine Investition zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes vorzusehen, wenn ein relevanter Kapazitätszuwachs bewältigt werden soll. 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. Bei der Ausgestaltung der Ersatzinvestition ist den Zielen und Vorgaben dieses Gesetzes sowie des bei Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gültigen Bundesmobilitätsplans zu entsprechen. Dies kann insbesondere spezifische Anforderungen an Barrierefreiheit, an intermodale Verknüpfungen, an Ausstattungsmerkmale oder an Qualitäts- und Sicherheitsstandards mit sich bringen, ohne dass die Maßnahme deshalb als Entwicklungsmaßnahme zu bewerten wäre.

Die Erwähnung der Öffentlichkeitsarbeit (Absatz 1 Nr. 8) verpflichtet die Akteure der Bundesmobilitätsplanung dazu, bereits in der Planungsphase die für die Umsetzung notwendige Öffentlichkeitsarbeit zu konzipieren.

Absatz 2 stellt mit dem obligatorischen Erläuterungsbericht, der dem Gesetzentwurf beizufügen ist, der aber nicht Teil des als Gesetz zu beschließenden Bundesmobilitätsplans wird, sicher, dass der Bundestag über die maßgeblichen Grundlagen verfügt, um über den Bundesmobilitätsplan zu entscheiden. Zugleich erfüllt der Erläuterungsbericht eine wesentliche Funktion als Grundlage des verkehrspolitischen Diskurses in der Öffentlichkeit, der in den Bundesmobilitätsplan mündet.

Absatz 3 hebt die Bedeutung sachlicher, auf bestimmte Verkehrssektoren bezogener Teilpläne hervor. Diese beziehen sich – anders als der Bundesmobilitätsplan – nicht auf den gesamten Verkehrssektor, sondern auf einzelne Verkehrsträger und Verkehrsmittel. Sachliche Teilpläne sind also abgetrennte Ausschnitte aus dem Bundesmobilitätsplan und als solche abzugrenzen von (1) Teilplänen zur Umsetzung (dem Vollzug) des Bundesmobilitätsplans, bei denen es sich um eine sonstige Maßnahme im Sinne von Absatz 1 Nr. 5 Buchstabe f handelt und die daher auch Teil des Bundesmobilitätsplans sind, und (2) von Plänen im Vorfeld der Erstellung des Bundesmobilitätsplans mit unverbindlichem politisch-informellen Charakter. Der Masterplan Schienenverkehr, der nationale Radverkehrsplan und die beabsichtigte nationale Fußverkehrsstrategie sollen zukünftig als „gesetzte“ sachliche Teilpläne im Sinne des Absatzes 3 fortentwickelt werden.

Derartige Teilpläne werden vielfältig im Koalitionsvertrag 2021 benannt. Sie sind dort allerdings nicht in einen verkehrsträgerübergreifenden Planungsprozess eingebunden. Als informelle Planung ist ihre Umsetzung weder auf der Zeitachse, noch im föderalen Gefüge verbindlich abgesichert. Sie finden sich im Koalitionsvertag unter anderem in folgender Ausprägung:

> *„Den Fußverkehr werden wir strukturell unterstützen und mit einer nationalen Strategie unterlegen."* (Koalitionsvertrag 2021, S. 53)
>
> *„Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben, den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben."* (S. 53)
>
> *„Wir wollen Länder und Kommunen in die Lage versetzen, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern. Ziel ist, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern. 2022 werden wir die pandemiebedingten Einnahmeausfälle wie bisher ausgleichen. Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen sowie Tarifstrukturen diskutieren. Regionalisierungsmittel werden ab 2022 erhöht. Gemeinsam werden wir Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume definieren."* (S. 50)
>
> *„Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln und zügiger umsetzen, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln. Den Zielfahrplan eines Deutschlandtaktes und die Infrastrukturkapazität werden wir auf diese Ziele ausrichten."* (S. 49)
>
> *„Wir werden eine Nationale Hafenstrategie entwickeln und die enge Zusammenarbeit unserer Häfen fördern. […] Wir werden einen gesamtgesellschaftlichen Dialog zu Klimaresilienz und Naturschutz bei Wasserstraßen initiieren."* (S. 53)
>
> *„Wir wollen die deutsche Luftverkehrswirtschaft und -industrie als Schlüsselbranchen nachhaltig und leistungsfähig weiterentwickeln, in einem umfassenden Beteiligungsprozess ein Luftverkehrskonzept 2030+ zur Zukunft der Flughäfen in Deutschland erstellen, die Schienenanbindung von Drehkreuzen fördern und durch bessere Bahnverbindungen die Anzahl von Kurzstreckenflügen verringern."* (S. 53)

Zu § 16 (Bedarfsplan für die Verkehrsinfrastruktur)

Der Bedarfsplan ist ein eigenständiger Plan als Teil (Anlage) des Bundesmobilitätsplans. Er enthält diejenigen Netzentwicklungsmaßnahmen, die zur Realisierung der Umsetzungsziele erforderlich sind.

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 zu bewältigen. Bei der Dimensionierung der Maßnahmen sind ausreichende Reserven sowie Vorrüstungen und Schnittstellen für perspektivisch denkbare Weiterentwicklungen vorzusehen und zur Erhöhung der Resilienz im jeweiligen Netz einzuplanen.

Der Gesetzesentwurf der Regierung über den Bedarfsplan als Anlage des Bundesmobilitätsplans darf nur Festsetzungen treffen, die durch das Umsetzungsbudget im Bundesmobilitätsplan gedeckt sind. (Eine Verpflichtung des Gesetzgebers bei Beschluss des Bedarfsplans besteht dagegen nicht, da sich der Gesetzgeber nicht selbst verpflichten kann.)

Die Inhalte des Bedarfsplans werden digital eingebettet in eine Grafik des Bestandsnetzes der Verkehrsinfrastruktur des Bundes dargestellt. Weitere besondere Inhalte zu einzelnen Verkehrsträgern oder Themen sollten in der Grafik erkennbar sein oder über Textdarstellungen oder Listen verfügbar gemacht werden. Die integrierte Darstellung aller Verkehrsträger muss in unterschiedlicher Inhaltsdichte in verschiedenen Maßstäben skalierbar sein.

In Absatz 1 Nr. 1 werden drei verschiedene Prioritätsstufen unterschieden: kurzfristige, mittelfristige und langfristige Bedarfe: Maßnahmen des kurzfristigen Bedarfs sind solche, deren Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung spätestens sechs Jahre nach der Beschlussfassung über den Bedarfsplan geschlossen werden soll und für die eine Entwurfsplanung (inklusive Kostenberechnung) vorliegt, die von der Bundesanstalt 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, es aber erst nachgelagert bestimmt werden kann, ob sie den Annahmen in Bezug auf Wirkungen und Kosten auch tatsächlich entsprechen. Maßnahmen des mittelfristigen Bedarfs sind solche, deren Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung in einem Zeitraum von sieben bis zwölf Jahren nach der Beschlussfassung über den Bedarfsplan geschlossen werden soll und für die 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 von der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr geprüft wurde. Maßnahmen des langfristigen Bedarfs sind solche, deren Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung in einem Zeitraum von 13 bis 20 Jahren nach der Beschlussfassung über den Bedarfsplan geschlossen werden soll. Für diese Maßnahmen sollte eine Kostenschätzung vorliegen.

Verkehrsinfrastrukturen der Länder im Sinne von Absatz 4 Satz 2 sind etwa: Länderbahnen, Kraftfahrstraßen, Verladeanlagen außerhalb des DB Netzes, Radschnellwege.

Absatz 5 bestimmt, dass alle Maßnahmen mit ihrer ersten Aufnahme in den Bedarfsplan einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) unterzogen werden müssen. 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. Im Planungsprozess sind die Szenarien der Netzentwicklung unter den Bedingungen der sie betreffenden Prognosehorizonte in räumlicher, zeitlicher und verkehrsträgerspezifischer Differenzierung einer netzbezogenen 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 sowie für das Ziel der Reduktion zusätzlicher Flächenbeanspruchungen.

Zu § 17 (Klimaschutzziele des Bundesmobilitätsplans)

Absatz 1 dient als Schnittstelle zwischen diesem Gesetz und dem Bundes-Klimaschutzgesetz und würdigt so die besondere Bedeutung des Klimaschutzes bei der Gewährleistung nachhaltiger Mobilität im Sinne dieses Gesetzes.

Der Klimaschutz ist zwar auch Leitziel im Sinne des BuMoG (siehe § 6), ist darüber hinaus aber bereits durch das Bundes-Klimaschutzgesetz mit sehr viel größerer Verbindlichkeit auch für den Verkehrssektor ausgestattet, als dies bei den anderen Leitzielen des BuMoG der Fall ist. Aus dem Klimaschutzgesetz des Bundes ergeben sich verbindliche Zielvorgaben für den noch zulässigen Ausstoß von THG-Emissionen durch den Verkehrssektor und den damit korrespondierenden Einsparverpflichtungen. Diese Reduktionsvorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes sind Ergebnis einer umfassenden, sektorübergreifenden Abwägung. Diese Reduktionsvorgaben dürfen im Bundesmobilitätsplan nicht verändert werden, um den Zweck des Bundes-Klimaschutzgesetzes insgesamt nicht zu gefährden. Eine Abwägung mit anderen Leitzielen ist daher nicht zulässig. Dem Klimaschutz kommt daher, soweit sich verbindliche Zielvorgaben aus dem Bundes-Klimaschutzgesetz ergeben, die

Qualität eines gesetzlich fixierten Umsetzungsziels zu. Gestaltungsspielräume bei der Erstellung des Bundesmobilitätsplans bestehen dagegen, soweit das Bundes-Klimaschutzgesetz keine Festsetzungen trifft. Dies ist bei der Treibhausgasreduktion über die Reduktionsziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes hinaus, die § 6 als Leitziel vorgibt, und vor allem bei der Frage des „Wie“ der Zielerreichung der Fall. Hier sind innerhalb des Bundesmobilitätsplans auch Konkretisierungen auf Ebene der Umsetzungsziele zulässig.

Absatz 1 Satz 3 ermöglicht es, erhöhte Reduktionsanforderungen infolge unionsrechtlicher oder völkerrechtlicher Vorgaben zu berücksichtigen. Die Ministerialbürokratie kann daher die Umsetzung strengerer Vorgaben bereits einleiten, bevor diese im Bundes-Klimaschutzgesetz berücksichtigt werden konnten. Zweck dieser Regelung ist demnach allein eine Beschleunigung des Verwaltungshandelns. Der Erlass einer Rechtsverordnung ist hierfür nicht notwendig, da die Bürgerinnen und Bürger – wenn überhaupt – nur sehr mittelbar betroffen sind. Absatz 1 Satz 3 kann nicht genutzt werden, um dem Verkehrssektor höhere Belastungen zugunsten anderer Sektoren zuzuweisen. Dafür wäre eine Änderung des Bundesmobilitätsplans durch den Gesetzgeber erforderlich.

Die Absätze 2 und 3 berücksichtigen Klimabelastungen, die zumindest mittelbar durch den Verkehr verursacht werden, allerdings nach der Systematik des Bundes-Klimaschutzgesetzes nicht dem Verkehr zugewiesen werden: So wird der THG-Ausstoß, der bei der Errichtung von Verkehrsinfrastrukturen entsteht, dem Bausektor zugerechnet, THG-Emissionen durch den Verbrauch von Boden dagegen dem Sektor „Landnutzung und Forste“. Um sicherzustellen, dass im Bundesmobilitätsplan nicht nur der unmittelbare THG-Ausstoß, sondern auch mittelbare Klimabelastungen hinreichend verarbeitet werden, ordnen die Absätze 2 und 3 eine Berücksichtigung dieser mittelbaren Emissionen an. Auf diese Weise können insbesondere Fehlsteuerungen durch den Bundesmobilitätsplan verhindert werden, die bei einer nur unvollständigen Berücksichtigung der Klimabelastungen entstehen könnten.

Zu § 18 (Verfahren und Beteiligte)

§ 18 regelt die Zuständigkeit für die Bundesmobilitätsplanung, die Unterstützung durch die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr und Beiräte sowie die am Verfahren der Bundesmobilitätsplanung zu beteiligenden Akteuren. Zuständig für eine ordnungsgemäße Durchführung des Verfahrens der Mobilitätsplanung ist das für Verkehr zuständige Bundesministerium. Die wesentliche Aufgabe der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr besteht darin, Aufstellung und Umsetzung des Bundesmobilitätsplans nach Maßgabe der §§ 19 und 20 zu begleiten. Es ist daher die fachlich zuständige Behörde für die Zusammenstellung der Unterlagen des Planungsprozesses. Den Beiräten kommt eine unterstützende Funktion zu. Außerdem soll sich das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes mit dem Verkehrsausschuss des Bundestages austauschen. Die Zuständigkeit des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Bundes endet mit dem Regierungsbeschluss zum Gesetzentwurf des Bundesmobilitätsplans.

Es sind alle Akteure einzubeziehen, die letztlich vom Ergebnis der Planungen betroffen sind und die insoweit auch einen Input in die Planungen leisten können. Bei den in Absatz 3 genannten Akteuren handelt es sich somit nur um eine exemplarische Aufzählung. Von besonderer Relevanz sind die Bundesländer, die insbesondere in die Bestimmung der Umsetzungsziele und Strategien intensiv einzubinden sind, 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 nach § 40 einbezogen. Andererseits kann sie über weitergehende umfassende Beteiligungsformate einbezogen werden, um den komplexen Anforderungen des Bundesmobilitätsplans Rechnung zu tragen. Die Beteiligten im Sinne des Absatz 3 sind so in die Erstellung der Vorbereitungsunterlagen einzubinden, dass ihre in angemessener Frist eingegangenen Stellungnahmen bei der Erstellung der Unterlagen berücksichtigt werden können. Die Stellungnahmen der Beteiligten sind im Übrigen für den weiteren Planungsprozess zu dokumentieren.

Im Beteiligungskonzept gemäß Absatz 5 ist anzugeben, wann und auf welcher Grundlage seitens der Planungsbeteiligten eigene Vorschläge zu welchen Themen rechtzeitig eingebracht werden können. Zudem ist anzugeben, wann im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wird. Beteiligungskonzept und Prozessdesign können für verschiedenen Zwecke unterschiedliche Methoden einsetzen (Zukunftswerkstatt, Online-Ideen-Plattform, Runde Tische, Workshops, World-Cafés, Perspektivenwechsel etc.) Der Prozess der Erstellung des Bundesmobilitätsplans wird auf einer Internetseite des für Verkehr zuständigen Ministeriums 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.

Zu § 19 (Vorbereitungsverfahren)

Das Vorbereitungsverfahren ist der erste Verfahrensschritt bei der Erstellung des Bundesmobilitätsplans. Das Vorbereitungsverfahren wird maßgeblich durch die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr geleitet; die Zuständigkeit des für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes bleibt gewahrt. In den Absätzen 2 und 3 finden sich besondere Bestimmungen für die Kostenberechnungen und Kostenschätzungen für Entwicklungsinvestitionen sowie zu den Zielwerten für den Klimaschutz.

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 leisten einen entscheidenden Beitrag für die Stringenz des Planungsprozesses und die Qualität des Planungsergebnisses.

Zu § 20 (Planungsverfahren)

Der Beschluss über den Start der Fortschreibung geht von dem für Verkehr verantwortlichen Ministerium des Bundes aus. Die Vorgabe der Jahresfrist bis zum Beschluss soll sicherstellen, dass der Abstand zwischen zwei Fortschreibungen maximal fünf Jahre beträgt. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass ein neuer Bundesmobilitätsplan aufgestellt wird, bevor der alte Bundesmobilitätsplan (Realisierungshorizont 5 Jahre, siehe § 13 Abs. 2 Nr. 4) ausläuft. Der Planungsprozess ist von der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr so vorzubereiten, dass mit dem Start der Fortschreibung alle erforderlichen Grundlagen aufbereitet sind (u. a. Daten, Modelle, Vorschläge, erste Entwürfe) und ein ergebnisoffener und fachlich stringenter Prozess innerhalb von einem Jahr abgeschlossen werden kann, der in der Lage ist, die notwendigen Umsetzungsziele, Strategien und Maßnahmen festzulegen und die damit verknüpften finanziellen Auswirkungen anzugeben.

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

Die fachlichen Anforderungen an Methodik und Prozessablauf des Bundesmobilitätsplans sind für diesen neu zu entwickeln; sie werden sich zudem ständig weiterentwickeln. Das Gesetz enthält dazu nur Leitplanken. Im Planungsprozess erfolgt die Absicherung der Me-

thodik dadurch, dass diese mit dem Start der Fortschreibung transparent gemacht und begründet wird und diese Vorbereitungshandlung auch der Beteiligung unterliegt. Erwartet wird daher, dass etwa enthaltene 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, sodass auf dieser Basis Vorschläge zur Weiterentwicklung unterbreitet werden können. Dies ist ein öffentlicher Prozess, bei dem Kritik aus der Öffentlichkeit erwünscht ist und in der Weiterentwicklung berücksichtigt wird. Methodik und Prozess müssen geeignet sein, die Inhalte des Bundesmobilitätsplanes im Wege einer planerischen Ermessenentscheidung festzulegen, die die einzelnen Leitziele sowie weitere betroffene öffentliche oder private Belange unter Berücksichtigung der mit diesen verbundenen Verfassungsgütern und Verfassungsprinzipien angemessen bewertet und mit den Inhalten in einen gerechten Ausgleich bringt.

In Absatz 2 werden Dokumente genannt, die mit der Entscheidung nach Absatz 1 zu veröffentlichen sind. 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. Der mit dem Start der Fortschreibung nach Absatz 2 Nr. 4 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.

Absatz 3 sieht vor, dass der Entwurf zum Bundesmobilitätsplan der Bundesregierung vorzulegen ist. Diese soll dann in einem Kabinettsbeschluss bestimmen, diesen an den Bundestag weiterzuleiten, damit der Bundestag über den Bundesmobilitätsplan beraten und entscheiden kann.

Zu § 21 (Bericht zur Umsetzung von Maßnahmen)

Das Bundesmobilitätsgesetz sieht ein umfassendes System der Berichterstattung und der Nachsteuerung vor. Durch dieses soll gewährleistet werden, dass der Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland (§ 22) hinreichend evaluiert wird und dadurch sowohl die zuständigen Stellen für ihre künftige Planung als auch die Öffentlichkeit Informationen zur Verkehrsinfrastruktur erhalten. Des Weiteren wird ein Berichtswesen über die Umsetzung der Maßnahmen, die im Bundesmobilitätsplan zur Erreichung der Umsetzungsziele festgelegt wurden, etabliert (§ 21). Über die einzelnen Maßnahmen hinaus erfolgt auch eine Monitoring der Umsetzung der Ziele des Bundesmobilitätsplans, welches sich auf die Methodik und die Strategien zur Verwirklichung der Leit- und Umsetzungsziele fokussiert § 23). Dieses Monitoring soll vor allem die Planung der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans beeinflussen und sicherstellen, dass eine Fortentwicklung und Verbesserung der Methodik sowie des Zielerreichungsgrades eintreten.

In einem jährlichen Sachstandsbericht wird von der Bundesanstalt 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. Mit Blick auf das Umsetzungsbudget ist zu berichten, ob dieses eingehalten wurde und ob es mit Blick auf den Umsetzungszeitraum finanzielle Risiken gibt, die die Umsetzung der weiteren beschlossenen Maßnahmen gefährden können und welche Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

Durch das jährliche Berichtswesen, welches sich neben dem Bundestag auch an die Öffentlichkeit richtet soll gewährleistet werden, dass Defizite bei der Umsetzung der Maßnahmen nach §§ 13 Abs. 2 Nr. 3 und 4; 16 Abs. 1 nicht erst im Rahmen der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplans zu Tage treten, sondern frühzeitig erkannt und behoben werden.

Ein solches Projektmanagement wird bei allen Projekten erforderlich sein und stellt insofern keinen Zusatzaufwand dar. Ein gewisser Mehraufwand ist damit verbunden, dass der Sachstand im ersten Quartal eines Folgejahres 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.

Die Regelung des Absatzes 2 soll absichern, dass die Gründe für etwaige 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 § 22 (Bericht über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur des Bundes)

In der gesamten Verkehrsinfrastruktur ist ein Milliardenvermögen gebunden. Das technisch und 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. Zu berücksichtigen sind dabei der Aufwand für die betreffenden Maßnahmen, die Langfristigkeit der Fixkostenbindung des eingesetzten Kapitals und die Perspektiven der geplanten zukünftigen Nutzungsintensität.

Spezifische Analysen können erforderlich sein, wenn sie 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 sind. Die Anforderungen an die Berichte werden mit den Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für deren jeweiligen Gültigkeitszeitraum festgelegt. Die derzeitige Praxis im Bereich der Schieneninfrastruktur in Form des Infrastrukturzustands- und Entwicklungsberichtes wird somit entwicklungsfähig fortgesetzt.

Zu § 23 (Monitoring der Umsetzung der Ziele des Bundesmobilitätsplans

Die tatsächlich bei der Fortschreibung des Bundesmobilitätsplanes angewandte Methodik (zu dieser siehe Begründung zu § 20) wird mit dem Monitoringbericht evaluiert und es werden auf dieser Basis Vorschläge zur Weiterentwicklung unterbreitet. Dies ist ein öffentlicher Prozess, bei dem Kritik aus der Öffentlichkeit erwünscht ist und in der Weiterentwicklung berücksichtigt wird. Durch diese Evaluierung der Erreichung der Leit- und der Umsetzungsziele sowie der Methodik und des Prozesses der Planung wird sichergestellt, dass auch die Mobilitätsplanung selbst und nicht nur die hieraus folgenden Maßnahmen überprüft und stetig verbessert wird.

Zu § 24 (Umsetzung durch Stellen des Bundes)

Der Bund ist verantwortlich, die Inhalte des als Gesetz beschlossenen Bundesmobilitätsplans umzusetzen (Absatz 3). Ohne diese Umsetzung des Bundes der in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Maßnahmen verbleibt die integrierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung weitgehend wirkungslos. Über diese Umsetzungspflicht hinaus ist abzusichern, dass andere Planungen des Bundes Strategien und Ziele des Bundesmobilitätsplans berücksichtigen und fördern, um ein kohärentes Handeln des Bundes zu gewährleisten. Dies erfolgt durch die Pflicht zur Berücksichtigung sowie zur Förderung der Leitziele (Absatz 1) und der Umsetzungsziele (Absatz 2).

Zu § 25 (Maßnahmen nach Bedarfsplan)

Durch die in Absatz 1 normierte Verbindlichkeit der Bedarfsfeststellung im Bedarfsplan (§ 16) für nachfolgende Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren soll die integrierte Planung durch den Bundesmobilitätsplan gesichert werden. Die Umsetzung von Maßnahmen, deren Bedarf bereits festgestellt wurde, sollen nicht in nachträglichen Verfahren erneut in Frage gestellt werden, weswegen diese in den betreffenden Raumordnungsplänen und Flächennutzungsplänen gemäß Absatz 2 zu sichern sind, da diese förmlichen Planungen zur Bodennutzung in hohem Maße die Bedingungen der Entwicklung von Mobilität und Verkehr prägen.

Die durch die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr zu schließenden Bedarfsplanumsetzungsvereinbarungen nach Absatz 3 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 dies 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. Als Vorbild können die Vereinbarungen mit der DB AG dienen. Sinnvoll erscheint es, dass die Umsetzungsvereinbarungen zeitnäher zur Umsetzung geschlossen werden und insoweit diese präziser abbilden. Dieses ist mit der Umsetzung des Bundesmobilitätsplans zu entscheiden.

Zu § 26 (Umsetzung durch die Länder)

Vorgesehen ist, dass die im Bundesmobilitätsgesetz geregelten Leit- und Umsetzungsziele bei allen für Mobilität und Verkehr relevanten Planungen berücksichtigt werden (Absatz 1). Für eine integrierte Mobilitäts- und Verkehrsplanung kommt den Ländern und vor allem auch den Kommunen eine zentrale Rolle zu.

Die in Absatz 2 vorgesehenen Zielbeiträge von Bund und Ländern ergeben zusammen das jeweilige nationale Umsetzungsziel. Hierbei ist eine einheitliche Berechnungsmethodik 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 beinhaltet. Unbeschadet anderer gesetzlicher Vorgaben, die die Länder oder Kommunen adressieren, sind diese in der Höhe ihrer Zielbeiträge frei. Allerdings sollen Förderprogramme des Bundes an die Beiträge zur Erreichung der nationalen Umsetzungsziele gekoppelt werden. Ambitionierte Zielbeiträge der Länder und Kommunen erhöhen damit die Chancen auf Bundesförderung.

Zu § 27 (Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung in Ländern und Kommunen)

Anders als es die Überschrift der Norm („Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung in Ländern und Kommunen“) suggeriert, kann der Bund nicht unmittelbar den Kommunen Vorgaben setzen. Adressiert werden diese Vorgaben daher an die von den Ländern zu bestimmenden Akteure. 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 und Zielen der Raumordnung (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 ROG), die von der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung in den Ländern zu beachten bzw. zu berücksichtigen sind.

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 Beitrag ihnen zur Erreichung dieser Umsetzungsziele möglich ist. Dieser ergibt sich aus ihren Planungen bzw. kann auch abweichend angegeben werden, wenn die Planungen nicht mehr aktuell sind.

Trotz der in Absatz 2 Satz 1 vorgesehenen Berücksichtigungspflicht bleibt die nähere Ausgestaltung der Planung Sache des Landesrechts (Absatz 4 Satz 1). Eine Zusammenarbeit wird für Stadt- und Metropolregionen durch Absatz 4 Satz 2 nahegelegt, um eine sinnvolle und umfassende Planung zu ermöglichen.

Die Planungen nach Absatz 1 sind gemäß Absatz 3 mit den örtlich und sachlich einschlägigen Landesraumordnungsplänen, Regionalplänen und Flächennutzungsplänen eng zu verzahnen. Hierbei sind integrierte Standorte als solche, die mit kurzen Wegen oder besonders gut mit dem öffentlichen Personennahverkehr erschließbar oder bereits erschlossen sind (siehe Absatz 2 Satz 2 Nr. 1), zu priorisieren.

Bezüglich der Entwicklung von Konzepten zur Verknüpfung von Radverkehr oder von öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln (Absatz 2 Satz 2 Nr. 3) muss beachtet werden, dass in Deutschland die Bundesländer und auch die Deutsche Bahn AG in unterschiedlichem bereits aktiv sind. 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. Die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr soll hier mittels bundesweiter Rahmenvereinbarungen mit der Deutsche Bahn AG für die Verfügbarkeit von Flächen sorgen. Deren Finanzierung ist in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Schiene (§ 32 Abs. 1 Nr. 1) zu berücksichtigen. Soweit Länder und Kommunen Zugriff auf derartige Flächen haben, ist die Sicherung ihrer Verfügbarkeit hingegen deren Aufgabe.

Hinsichtlich der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung in den Ländern ist zu berücksichtigen, dass diese es den Ländern ermöglicht, qualifizierte Vorschläge für die Weiterentwicklung von Mobilität und Verkehr sowie den Bedarf für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes zu unterbreiten. Bezüglich der Kommunen ist die Planung im eigenen Interesse geboten, um Fördermittel des Bundes erhalten zu können (§ 34 und 35). Zudem soll auf diese Weise auch der Bedarf für etwaige verkehrsordnende Maßnahmen festgestellt werden, die dann nach Beschluss des Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplans angeordnet werden können (siehe hierzu Artikel 2 § 6 Abs. 1).

Diese Erleichterung der Umsetzung von Planungen in den Ländern und Kommunen mit verkehrsordnenden Maßnahmen passt zu folgender Aussage im Koalitionsvertrag 2021:

> *„Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen."* (Koalitionsvertrag 2021, S. 52)

Zu § 28 (Umsetzung von Klimaschutzzielen durch die Länder)

Die Umsetzung des Klimaschutzes (§ 6) erfordert eine Differenzierung in Umsetzungsziele bzw. Entwicklungsindikatoren zur Umstellung auf nicht fossile Treibenergie einerseits und andererseits in 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"). Der „Umfang" der Klimaschutzziele im Verkehr steht nicht zur Disposition der konkretisierenden planerischen Ermessensentscheidung im Bundesmobilitätsplan, 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 1 ist erforderlich, damit keine Lücke in Bezug auf die Erreichung der verkehrsspezifischen Klimaschutzziele verbleibt und abgesichert wird,

dass alle Akteure, die Einfluss auf die Zielerreichung haben, auch „ihren“ Beitrag leisten. Ein Schließen der Lücke ist erforderlich, weil der Schutz des Klimas keine Verzögerungen duldet. Der Querschnittscharakter des Klimaschutzes und die abweichende Zuständigkeit für diese Materie bedingen die Einbeziehung des für Klimaschutz zuständigen Ministeriums des Bundes (Absatz 1 Satz 1).

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 (insbesondere des Bundes-Klimaschutzgesetzes) zu entsprechen. Hierfür ist auch eine Berichterstattung der Länder über den erreichten Stand der Kenngrößen ihrer Zielbeiträge zu den Umsetzungszielen erforderlich (Absatz 2).

Zu Abschnitt 4: Finanzierung von Mobilität und Verkehr

Zu § 29 (Grundsätze für die Finanzierung von Mobilität und Verkehr

Die Norm legt die Grundsätze für die zukünftige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland (Absätze 1 und 2) sowie für die Finanzierung des ÖPNV fest (Absatz 3). Diese Grundsätze leiten die Gesetzgebung in Bund und Ländern sowie exekutive Maßnahmen und auch Förderprogramme etc.

Absatz 1 bekräftigt, dass die in Erfüllung der staatlichen Infrastrukturverantwortung bereitzustellenden Verkehrswege im Grundsatz nicht primär von den Nutzern, sondern von der Allgemeinheit über die Haushalte finanziert werden.

Für den Betrieb der Verkehrsinfrastruktur soll nach Absatz 2 demgegenüber der Grundsatz der Nutzerfinanzierung zur Anwendung kommen, die auf motorgetriebene Fahrzeuge beschränkt wird (keine Hilfsantriebe). Die Nutzungsentgelte sollen im Rahmen der Vorgaben des Unionsrechts so ausgestaltet werden, dass sie der Verkehrslenkung und Kapazitätssteuerung dienen. Die Nutzungsentgelte können darüber hinaus zur Finanzierung staatlicher Aufgaben im Bereich Mobilität und Verkehr verwendet werden. Bei der generellen Bemessung der Nutzungsentgelte sind aber auch externe Kosten und Nutzen zu berücksichtigen, wie dies z.B. in der Schweiz seit einigen Jahren erfolgreich praktiziert wird.

In Absatz 3 wird der Grundsatz formuliert, dass die Finanzierung des ÖPNV teilweise durch öffentliche Haushalte erfolgen soll: Der nicht durch Fahrgelderlöse, Abgaben oder Zahlungen Dritter gedeckte Teil der Vorhalte- und Betriebskosten soll aus den jeweiligen Haushalten finanziert werden, wobei hier insbesondere an das Aufkommen aus kommunalen Abgaben, Erträgen der Parkraumbewirtschaftung oder aus räumlich und/oder zeitlich differenzierten Entgelten für die Nutzung bestimmter kommunaler Verkehrsinfrastrukturen durch den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu denken ist. Mit „Zahlungen Dritter“ sind insbesondere Unternehmen angesprochen, die sich an den Kosten des ÖPNV beteiligen.

Zu § 30 (Budget zur Umsetzung des Bundesmobilitätsplans)

Der Bundesmobilitätsplan muss eine Abschätzung liefern, welche Kosten mit seiner Umsetzung bezogen auf den Planungshorizont von 15 Jahren verbunden sind. Die Verpflichtung nach Absatz 1 bezieht sich auf alle kostenwirksamen Inhalte des Bundesmobilitätsplans nach § 15 Abs. 1. Der Bundesmobilitätsplan kann festlegen, dass die Dotierung einzelner Programme der späteren Entscheidung des Haushaltsgesetzgebers überlassen bleibt oder dass die im Bundesmobilitätsplan vorgesehenen Mittel unter dem Vorbehalt der Freigabe durch den Bundestag oder einen seiner Ausschüsse stehen sollen.

Absatz 2 löst das Spannungsverhältnis zwischen der Haushaltsgesetzgebung mit Jahresperspektive einerseits und der gesicherten Umsetzung der ebenfalls vom Bundestag beschlossenen langfristigen Bundesmobilitätsplanung. Dieses Spannungsverhältnis soll durch ein haushaltsnahes, überjähriges Umsetzungsbudget bewältigt werden.

Absatz 3 steht in Zusammenhang mit der Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (siehe Artikel 3, § 17b Absatz 3 neu), wonach die Planung von Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen Gegenstand der lokalen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung wird. Hierfür müssen im Umsetzungsbudget gesonderte Mittel ausgewiesen werden, die den nach Landesrecht zuständigen Stellen eine eigenständige Priorisierung erlauben.

Nach Absatz 4 obliegt es der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr, das Umsetzungsbudget durch jährliche Haushaltsanmeldungen zu konkretisieren. Satz 2 gewährleistet die Kontrolle des Vollzugs des Umsetzungsbudgets durch den Haushaltsausschuss des Bundestages.

Zu § 31 (Verkehrsinfrastrukturfonds des Bundes)

Die Finanzierung der Behebung des „Ersatzinvestitionsrückstaus“ (insbesondere Brücken und Tunnel) und der Netzmodernisierung ist eine Aufgabe, deren Bewältigung sich über die nächsten dreißig Jahre erstreckt. Diese Aufgabe bedarf einer planvollen, überjährigen und im Rahmen der getätigten Investitionen auch kreditfinanzierungsfähigen Ausgestaltung, die unabhängig von dem Jährlichkeitsprinzip des Bundeshaushaltes operiert. Eine Fondslösung mit hoher Transparenz und Steuerungsmöglichkeiten durch den Haushaltsgesetzgeber ist hier die Lösung. Entsprechend enthält § 31 einen Gesetzgebungsvorbereitungsauftrag an das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes. Dieser Auftrag legt die Grundzüge der Ausgestaltung eines Verkehrsinfrastrukturfonds als Anstalt des öffentlichen Rechts fest. Nach Inkrafttreten des in § 31 beauftragten Gesetzes nimmt die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr die Aufgaben des Verkehrsinfrastrukturfonds wahr (siehe § 37 Abs. 1).

Zu § 32 (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen)

§ 32 überträgt das im Eisenbahnwesen bekannte und bewährte Instrument der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung auf die anderen Verkehrsinfrastrukturen des Bundes; Absatz 1 benennt die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr als die für den Vollzug des Umsetzungsbudgets zuständige Stelle als „Auftraggeber“ der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Auf der Seite der „Auftragnehmer“ werden die Stellen benannt, die für die einzelnen Verkehrsinfrastrukturen des Bundes zuständig sind.

Absatz 4 sieht eine Vereinbarung über Prozess und Nachweise der Kompensation abschmelzender Mehrkostenaufschläge vor. Mit dem Abschmelzen heute bestehender Vollkostenaufschläge sind die Erträge des Betreibers der Schienenwege reduziert (Preishöheneffekt). Bei nur in der Höhe reduzierten Aufschlägen kann durch einen erhöhten Trassenabsatz dann auch der Ertrag gesteigert werden (Mengeneffekt). Beide Effekte sind bei der Festlegung von unionsrechtlich geforderten (vgl. dazu die Begründung zu § 24 Abs. 2 S. 4 ERegG) Kompensationen zu berücksichtigen, die im Gefolge der Absenkung von Vollkostenaufschlägen für eine optimale Netzauslastung erforderlich sind.

Zu § 33 (Nutzungsentgelte)

Die Regelungen in § 33 konkretisieren den Grundsatz aus § 29 Abs. 2 (Finanzierung des Betriebs der Verkehrsinfrastruktur durch Nutzungsentgelte): Absatz 1 stellt klar, dass sich die Erhebung der Nutzungsentgelte nach speziellen Bundesgesetzen richtet (Bundesfernstraßenmautgesetz, Eisenbahnregulierungsgesetz).

Zur Umsetzung des Grundsatzes der Nutzfinanzierung aus Absatz 1 ist in Absatz 2 ein Auftrag an das für Verkehr zuständige Ministerium enthalten, die Einführung eines Nutzungsentgeltes für Pkw vorzubereiten.

Absatz 3 bildet den Rahmen für die in den nachfolgenden Absätzen normierten Entgeltgrundsätze. Sie bedürfen der weiteren Konkretisierung durch den Bundesmobilitätsplan. Diese Festlegungen binden dann das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes bei dem Erlass oder der Änderung von Rechtsverordnungen, die die genaue Höhe und die

Modalitäten der Erhebung von Nutzungsentgelten nach den jeweiligen Fachgesetzen (Bundesfernstraßenmautgesetz, Eisenbahnregulierungsgesetz) regeln.

Absatz 4 legt fest, dass die motorisierte Fahrzeuge Nutzenden eine im Bundesmobilitätsplan festzulegende Kostendeckung zu leisten haben. 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 beim Lärm teilweise gar keine Unterscheidung nach internen Kosten (z. B. durch Einsatz bestimmter Flugzeugtypen verursachte Kosten notwendiger Schallschutzmaßnahmen) und externen Kosten (verbliebene Schäden) möglich ist. Absatz 4 stellt auch sicher, dass die Entgelte verursachungsgerecht in Bezug auf Verschleiß und Lärm differenziert werden. Hiermit werden Anreize geschaffen, jeweils in die umwelt- und fahrwegverträglichste Fahrzeugtechnik zu investieren.

Absatz 5 enthält den Grundsatz, dass die Entgelte in Orientierung an Kostenverursachung und Kostenveranlassung differenziert auszugestalten sind. Dass dies nur im Rahmen der europarechtlichen Vorgaben geschehen kann, wird klarstellend erwähnt.

Absatz 6 sieht für alle Verkehrsträger einen spezifischen Aufschlag für Luftschadstoffe und Lärm-Emissionen vor. Dabei ist nach den derzeitigen unionsrechtlichen Vorgaben das Junktim zu beachten, 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.

Gemäß Absatz 7 sollen die Entgelte bestimmte Auf- und Abschläge zur Auslastungssteuerung beinhalten – trotz der Restriktionen des Unionsrechts sind solche Auf- und Abschläge sinnvoll, um eine intermodale Verkehrslenkung und eine bessere Kapazitätsauslastung der Infrastruktur (zeitlich und räumlich) zu erreichen. Sie können bei preissensiblen Verkehren zur erwünschten Verlagerung führen und damit wiederum Kapazitätsausbauten überflüssig machen.

Zu § 34 (Förderung von Maßnahmen der Länder durch den Bund)

Die Vorschrift des § 34 löst das bisherige Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ab und nutzt den durch Art. 125c Abs. 2 S. 2 und 3 GG eröffneten Spielraum zur Weiterentwicklung der Finanzhilfen des Bundes an die Länder für Zwecke der Förderung der lokalen Verkehrsinfrastruktur. 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 deshalb 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.

In Absatz 2 Satz 1 greift die verfassungsrechtlichen Vorgaben (Art. 125c Abs. 3 i.V. mit Art. 104b Abs. 2 S. 5 GG) auf und stellt sicher, dass auch die Kommunen einen Eigenanteil zu tragen haben. In Satz 2 wird der Förderanteil bzw. die Förderquote vom Zielbeitrag der Planung abhängig gemacht. 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.

Absatz 3 benennt die Fördervoraussetzungen. Nr. 1 stellt klar, dass für sowohl für Planungen als auch für Investitionen die raumordnungsrechtlichen Bindungen gelten (siehe § 4 ROG). Nr. 2 greift die Erfahrung auf, dass im Vordergrund der Betrachtung häufig der Binnenverkehr einer Gebietskörperschaft steht. Die „Herausforderungen“ der Gestaltung des innerörtlichen Verkehrs werden aber oft vom Stadt-Umland-Verkehr dominiert. Der Verkehr in der „Nachbarschaft“ ist daher einzubeziehen. Diese Vorgabe entspricht auch der Herangehensweise, wie sie zum Beispiel in der Schweiz mit dem Agglomerationsfonds praktiziert wird.

In Absatz 4 wird die Zuständigkeit und das Verfahren für die Aufstellung der Förderprogramme geregelt. Die Programmlaufzeit ist auf sechs Jahre festgelegt. Das nachfolgende Förderprogramm beginnt ein Jahr vor Ende des vorlaufenden Förderprogrammes, um einen fließenden Übergang sicherzustellen.

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

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 (Absatz 6). 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. Werden die selbst gesteckten Ziele von der Mehrzahl der Gebietskörperschaften nicht erreicht, dann ist das nachfolgenden 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.

Absatz 7 regelt die Höhe der bereitzustellenden Finanzhilfen und deren Verteilung auf die Länder.

Zu § 35 (Finanzierung des ÖPNV in den Ländern aus Bundesmitteln)

Die Vorschrift regelt den gemäß Art. 106a GG vom Bund für den öffentlichen Personennahverkehr zu leistenden Beitrag und ersetzt das Regionalisierungsgesetz, das aufgehoben wird (siehe § 43).

Die Absätze 2 bis 5 übernehmen vor diesem Hintergrund wesentliche Regelungen aus dem Regionalisierungsgesetz; darüber hinaus regelt Absatz 4, dass die Vorgaben des Bundesmobilitätsplans beachtet werden. Absatz 5 passt die Berichtspflichten dem neuen Rahmen an.

Zu Abschnitt 5: Behörden, Aufgaben

Zu § 36 (Zuständige Behörden)

Trotz der Errichtung der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr (Hierzu siehe § 37) besteht die grundsätzliche Zuständigkeit des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Bundes weiterhin fort. Zu diesen Zuständigkeiten gehört neben der generellen Auffangzuständigkeit nach Absatz 1 insbesondere die Förderung der Trassenkapazitäten auf europäischer Ebene (Absatz 3). Dem für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes wurde die Möglichkeit gegeben, Aufgaben auf ebendiese Bundesanstalt oder eine andere Bundesbehörde zu übertragen (Absatz 1 Satz 2).

Zu den Aufgaben des Ministeriums gehört nach Absatz 2 insbesondere auch der Abschluss von Vereinbarungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im nationalen und internationalen Schienenpersonenfernverkehr. Allerdings ist zur Vorbereitung (vgl. dazu auch noch die nähere Regelung in § 38 Abs. 1 Nr. 2) und zur Umsetzung die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr zuständig.

Zu § 37 (Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr)

Die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr ist als sektorübergreifende Planungsbehörde neu einzurichten. Sie hat für Kontinuität in fachlichen Daueraufgaben der Planung zu sorgen (beispielsweise Datenvorhaltung und Aktualisierung) und in Bezug auf die Umsetzung der Planung die erforderlichen Maßnahmen auf den Weg zu bringen.

Des Weiteren soll es die erforderlichen Verträge schließen und die Haushaltsmittel 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 wahrgenommen wurden, sowie bestimmte neue Aufgaben.

Da die zu errichtende Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr als Anstalt des öffentlichen Rechts unter der Aufsicht des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Bundes errichtet wird, entscheidet dieses auch über den Sitz dieser sowie über die Einrichtung und den Standort von etwaigen Außenstellen. Wegen der strukturpolitischen Bedeutung sollen die Länder bei der Bestimmung von Standorten größerer Bundesdienststellen grundsätzlich einbezogen werden.

Zu § 38 (Aufgaben der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr)

Absatz 1 überträgt der neu zu errichtenden Bundesanstalt verschiedene (weitere) Aufgaben, die im Folgenden näher umschrieben werden sollen.

Zu Nr. 1

Mit dieser Vorschrift wird die Zuständigkeit der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr zur Nutzung der in § 15 Abs. 2 bis 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes geregelten Instrumente festgelegt. Sie dienen zur Sicherstellung des Deutschlandtaktes und seiner Systemtrassen, die voraussetzen, dass die im Netznutzungskonzept festgelegten „Takttrassen“ auch immer von Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Betreiber der Infrastruktur bestellt und den Fahrgästen angeboten werden (siehe hierzu die Erläuterungen bei § 15 Abs. 2 bis 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes).

Zu Nr. 2

Wesentliche Aufgaben der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr ist die Begleitung Aufstellung und Umsetzung des Bundesmobilitätsplans. Es ist daher die fachlich zuständige Behörde für die Zusammenstellung der Unterlagen des Planungsprozesses nach den Vorgaben dieses Gesetzes. Zur Zusammenarbeit mit anderen Stellen, die an der Umsetzung von Maßnahmen beteiligt sind siehe Nr. 5 sowie § 39.

Zu Nr. 3

Gemäß der Verweisung der Nr. 3 ist die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr unter anderem zuständig für die Herstellung der Interoperabilität im Eisenbahnverkehr (§ 14 Abs. 1 Nr. 4 BuMoG) und für den Bedarfsplan als eigenständigen Teil des Entwurfs des Bundesmobilitätsplans (§ 16 Abs. 1) sowie für den jährlichen Bericht zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem Bundesmobilitätsplan, der auch die Abweichungen von Letzterem begründet (§ 21).

Die Umsetzung der Planung ist eine operative Aufgabe, die insoweit im Regelfall der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr als der dafür gegründeten Anstalt obliegen sollte. Im Bundesmobilitätsplan können abweichende Zuständigkeiten geregelt werden. Insbesondere Ausbau- und Neubau der Bundesverkehrswege werden regelmäßig verschiedene Arten von Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung nach sich ziehen (insbesondere Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren; vgl. Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung, 2014). Hier ist die „frühe Verfahrensbeteiligung“ im Planungsprozess des Bundesmobilitätsplans bzw. in dessen Vorbereitung in Wert zu setzen. Dieses betrifft insbesondere die Ergebnisse der Strategischen Umweltprüfung (SUP), auf die in der Ausgestaltung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) – soweit sinnvoll – aufgesetzt werden sollte.

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 der Bundesanstalt 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.

Zu Nr. 4

Auch wenn andere Stellen für die Umsetzung der Maßnahmen zuständig oder an dieser beteiligt sind, soll die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr diese hierbei unterstützen. Diese durch § 38 Nr. 3 BuMoG der Bundesanstalt zugeordnete Aufgabe wird in § 39 näher ausgeführt (Siehe hierzu die Erläuterungen zu § 39).

Zu Nr. 5

Die seinen zuvor genannten Aufgaben zugrunde liegenden Annahmen, die für die Planung verwendeten Modelle und Szenarien oder andere unterstellte Wirkungszusammenhänge hat die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr fortwährend auch mit Blick auf den Verkehrsmarkt zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen (z. B. Einflussfaktoren auf Präferenzen der Verkehrsmittelwahl, Markterfolg/ Umweltfolgen neuer Produkte und Dienste im Güter- und Personenverkehr).

Es hat zu kontrollieren, dass die Durchsetzung bestehender gesetzlicher Regelungen bei allen Verkehrsmitteln und Verkehrsträgern ein vergleichbares und möglichst hohes Niveau erreicht. Das 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 Abhilfevorschläge zu unterbreiten. Erreicht die fehlende Durchsetzung geltenden Rechts ein Ausmaß, das die Erreichung der Umsetzungsziele des Bundesmobilitätsplans beeinträchtigt, so ist das im Monitoringbericht nach § 23 Abs. 1 aufzubereiten.

Zu Nr. 6

Aufgrund der großen Bedeutung des Güterverkehres als Teil des Wirtschaftsverkehres für die Verlagerung von Verkehrsaufkommen auf nachhaltige Verkehrsträger soll über die Berücksichtigung im Bundesmobilitätsplan hinaus ein Forum geschaffen werden, in dem die spezifischen Bedürfnisse und Anforderungen aller am Güterverkehr Beteiligten Berücksichtigung finden. Die Erkenntnisse aus diesem Austausch sollen auch in die Mobilitätsplanung einfließen, um diese – wie bereits durch § 23 vorgesehen – zu optimieren und auf die Entwicklungen im Verkehrsbereich anzupassen.

Zu Nr. 7

Die verkehrsträgerübergreifende Zuständigkeit der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr dient der umfassenden, zielgeleiteten und integrierten Planung sowie deren mit dem Bundesmobilitätsgesetz verfolgten Kontinuität. Eine solche zielgeleitete und integrierte Planung ist erforderlich, um Klima- und Gesundheitsschutz im Verkehr und attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu realisieren. Diese Zielsetzung der Bundesmobilitätsplanung ergibt sich aus den Leitzielen der Entwicklung von Mobilität und Verkehr aus Abschnitt 2 und soll maßgeblich durch die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr umgesetzt werden.

Diese planerischen und umsetzungsbezogenen Aufgaben der zu schaffenden Bundesanstalt erstrecken sich aber nicht auf die verkehrsträgerspezifischen Zuständigkeiten anderer Stellen für Sicherheit, Aufsicht und Zulassung, weswegen diese von der Errichtung dieser Bundesoberbehörde unberührt bleiben. Wie vor allem aus den zuvor beschriebenen Aufgaben der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr deutlich wird, soll dieses verkehrsträgerübergreifend agieren und planen.

Zu § 39 (Zusammenarbeit zwischen den Bundes- und Landesbehörden im Bereich von Mobilität und Verkehr)

Die in § 39 geregelte Zusammenarbeit zwischen Bundes- und Landesbehörden betrifft insbesondere den Austausch von Daten und Modellen für die Analyse und Prognose der Verkehrsentwicklungen. Die Bundesanstalt 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 Bürgerbeteiligungen genutzt werden können. Im Gegenzug sollen die Ergebnisse und die Grundlagendaten dieser Planungen der Bundesanstalt 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.

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 die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr entsprechende Unterlagen aufzubereiten. Dabei ist insbesondere darzustellen, welche Ergebnisse die Strategische Umweltprüfung erbracht hat und welchen Beitrag die Maßnahme für die mit dem Bundesmobilitätsplan verfolgten Ziele leistet.

Durch die Regelung des Absatz 2 Satz 3 wird die Unabhängigkeit der zuständigen Behörden nicht beeinträchtigt, da Absatz 2 Satz 3, 4 allein eine Prüfungs- und Begründungspflicht bezüglich der Empfehlungen der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr vorsieht.

Zu § 40 (Beirat für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr)

Durch die Inkorporation eines Beirates für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr sollen im Besonderen die Bedürfnisse und Erfahrungen der Zivilgesellschaft, auch vermittelt durch die Interessenverbände mit Bezug zu Mobilität, Verkehr und Umwelt sowie die Interessen der Verkehrswirtschaft und der Kommunen, auch vermittelt durch deren Spitzenverbände Berücksichtigung finden. Dies dient dem der gesamten Bundesmobilitätsplanung zugrunde liegenden Zweck, eine umfassende Planung durchzuführen, die verkehrsträgerübergreifend den an Mobilität und Verkehr gestellten Bedürfnissen gerecht wird, hierbei aber auch die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen, insbesondere durch Verkehrsverlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger mindert.

Die genaue Aufgabenbeschreibung des Beirates für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr, die Art und die 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.

Durch das Verbleiben der Beiratsmitglieder im Amt, bis zur Berufung der neuen Mitglieder (Absatz 1 Satz 4) soll die andernfalls drohende Diskontinuität verhindert werden, die aus dem Ende einer Legislaturperiode folgt. Die Öffentlichkeit der Sitzungen und die Veröffentlichung von Berichten, Ausarbeitungen und Stellungnahmen soll die Transparenz des Handelns des Beirates gewährleisten.

Durch das in Absatz 7 vorgesehene Teilnahmerecht der Präsidentin oder des Präsidenten der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr oder von Beauftragten sowie der umgekehrten Möglichkeit des Beirates, die Anwesenheit der genannten Personen zu verlangen, wird eine hinreichende Anbindung an die Aufgabenerfüllung der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr bei der Bundesmobilitätsplanung sichergestellt.

Zu § 41 (Wissenschaftlicher Beirat des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Bundes)

Durch § 41 wird ein Wissenschaftlicher Beirat bei dem für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes errichtet. Anders als beim Beirat für Mobilität und Verkehr (§ 40) obliegt dem Wissenschaftlichen Beirat nicht die Interessenvertretung und Öffentlichkeitsarbeit, sondern die fachliche Beratung in Bezug auf Prozess und Methodik der Mobilitätsplanung. Dementsprechend tagt der Wissenschaftliche Beirat nicht öffentlich (Absatz 2 Satz 2). Trotz der Anbindung an das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes ist die Kommunikation mit der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr durch den entsprechenden Verweis in Absatz 2 Satz 1 gewährleistet.

Zu Abschnitt 6: Anwendungs- und Übergangsbestimmungen

Zu § 42 (Anwendungs- und Übergangsvorschriften)

Für die erstmalige Aufstellung des Bundesmobilitätsplans gelten grundsätzlich die Verfahrensvorschriften der §§ 18 bis 20 zur Fortschreibung der Planung. Absatz 1 Satz 2 erlaubt Modifikationen, soweit diese aufgrund der erstmaligen Planung erforderlich sind.

Der erste Bundesmobilitätsplan wird die Weichen für die Zukunft stärker stellen, als es die ihm nachfolgenden Fortschreibungen mutmaßlich tun werden. Deshalb ist hier zu überlegen, ob die Zivilgesellschaft in besonderer Weise insbesondere in die Aufstellung von Leitbild und Vision eingebunden wird. Hier obliegt es dem für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes, ob insoweit einmalig ein besonderer Beirat gebildet wird, etwa ein Bürgerrat („Citizens‘ Assembly“) oder ob das Bürgerbeteiligungsverfahren zum Klimaschutzplan 2050 oder das Bürgerforum Digitalisierung der Mobilität adaptiert und weiterentwickelt wird oder ob andere Formen der Beiratsbildung in der jeweiligen Konstellation angemessener erscheinen.

Absatz 2 normiert die Geltung der Leitziele ab Bekanntmachung des Gesetzes.

Absatz 3 regelt den Zeitpunkt, zu dem die Regelungen des § 34 die Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ersetzen.

Zu § 43 (Aufhebung des Regionalisierungsgesetzes und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes)

Der Regelungsgehalt des Regionalisierungsgesetzes sowie des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes wird vom Regelungsanspruch des Bundesmobilitätsgesetzes (§§ 34 und 35) umfasst. Daher sind diese Gesetze aufzuheben.

Zu § 44 (Aufhebung des Schienenwegeausbaugesetzes und des Fernstraßenausbaugesetzes

Mit Inkrafttreten des ersten Bundesmobilitätsplangesetzes nach § 13 Abs. 3 und dem Bedarfsplan als dessen eigenständigem Teil (§ 16) verlieren die Ausbaugesetze für Schienenwege und Bundesfernstraßen ihre Funktion. Diese wird durch den Bedarfsplan nach § 16 übernommen. Einzelheiten der Überleitung und des Außerkrafttretens regelt das Bundesmobilitätsplangesetz.

Zu Artikel 2 Änderungen des StVG und der StVO

In Folge der Neuerungen durch das Bundesmobilitätsgesetz werden auch Änderungen der entsprechenden Fachgesetze und Rechtsverordnungen wie des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung erforderlich. Diese erfolgen insbesondere um die Leitziele (z.B. § 7 BuMoG) zu berücksichtigen und einen konsistenten Rechtsrahmen des Verkehrs zu schaffen, der auf die gesamtstaatlich abgestimmten Ziele ausgerichtet ist.

Eine Erweiterung des Zielkatalogs des Straßenverkehrsrechts sowie die Eröffnung neuer Entscheidungsspielräume für Länder und Kommunen strebt der Koalitionsvertrag 2021 an.

> *„Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen."* (Koalitionsvertrag 2021, S. 52)

Dieses korrespondiert weitgehend mit den hier vorgeschlagenen Inhalten.

Zu § 6 StVG-E (Verordnungsermächtigungen)

In der Verordnungsermächtigung des § 6 Abs. 1 S. 1 StVG-E wird die Möglichkeit des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Abwehr von Gefahren für die Leichtigkeit des Verkehres auf öffentlichen Straßen durch eine Rechtsverordnung gestrichen. Hierdurch soll die bisherige Fokussierung der Straßenverkehrsordnung auf den motorisierten Individualverkehr beendet und eine verstärkte Berücksichtigung anderer Straßennutzungen gefördert werden. Anstelle der Leichtigkeit des Verkehrs wird die Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsverordnung auf die Verwirklichung der Leitziele nach dem Abschnitt 2 des BuMoG erweitert (So auch bezüglich weiterer Verordnungen in Absatz 1 Satz 5). Hierdurch soll die zuvor beschriebene Verknüpfung zwischen dem Bundesmobilitätsgesetz und den Fachgesetzen sowie ein kohärentes Vorgehen aller Beteiligten gewährleistet werden. Für die auf der Grundlage von Absatz 1 Satz 1 erlassenen Verordnungen sind alle Leitziele des Bundesmobilitätsgesetzes von Relevanz, im Besonderen jedoch § 7 BuMoG, der die Vermeidung schwerer Verkehrsunfälle zum Leitziel erklärt (Hierzu siehe Erläuterungen zu § 7 BuMoG).

Die Streichung der Leichtigkeit des Verkehrs aus Absatz 1 Satz 4 resultiert aus den zuvor beschriebenen Änderungen in der Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen aus Satz 1.

Durch Absatz 1 Satz 6 wird die Erforderlichkeit von verkehrsordnenden Maßnahmen, insbesondere nach § 45 StVO, normiert, soweit der Bundesmobilitätsplan oder Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungspläne nach § 27 BuMoG diese festlegen. Zudem werden die nach Landesrecht zuständigen Stellen, meist die Straßenverkehrsbehörden, zur Umsetzung verpflichtet Durch diese Feststellung der Erforderlichkeit im Straßenverkehrsgesetz entfallen die sonst einschlägigen Nachweisanforderungen der Straßenverkehrsordnung, wodurch eine kohärente Mobilitäts- und Verkehrsplanung ermöglicht wird. Eine Ausnahme sieht Absatz 1 Satz 7 StVG-E nur vor, soweit die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird und sich diese Beeinträchtigung nicht durch andere Maßnahmen vermeiden lässt, die mit der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung in Einklang stehen. Auch durch diese Beschränkung wird deutlich, welcher Stellenwert der Mobilitätsplanung nach der Konzeption des Gesetzesentwurfes zukommt.

Zu § 65 StVG-E (Übergangsbestimmung)

Die Übergangsbestimmung des § 65 Abs. 4 S. 1 StVG-E enthält einen Auftrag zur Überprüfung an das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes bezüglich der Straßenverkehrsordnung innerhalb des ersten Jahres nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Neuordnung des institutionellen Rahmens für eine nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Mobilität. Durch diesen Überprüfungsauftrag soll sichergestellt werden, dass die veränderten Zwecke der Verordnungsermächtigung des § 6 Abs. 1 S. 1 StVG-E (Streichung der Leichtigkeit des Verkehrs und Einfügung der Verwirklichung der Leitziele des Bundesmobilitätsgesetzes) tatsächlich Berücksichtigung in den bestehenden Regelungen der Straßenverkehrsordnung finden. Für die weiteren auf dieser Verordnungsermächtigung basierenden Rechtsverordnungen wird die Frist auf drei Jahre erweitert, § 6 Abs. 1 S. 2 StVG-E.

Zu § 45 StVO-E (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen)

§ 45 Abs. 9 S. 1 StVO-E stellt sicher, dass die Umsetzung von Festlegungen des Bundesmobilitätsplanes oder von Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplänen nach § 27 BuMoG auch durch die Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen erfolgen kann. Grundsätzlich ist die Anordnung von Verkehrszeichen restriktiv zu handhaben (§ 39 Abs. 1 StVG). Dies soll jedoch nicht dazu führen, dass die Umsetzung kommunaler oder regionaler Verkehrsentwicklungsplanung an der mangelnden Möglichkeit zur Beschilderung scheitert. 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. Daher wird die Umsetzung von Plänen im oben genannten Sinne in § 45 Abs. 9 S. 1 StVO-E aufgenommen.

Zudem wird Satz 3, der in der bisher geltenden Fassung einen weitgehenden Ausschluss von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs vorsieht, dergestalt geändert, dass dieses Privileg nicht für den fließenden Verkehr insgesamt, sondern allein für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer besteht und Beschränkungen und Verbote nur dann möglich sind, wenn eine besondere Gefahrenlage aufgrund der örtlichen Verhältnisse besteht, der nicht anders abgeholfen werden kann. Dies dient dem zuvor beschriebenen Zweck die Orientierung der Straßenverkehrsordnung vom motorisierten Individualverkehr auf andere Verkehrsteilnehmer zu erweitern.

Auch bei den Entscheidungen über Maßnahmen nach § 45 Abs. 1-9 StVO sind die Leitziele des zweiten Abschnittes des Bundesmobilitätsgesetzes zu berücksichtigen, um eine fachliche Umsetzung der integrierten Verkehrsplanung gewährleistet, § 45 Abs. 9a S. 1 StVO-E. Durch Satz 2 wird die Umsetzung verkehrsordnender Maßnahmen der Pläne nach § 27 BuMoG sichergestellt. § 45 Abs. 9a S. 3 StVO-E enthält die Einbeziehung der diesbezüglich zuständigen Träger der lokalen oder regionalen Verkehrsplanung, soweit es nicht um Bundesautobahnen geht. Denn diese sind nicht Gegenstand regionaler oder lokaler Mobilitäts- oder Verkehrsentwicklungspläne. Im Übrigen gelten die geänderten Regelungen in § 45 StVO-E für alle öffentlichen Bundes-, Landes- oder kommunalen Straßen im Anwendungsbereich der Straßenverkehrsordnung.

Zu Artikel 3 Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Zu § 1 FStrG-E (Einteilung der Bundesstraßen des Fernverkehrs)

Durch die Einfügung der begleitenden Radverkehrsanlagen und Gehwege in § 1 Abs. 4 Nr. 1a wird deren Zugehörigkeit zu den Bundesfernstraßen festgestellt wodurch diese Anlagen auch von der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen erfasst sind (Siehe hierzu die Erläuterungen zu § 3 FStrG-E). Dies dient der Verbesserung der Verkehrssicherhit auf Bundestraßen durch die wirksame Entflechtung der Verkehrsarten. Die Entflechtung ist insbesondere dort wichtig, wo eine hohe Differenzgeschwindigkeit zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr auftreten, auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken, hohem Schwerverkehrsanteil oder geringen Fahrbahnbreiten. Durch die Entflechtung wird eine Verminderung der Zahl der Unfälle mit Beteiligung ungeschützter Verkehrsteilnehmer (Siehe hierzu das Leitziel aus § 7 BuMoG), eine Verbesserung der Verkehrsqualität sowie eine Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten (Siehe Leitziel des Umweltschutzes aus § 9 BuMoG) angestrebt.

Zu § 3 FStrG-E (Straßenbaulast)

Der Bund ist nach der geltenden Fassung des § 3 Abs. 1 FStrG Baulastträger der Bundesfernstraßen. Gemäß § 3 Abs. 1a S. 1 FStrG-E umfasst dies auch begleitende Radverkehrsanlagen und Gehwege, die als selbstständige Wege ausgeführt werden. Bei Bundesfern-

straßen, 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.

Bei dem Bau oder Änderung einer Bundesfernstraße nach § 17 Abs. 1 FStrG sowie bei Grundsanierungen sind nach Satz 2 des einzufügenden Absatzes 1a stets Radverkehrsanlagen und Gehwege einzurichten. Auch für Betriebswege auf Brücken von Bundesautobahnen oder Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, besteht nach § 3 Abs. 1a S. 3 FStrG-E eine bedarfsabhängige Pflicht, diese so zu errichten und zu unterhalten, dass auf diesen der öffentliche Radverkehr abgewickelt werden kann. Hierdurch soll, wie durch den gesamten Absatz 1a, der nichtmotorisierte Individualverkehr gefördert werden, indem ein möglichst unterbrechungsfreies Radwegenetz geschaffen wird. Durch § 3 Abs. 1a S. 4 FStrG-E der für Radverkehrsanlagen im Zuge von Ortsdurchfahrten oder -umfahrungen vorsieht, dass der Bund die Erfüllung der Straßenbaulast für die Radverkehrsanlagen gegen einen Ausgleich auf die örtlichen Träger der Baulast überträgt, sollen zugleich die bereits örtlich tätigen Stellen eingebunden und die Sicherstellung eines umfassenden Radwegenetzes befördert werden.

Zu § 17b FStrG-E (Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung)

Ortsdurchfahrten und -umgehungen im Zuge von Bundesstraßen sind „Landstraßen für den Fernverkehr“ i.S.d. Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG und unterliegen der Gesetzgebungskompetenz des Bundes und der Bundeauftragsverwaltung nach Art. 90 Abs. 3 GG. Der Bund beschäftigt sich aber mit den falschen Dingen, wenn er sich in seiner Planung zur Entwicklung seiner Verkehrsnetze mit der Frage der Gestaltung von Ortsdurchfahrten oder dem Bau von Ortsumfahrungen befasst. Mit dieser Aufgabe sind vielmehr die Länder oder Kommunen zu betrauen.

Ein Mittel, um dieses Ziel zu erreichen, wäre die bundesgesetzliche Abstufung zu Straßen nach Landesrecht. Sie ist aber verfassungsrechtlich nicht zulässig, weil (1) dem Bund dafür die Gesetzgebungskompetenz fehlt und (2) weil das Bundesstraßennetz durch die entstehenden Lücken nicht mehr seine Netzfunktion erfüllen könnte.

Allerdings kann die Verwaltung und insbesondere die Planung der sonstigen Bundesstraßen, soweit Ortsdurchfahrten und -umgehungen im Zuge von Bundesstraßen betroffen sind, nach Art. 90 Abs. 3 GG bundesgesetzlich so ausgestaltet werden, dass hier die lokalen Träger der integrierten Mobilitätsplanung maßgeblichen Einfluss haben und dem Bund nicht die für die Bundesauftragsverwaltung typischen Steuerungsinstrumente zustehen. Verfassungsrechtlich ist dies deshalb mit Art. 90 Abs. 3 GG i.V. mit Art. 85 GG vereinbar, weil (1) ohnehin umstritten und keineswegs klar ist, ob die Ortsdurchfahrten in den Anwendungsbereich des Art. 90 GG fallen und (2) jedenfalls das Weisungsrecht des Bundes nach Art. 85 Abs. 3 GG durch Bundesgesetz gebunden und sowohl materiell als auch im Hinblick auf das Verfahren (hier also insbesondere das Planungsverfahren) ausgestaltet werden kann. Das geltende Recht mit der obligatorischen Straßenbaulastträgerschaft von Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern und der fakultativen Straßenbaulastträgerschaft von Gemeinden zwischen 50.000 und 80.000 Einwohnern (§ 5 Abs. 2 und 2a FStrG) belegt diese Flexibilität des Bundesgesetzgebers.

Vor diesem Hintergrund modifiziert § 17b FStrG-E die Planung von Ortsdurchfahrten und -umgehungen in dem Sinne, dass die Planfeststellung an die Vorgaben des lokalen Trägers der Mobilitätsplanung gebunden ist. Von der Linienbestimmung nach § 16 FStrG sind die Ortsumgehungen bereits ausgenommen (§ 16 Abs. 1 Satz 2 und 3 FStrG).

Zu Artikel 4 Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Zu § 1 BFStrMG-E (Straßenmaut)

In § 1 Abs. 4 S. 1 BFStrMG-E wird neben der Ermächtigung des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Bundes zur Ausdehnung der Mautpflicht auf Straßen nach Landesrecht durch Rechtsverordnung eine Verpflichtung zum Erlass der entsprechenden Rechtsverordnung vorgesehen. Dadurch wird die in § 33 Abs. 1 BuMoG vorgesehene Pflicht zur Entrichtung von Entgelten für die Nutzung von Infrastruktur für Straßen nach Landesrecht für Fahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 1 S. 2 BFStrMG (Güterkraftverkehr über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht) umgesetzt. Dies gilt jedoch nach § 1 Abs. 4 S. 1 BFStrMG-E nur, wenn dies im Bundesmobilitätsplan festgelegt ist. Eine wie bisher gegebene Beschränkung der Mautpflicht auf Landesstraßen auf solche die von dem sog. Mautausweichverkehr betroffen sind oder auf denen dies aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Verkehrsaufkommens gerechtfertigt ist besteht somit nicht mehr.

Zu § 3 BFStrMG-E (Mautsätze und Mautberechnung)

§ 3 BFStrMG wird durch zwei Absätze ergänzt. § 3 Abs. 6 BFStrMG-E normiert die Berücksichtigung der Vorgaben des Bundesmobilitätsplans zu den Nutzungsentgelten nach § 15 Abs. 1 Nr. 5 lit. c BuMoG. Zudem gibt der Satz 2 die Möglichkeit zwischen Bundes- und Landesstraßen zu unterscheiden. § 3 Abs. 7 BFStrMG-E sieht zudem die Möglichkeit von Auf- oder Abschlägen auf Straßen nach Landesrecht vor, die durch die Länder festgelegt werden. Hierdurch sollen die Nutzungsgebühren flexibel an örtliche Besonderheiten angepasst werden, soweit dies die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungspläne nach § 27 BuMoG vorsehen. Dabei sind die Länder nicht an die Vorgaben der Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG gebunden, weil die Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen.

Zu § 11 BFStrMG-E (Mautaufkommen)

Die Anpassungen bezüglich der Verteilung des Mautaufkommens in § 11 BFStrMG-E resultieren aus der Modifikation der durch das Bundesfernstraßenmautgesetz erfassten Straßentypen in § 1 BFStrMG-E.

Zu Artikel 5 Änderung des AEG

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) wird, wo erforderlich, an die Zwecke, Begrifflichkeiten und Strukturen des Bundesmobilitätsgesetzes angepasst. Ein Ziel des Bundesmobilitätsgesetzes ist dabei auch, die für eine Verkehrswende hin zu mehr Klimaverträglichkeit dringend benötigte Eisenbahninfrastruktur möglichst zu erhalten, auch wenn sie im Moment nur wenig oder gar nicht genutzt wird. Nur so besteht die Möglichkeit, weitere Verkehrsströme auf das ohnehin schon stark ausgelastete Schienennetz umzulenken. Die entsprechenden Vorschriften zum Schutz bzw. möglichst anzustrebenden Erhalt der vorhandenen Infrastruktur in §§ 11, 13 und 23 AEG werden dazu dort angepasst, wo sich Defizite und Regelungslücken gezeigt haben.

Zu § 1 (Anwendungsbereich, Wettbewerbsbedingungen)

Die Zielstellung des Gesetzes wird im Hinblick auf die Ziele des Bundesmobilitätsgesetzes um die dortigen Aspekte und Zwecksetzungen für ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene erweitert. Wie die anderen bereits bisher im Gesetz enthaltenen Zielsetzungen dient die neue Zielsetzung als Auslegungshilfe bei Unklarheiten in der Normanwendung. Sie verdeutlich – etwa im Rahmen der Prüfung der Verhältnismäßigkeit einer im Einzelfall getroffenen Maßnahme – überdies die verfolgten legitimen Ziele. Näher Hinweise zu diesen Zielen finden sich wiederum im Bundesmobilitätsgesetz.

Zu § 11 (Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, Betriebspflicht)

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 05.11.2020 – Az.: BVerwG 3 C 15.19) sind bei den Übernahmeangeboten unter Geltung der bisherigen Rechtslage Instandhaltungsrückstände und insbesondere die Folgen einer Nichterfüllung der Betriebspflicht durch den „Altbetreiber“ nicht (vollständig) zu berücksichtigen. Wenn die Aufsichtsbehörde – aus welchen Gründen auch immer – nicht gegen die Vernachlässigung der Pflicht des Betreibers einer Infrastruktur, diese in dem betriebsfähigen Zustand ihrer Genehmigung zu erhalten, einschreitet, muss im Rahmen eines Stilllegungsverfahrens ein möglicher Übernehmer die Infrastruktur in ihrem „vernachlässigten“ Zustand ohne finanziellen Ausgleich übernehmen. Ihn trifft nun aber seinerseits die Instandhaltungs- und Instandsetzungspflicht, so dass er die „Defizite“ seines Vorgängers übernehmen und aus eigenen Mitteln (oder der Staat aus öffentlichen Mitteln, sofern diese bereitgestellt werden) finanzieren muss. Das kann die Übernahme einer im öffentlichen Interesse möglichst zu erhaltenden Eisenbahninfrastruktur gefährden. Abhilfe schafft insoweit die neue Vorgabe in § 11 Abs. 1 S. 4, dass schon bei den regelmäßig im Internet publizierten Übernahmeangeboten des „Altbetreibers“ an Dritte Instandhaltungsrückstände respektive die vorherige Vernachlässigung der Betriebspflicht angemessen zu berücksichtigen sind.

Absatz 1a Satz 4 verstärkt diese Wirkung mit der Konkretisierung, dass Instandhaltungsrückstände respektive die vorherige Vernachlässigung der Betriebspflicht bei der Preisbildung angemessen zu berücksichtigen sind.

Die Erteilung einer Stilllegungsgenehmigung kann nach Absatz 2 Satz 1, Absatz 5 aus verkehrlichen oder wirtschaftlichen Gründen für ein Jahr verweigern (dann wird sie fingiert).

Absatz 3 Satz 2 bestimmt für den Fall einer solchen Versagung die Pflicht, dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die aus der Versagung entstehenden Kosten einschließlich der kalkulatorischen Kosten zu ersetzen. Diese Pflicht trifft bei der Infrastruktur einer Eisenbahn des Bundes die insoweit künftig im Verfahren über das Einvernehmenserfordernis (zum Schutz ihres „Haushaltes“ und damit ihres „Budgetrechts“) zwingend zu beteiligende und mitspracheberechtigte Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr bzw. das jeweilige Bundesland, sofern dessen im Rahmen des mit ihm herzustellenden Benehmens (hier bleibt es mithin beim Letztentscheidungsrecht der zuständigen Genehmigungsbehörde, das sich aber finanziell nicht zu Lasten eines beteiligten Landes auswirken kann) vorgetragenen Gründe für die Versagung maßgeblich waren.

Zu § 12 (Tarife)

Nach der bisherigen Fassung von Absatz 1 Satz 3 sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen nur verpflichtet, daran mitzuwirken, dass für die Beförderung von Personen und Gütern, die sich auf mehrere aneinander anschließende Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs erstreckt, eine direkte Abfertigung eingerichtet wird (Nummer 1) und im Personenverkehr durchgehende Tarife aufgestellt werden (Nummer 2). Diese Bemühungen haben bisher aber zu keinem spürbaren Erfolg geführt, was sich etwa auch bei den Fahrgastrechten für eine „gebrochene Abfertigung“ auswirkt. Wenn der neu geschaffene Deutschlandtakt mit kurzen Anschlüssen an jedem Knoten Erfolg bei den Fahrgästen haben soll, bedarf es der durchgehenden Abfertigung. Bis eine branchenweite Lösung auf Basis der weiterhin nach Satz 3 der Norm geforderten Bemühungen aller Eisenbahnverkehrsunternehmen gefunden wird, verpflichtet der neu eingefügte Satz 4 alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, für ihre Fahrgäste durchgehende Tickets und Reservierungen anzubieten. Gerade bei künftig mutmaßlich mehreren im vertakteten Schienenpersonenfernverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist diese Verpflichtung, deren Einhaltung die jeweilige Aufsichtsbehörde überwachen und nötigenfalls nunmehr als vollstreckbare Verpflichtung auch durchsetzen kann, notwendig.

Zu § 12b (Dynamische Reise und Verkehrsdaten)

Die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformations-dienste verpflichtet in Artikel 4 Verkehrsbehörden, Verkehrsbetreiber, Infrastrukturbetreiber oder Anbieter von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten unmittelbar zur Bereitstellung von statischen Reise- und Verkehrsdaten über den nationalen Zugangspunkt nach dem Gesetz über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVSG). Diese Verpflichtung ist in Abhängigkeit von der Art der Daten und von dem Netz, auf das sie bezogen sind, zeitlich gestaffelt zwischen 2019, 2020, 2021 und 2023 (jeweils 1. Dezember). Die Bereitstellung von dynamischen Reise- und Verkehrsdaten liegt im Ermessen der Mitgliedstaaten (Artikel 5 Verordnung 2017/1926). Von dieser Option hat die Bundesrepublik in den §§ 3a ff. des Personenbeförderungsgesetzes Gebrauch gemacht – aller-dings nur im Anwendungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes. Eisenbahnen nach dem AEG unterliegen deshalb nur der Verpflichtung zur Bereitstellung statischer Daten nach der Verordnung (EU) 2017/1926. Daraus folgt ein Regelungsbedarf für die Begründung einer Pflicht von Eisenbahnen (Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen) zur Bereitstellung von dynamischen Reise- und Verkehrsdaten. Das sollte im AEG geschehen.

Zu § 13 (Anschluss an andere Eisenbahnen)

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. § 13 Abs. 2 AEG wurde zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1730) dahingehend geändert, die Kosten für den Bau, den Ausbau, den Ersatz und den Rückbau der hierfür erforderlichen Anschlusseinrichtung die an dem Anschluss beteiligten Eisenbahnen zu gleichen Teilen tragen. Die laufenden Kosten dieser Anschlusseinrichtung, insbesondere für Betrieb, Wartung und Instandhaltung, trägt die anschlussgewährende Eisenbahn; die anschlussbegehrende Eisenbahn trägt die Kosten der von ihr betriebenen Infrastruktur. Diese neue Kostenaufteilung geht auf ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 03.03.2016 – Az.: BVerwG 6 C 64.14), wonach es insbesondere regelmäßig dem in § 13 Abs. 2 i.V. mit Abs. 1 S. 1 AEG damaliger Fassung vorgegebenen Maßstab der Billigkeit entsprach, dass der Anschließer die Kosten der Instandhaltung und Instandsetzung der Anschlussweiche zu tragen hatte und lediglich in atypischen Fallkonstellationen eine abweichende Kostenverteilung in Betracht kam. Es wurde befürchtet, dass diese Kostenverteilung gerade in Bezug auf die Anschlussweiche und deren in letzter Zeit häufig geforderte Einbindung in ein Elektronisches Stellwerk, die mit immensen Kosten verbunden ist, für viele klassische Gleisanschlüsse den „Todesstoß“ bedeuten würde (vgl. zu dem modifizierten Gesetzentwurf zuletzt BR-Drs. 372/21). Die daraufhin im Gesetz neu vorgenommene Kostenverteilung nimmt dem Anschlussbetreiber einen erheblichen Teil dieses finanziellen Druckes und trägt damit zum Infrastrukturerhalt bei. Sie belastet allerdings den zur Anschlussgewährung verpflichteten Infrastrukturbetreiber in finanzieller Hinsicht erheblich.

Gerade bei der mit dem Bundesmobilitätsgesetz langfristig angestrebten Absenkung der Trassennutzungsentgelte auf die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes besteht dann keine Möglichkeit mehr, die Anschlusskosten über die Trassenentgelte auf alle Netznutzer umzulegen. Auf der anderen Seite sieht das Bundesmobilitätsgesetz die „Verantwortung“ und Möglichkeit des Bundes in weitaus stärkerem Maße als bisher vor, die für eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene benötigte Infrastruktur aus öffentlichen Mitteln zu finanzieren (vgl. §§ 29 ff. BuMoG). Von daher erscheint es als angemessen, von der „anschlussfreundlichen“ Kostenverteilung im bisherigen Absatz 2 abzuweichen, soweit bei öffentlichen Eisenbahnen nicht öffentliche Mittel zur Verfügung stehen. Denn dann bedarf es der finanziellen Einbeziehung des zur Anschlussgewährung verpflichteten Infrastrukturbetreibers nicht mehr.

Zu § 15 (Gemeinwirtschaftliche Leistungen)

Der bisherige § 15 AEG zur Zuständigkeit für die Bestellung („Vereinbarung") oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verkehre nach der unmittelbar geltenden Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (im Schienenpersonennahverkehr schon Art. 87e Abs. 4 GG die Länder und für den Schienenpersonenfernverkehr der Bund) wird in Ausgestaltung der neuen Regelungen des Bundesmobilitätsgesetzes und insbesondere des Eisenbahnregulierungsgesetzes zur Umsetzung des Deutschlandtaktes erweitert.

Die zuständige Behörde des Bundes für die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Sinne des Absatzes 1 ist gemäß § 36 Abs. 2 BuMoG das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes. Allerdings können die Erklärungen nach den Absätzen 2 bis 7 gemäß § 38 Abs. 1 Nr. 1 BuMoG gegenüber der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr abgegeben und von dieser vorgenommen werden.

Die Pflicht zur Vorinformation nach Absatz 2 gilt unabhängig vom Umfang der in Rede stehenden Leistung. Mit ihr soll überprüft werden, ob der für einen Verkehrsvertrag vorgesehene Verkehr nicht auch auf kommerzieller Basis erbracht werden kann. Erfolgt eine „verbindliche Zusage", den Verkehr kommerziell zu erbringen, so ist die für diesen Verkehr im Netznutzungsplan vorgesehene Systemtrassen gemäß § 52 Abs. 7 S. 2 ERegG dem oder den kommerziellen Betreibern vorbehalten. Die Vergabe der Systemtrasse im Fall der Antragskonkurrenz richtet sich insoweit ebenfalls nach § 52 Abs. 7 S. 2 ERegG.

Die verpflichtende Spezifikation der in Rede stehenden Leistungen nach Absatz 3 sichert die durchgängige Nutzbarkeit der Verkehre des Deutschlandtaktes auch im Fall der Nutzung der Angebote von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ob und in welchem Umfang weitere Anforderungen gesetzt werden, ist mit der Beschlussfassung über die Strategiepapiere zu entscheiden. Mit Blick auf die anzuwendenden Tarife wird generell ein Dachtarif im Sinne des geplanten „Deutschlandtarifes" in Frage kommen, der auch für reine Binnenverkehre so genannten Haustarifen nicht im Wege steht. Im Schienenpersonennahverkehr wird oft die Anwendung von Landestarifen oder Verbundtarifen in Frage kommen. Die Anforderungen aus Absatz 3 gelten auch für Kapazitätsrahmenverträge nach § 49 ERegG, und sie können bei Bedarf auch generell für die Nutzung von Systemtrassen des Deutschlandtaktes vorgegeben werden.

Die Regelung in Absatz 4 sichert ab, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen sich zwar zur längerfristigen Leistungserbringung verpflichtet, sich aber in einem geregelten Verfahren auch wieder von seiner damit begründeten „Betriebspflicht" befreien kann. Der zuständigen Behörde bleibt durch den Vorlauf vor einer solchen Kündigung im Regelfall ausreichend Zeit, um eine Anschlussregelung per Verkehrsvertrag zu vergeben. Sollte es durch nicht besondere Rüstzeiten im Einzelfall zeitlich wider Erwarten doch „eng" werden, dann kann bei Bedarf das Instrument der Notvergabe eingesetzt werden.

Die Regelung des Absatzes 5 sichert ab, dass der Verzicht auf einen Verkehrsvertrag nicht „aufs Geratewohl" erfolgt, sondern die dauerhafte Bedienung mit Eisenbahnverkehrsleistungen aller Voraussicht nach gesichert ist.

Die bestätigte Zusage wird nach Absatz 6 vom jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen als Betreiber benötigt, um die Systemtrassen nach Maßgabe des ERegG erhalten zu können. Wenn kein kommerzieller Betrieb möglich ist, dann ist der Weg über einen Verkehrsvertrag eröffnet. Dem Eisenbahn-verkehrsunternehmen als Partner eines solchen Verkehrsvertrages stehen nach § 52 Abs. 7 ERegG die für diesen vorgesehenen Systemtrassen zu. Eine Konkurrenz auf der Schiene ist über Multifunktionstrassen möglich. Es ist dennoch davon auszugehen, dass die Systemtrassennutzung die Wirkung eines ausschließlichen Rechts entfaltet. Das ist allerdings in jedem Fall angemessen und erforderlich, wenn und weil die Marktabfrage durch die Vorinformation zuvor die Erkenntnis erbracht hat, dass ohne einen solchen Vertrag die im öffentlichen Interesse erforderlichen Leistungen nicht erbracht werden.

Die Nichtanwendbarkeit der vorstehenden Regelungen auf Notvergabe gemäß Absatz 7 sichert ab, dass der Eisenbahnverkehr durchgehend erbracht werden kann. Dieser Aspekt

kann auch auf die sich anschließende Vergabe eine „ordentlichen“ Verkehrsvertrages durchschlagen.

Mit der Ermächtigung in Abs. 8 – die Zustimmungspflicht folgt hier aus dem mit Blick auf Art. 87e Abs. 5 GG tendenziell weit auszulegenden Art. 80 Abs. 2 GG – wird das für Verkehr zuständige Bundesministerium in die Lage versetzt, bei Bedarf die Erstreckung der weiteren Anforderungen nach Absatz 3 Satz 2 auf alle Systemtrassen des Schienenpersonenverkehrs oder auf die für bestimmte Verkehre (Nummer 1), von Absatz 4 Satz 2 abweichende Kündigungsfristen (Nummer 2) oder nähere Vorgaben zu den Rechtspflichten nach Absatz 5 (Nummer 3) festzulegen. Auf diesem Weg wird die nötige Flexibilität „im Detail“ geschaffen, ohne die wesentlichen (Neu-)Regelungen des § 15 in Frage zu stellen.

Zu § 23 (Freistellung von Bahnbetriebszwecken)

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Die Vorschrift des § 23 AEG zur Freistellung von bislang für Eisenbahnbetriebszwecke genutzten Grundstücken von dieser besonderen Bindung (als „Entwidmung“ und „Entplanfeststellung“ zu verstehen) wurde nach ihrer Einführung bereits mehrfach modifiziert. Unter Geltung der bisherigen Fassung der Norm geht die Rechtsprechung allerdings einheitlich davon aus, dass eine Freistellungsentscheidung nur von ihren unmittelbaren Adressaten (also dem bisherigen Infrastrukturbetreiber, dem Grundeigentümer und allenfalls noch mit Blick auf ihre berührte Planungshoheit von der Belegenheitsgemeinde) vor Gericht angefochten werden kann; einen sonstigen Drittschutz soll § 23 AEG mangels seines „Schutznormcharakters“ nicht vermitteln (vgl. zuletzt etwa VG Würzburg, Urteil v. 24.10.2017 – Az.: W 4 K 16.616). Damit kann aber eine zumindest faktisch von der Freistellung bisheriger Bahngrundstücke betroffene Eisenbahn, die diese etwa dem bisherigen Widmungszweck und Planfeststellungsinhalt gemäß weiternutzen will, oder ein Träger der Landes- bzw. Regionalplanung die Freistellungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht gerichtlich überprüfen lassen. So kann unter Umständen „wertvolle“ Infrastruktur, die künftig für Verkehrszwecke benötigt wird, aber nach einer Freistellung und dann möglichen anderweitigen Nutzung (etwa Bebauung) dafür möglicherweise endgültig „verloren“ gehen und damit eine Verkehrsverlagerung erschwert bzw. im Extremfall sogar verunmöglicht werden.

Durch die Ergänzung des Satzes 3 im Absatz 3 wird der drittschützende Charakter der Vorschrift im Sinne der „Schutznormtheorie“ der Rechtsprechung (dazu grundlegend schon BVerwGE 1, 83 ff.) explizit angeordnet, so dass diese Rechtsschutzlücke im Interesse des Schutzes bestehender Infrastruktur geschlossen wird. Durch die Bezugnahme nur auf die „in Absatz 2 Genannten, die fristgerecht eine Stellungnahme im jeweiligen Verfahren abgegeben haben“, wird der Kreis der potenziellen Klage-befugten allerdings auf die oberste Landesplanungsbehörde (§ 23 Abs. 2 Nr. 1 AEG) und (alle) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffenen Eisenbahninfrastruktur anschließt (§ 23 Abs. 2 Nr. 2 AEG) sinngerecht begrenzt. Sie müssen sich zudem zuvor im konkreten Verfahren der Freistellung rechtzeitig geäußert haben, dürfen dann jedoch – mangels gesetzlicher „Präklusion“ – im Klageverfahren auch Aspekte vorbringen, sie in ihrer Stellungnahme nach § 23 Absatz 2 AEG zuvor nicht erwähnt haben.

Zu Artikel 6 Änderung des ERegG

Der Koalitionsvertrag der amtierenden Regierungsparteien enthält das eindeutige und umfassende Bekenntnis zum Deutschlandtakt. Wörtlich heißt es dort: „*Wir werden die Umsetzung eines Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform absicher*n“ (Koalitionsvertrag 2021, S. 49). Bislang sah § 52a ERegG lediglich die Möglichkeit vor, auf ausgewählten und hierzu bestimmten Strecken die Realisierung des Deutschlandtaktes zu erproben. Diese Erprobungsphase wird nunmehr

zu Gunsten der flächendeckenden Einführung des Deutschlandtaktes verlassen. Parallel wird auf europäischer Ebene die Arbeit an einem Europatakt weitervorangetrieben.

Unter „Deutschlandtakt" soll dabei nicht nur die integrale Vertaktung des Schienenpersonenverkehrs verstanden werden, sondern ebenso die Vorkonstruktion von Systemtrassen für den Schienengüterverkehr. Anhand des Zielfahrplanes, der Teil des im Bundesmobilitätsgesetzes geregelten Bundesmobilitätsplanes ist (s. dazu § 14 Absatz 4 BuMoG), und seinen immer weitergehenden Konkretisierungen und Aktualisierungen im Netznutzungskonzept (für fünf Jahre mit ständiger Fortschreibung und Aktualisierung) und in den jährlichen Netznutzungsplänen wird dabei sichergestellt, dass sich die Weiterentwicklung der Infrastruktur an dem gewünschten (Ziel-)Fahrplan ausrichtet. Die Entwicklung der Infrastruktur und die des Fahrplanes werden demnach „Hand in Hand" gehen. Damit werden neben den bereits bekannten Zielen, namentlich dem Bereitstellen eines attraktiven Verkehrsangebotes, der Förderung des Schienenverkehrs im Allgemeinen und des Schienengüterverkehrs im Besonderen, die in § 3 Nr. 7 und 8 ERegG neu normierten Ziele der „effektiven Nutzung der verfügbaren Schienenwegkapazität und der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen" sowie der „Erreichung von Betriebsstabilität" verfolgt.

Dabei orientiert sich die Gesetzesänderung am Vorbild der Schweiz: Die Entwicklung und Erreichung des als Zielvorstellung angestrebten und definierten Fahrplanes in Etappen, namentlich mit den Schritten „Zielfahrplan, Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne", ist nicht nur begrifflich an die eidgenössische Rechtslage angelehnt. Die Regelungen in Artikel 9b des schweizerischen Eisenbahngesetzes sowie in Artikel 9a der schweizerischen Eisenbahn-Netzzugangsverordnung dienten insoweit als konzeptionelles Vorbild; sie standen zudem auch in gesetzgeberischer Hinsicht gleichsam Pate.

Eine zentrale Herausforderung an die Normierung des Deutschlandtaktes stellt dabei, wie schon im Koalitionsvertrag angesprochen und ankündigt, die Sicherstellung ihrer Unionsrechtskonformität dar. Daher ist es angezeigt, die unionsrechtlichen Vorgaben und Grenzen hier vorab kurz auszuloten. Insoweit steht insbesondere die Richtlinie 2012/34/EU in ihrer heutigen Fassung (des „Recast") im Fokus.

Hinsichtlich ihrer Aussagekraft für die vorgelegte Gesetzesänderung ist zunächst festzuhalten, dass die Richtlinie 2012/34/EU nicht vollharmonisierend ist. Die von ihr zur Gewährleistung des Wettbewerbes vorgesehenen Maßnahmen sind demnach nicht die einzig zulässigen Instrumente zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie. Aus der Normierung bestimmter Maßnahmen lässt sich folglich nicht der Umkehrschluss „zu Gunsten" der Unzulässigkeit weiterer nicht unionsrechtlich normierter Instrumente ziehen. Im selben Zug muss festgehalten werden, dass es für die Annahme der unionsrechtlichen Zulässigkeit des Deutschlandtaktes und der vorkonstruierten Systemtrassen des Schienengüterverkehrs genügt, dass keine Widersprüche mit Normen des Unionsrecht festgestellt werden können. Positive Belege für die unionsrechtliche Zulässigkeit müssen hingegen mit Blick auf die verbliebene Ausgestaltungsfreiheit der Mitgliedstaaten nicht gefunden werden. Das bloße „Schweigen" unionsrechtlicher Normen zur Vorkonstruktion von Systemtrassen rechtfertigt daher keine Zweifel an ihrer Zulässigkeit.

Zwar deutet die inhaltliche Ähnlichkeit der Vorkonstruktion von Systemtrassen im Rahmen der Einführung des Deutschlandtaktes mit den Güterverkehrskorridoren im Sinne der Verordnung (EU) 913/2010 darauf hin, dass der Deutschlandtakt hinsichtlich der zu lösenden (regulierungs-)rechtlichen Konflikte durchaus einen gewissen unionsrechtlichen Regelungsbedarf aufweist. Ebenso zeugt davon die Diskussion um einen Europatakt und das angestoßene „Timetable-Review-Projekt" (TTR). Auf Grund des lediglich mindestharmonisierenden Charakters der Richtlinie 2012/34/EU folgt aus der bislang ausgebliebenen Normierung von weiteren Vorgaben hierzu durch den Unionsrechtsgeber letztlich aber die Zulässigkeit der mitgliedstaatlichen Lückenfüllung in ihren jeweiligen nationalen Rechtsquellen.

Aus inhaltlicher Sicht ist überdies als wesentliche Erkenntnis festzuhalten, dass die Ziele der Richtlinie 2012/34/EU, ihrer Durchführungsverordnungen und der Verordnung (EU) 913/2010 den Zielen des Deutschlandtaktes, allen voran dem Ziel der effektiven Nutzung

der Fahrwegkapazität, entsprechen. Weiter ist der Richtlinie keine hinreichende Konkretisierung des Umfanges des Anspruches der Eisen-bahnverkehrsunternehmen auf einen völligen „open access“ zu entnehmen. Jedenfalls enthält sie aber keine explizite „Absage“ an die Vereinbarkeit des Gedankens eines „open access“ mit der Vorkonstruktion von Systemtrassen. Unschädlich für die unionsrechtliche Zulässigkeit der vorgelegten Gesetzesänderung ist weiterhin, dass mit ihr manche unionsrechtlich „induzierte“ Normen ihren Anwendungsbereich (weitgehend) einbüßen könnten. Das Entfallen eines faktischen Problems, namentlich desjenigen der Knappheit der Fahrwegkapazität, stellt keine unionsrechtliche Hürde dar. Des Weiteren stehen auch die unionsrechtlichen Vorgaben zum Zuweisungs- und Koordinierungsverfahren nicht der Vorkonstruktion von Systemtrassen entgegen. Die Normen des Zuweisungs- und Koordinierungsverfahrens haben vielmehr einen nur sehr eingeschränkten Aussagegehalt für die Zulässigkeit der Vorkonstruktion von Systemtrassen, da Letztere dem Zuweisungs- und Koordinierungsverfahren zeitlich vorgeschaltet ist und sich beide daher keinen Anwendungsbereich teilen. Das belegt auch die Tatsache, dass das Eisenbahnregulierungsgesetz weiterhin ein (lediglich verändertes) Zuweisungs- und Koordinierungsverfahren vorsieht.

Die Vereinbarkeit der hiesigen Gesetzesänderungen mit dem Unionsrecht ist daher gegeben.

Zu § 1 (Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen)

In Absatz 4a wird in Anlehnung an die später folgende Norm des § 9d klargestellt, dass der Betrieb der Eisenbahnanlagen in Zukunft auch die Erstellung von Netznutzungsplänen für Schienenwege umfasst. Letztere Einschränkung ist dabei der Tatsache geschuldet, dass der Begriff des „Betreibers von Eisenbahnanlagen“ auch die Schienenwege in den Serviceeinrichtungen umfasst (vgl. dazu die Definition in § 2 Absätze 6a, 7 und 7a AEG, die über § 1 Absatz 4 auch hier maßgeblich sind. Ein Betreiber von Serviceeinrichtungen (als Betreiber von Eisenbahnanlagen im Sinne von Absatz 7 – im Umkehrschluss dazu Absatz 7a am Ende – AEG) muss für die Schienenwege in „seinen“ Serviceeinrichtungen keinen Netznutzungsplan aufstellen.

In Absatz 4b wird bestimmt, dass zu den wesentlichen Funktionen des Betriebes von Eisenbahnanlagen auch die Erstellung und Veröffentlichung des Netznutzungsplanes für Schienenwege (zu dieser Einschränkung schon zu Absatz 4a) gehört. Durch die Voranstellung als erste Nummer wird die Bedeutung dieser Funktion betont und zugleich indirekt eine der Aufgaben von Betreibern von Eisenbahnanlagen definiert. Die anderen beiden (bereits vorhandenen) wesentlichen Funktionen des Betriebes von Eisenbahnanlagen werden in weiterer Konsequenz jeweils um eine Nummer nach hinten verschoben. Weitere inhaltliche Änderungen sind damit nicht verbunden.

Der Begriff „Rahmenvertrag“ in Absatz 16 wird durch den „Kapazitätsrahmenvertrag“ abgelöst. Inhaltliche Änderungen sind damit nicht verbunden. Es soll damit lediglich betont werden, dass die Verträge sich auf zu beantragende und zuzuweisende Schienenkapazität und nicht auf konkrete Zugtrassen im Einzelnen beziehen. Die neue Terminologie ändert auch nichts an der Tatsache, dass es sich nach wie vor um einen Rahmenvertrag nach Art. 3 Nr. 23 Richtlinie 2012/34/EU handelt. In Umsetzung des neu gefassten § 1 Absatz 21 wird zudem der Begriff der „Netzfahrplanperiode“ durch den der „Jahresfahrplanperiode“ ersetzt (dazu sogleich näher).

Der Begriff „Netzfahrplan“ in Absatz 21 wird künftig durch den „Jahresfahrplan“ ersetzt. Inhaltliche Änderungen sind damit nicht verbunden. Zweck ist der Änderung es, den zeitlichen Horizont im Vergleich zum Zielfahrplan, dem Netznutzungskonzept und dem Netznutzungsplan deutlich zu machen.

In der Definition des vertakteten Verkehrs Absatz 23 wird fortan Bezug auf das Netznutzungskonzept und den Netznutzungsplan genommen, die hierzu bereits Festlegungen treffen. Darüberhinausgehende inhaltliche Änderungen sind mit der Neufassung nicht verbunden. Die Bezugnahme auf einen „Eisenbahnverkehrsdienst, der in der Regel auf derselben

Strecke am selben Tag dem Netznutzungskonzept und dem Netznutzungsplan entsprechend in bestimmten Abständen zur gleichen Minute durchgeführt wird“, umfasst dabei alle „minutengleichen Taktabstände“. Es kommt nicht darauf an, welche Minute beim Halbstundentakt oder beim Viertelstundentakt sozusagen der Ausgangspunkt ist.

Die Definition des Deutschlandtaktes im bisherigen Absatz 28 wird durch § 14 Abs. 4 S. 1 BuMoG abgelöst. Die dortige Definition und die in § 14 Abs. 4 S. 3, Abs. 5 BuMoG genannten Zwecke und Ziele des Deutschlandtaktes sind umfangreich beschrieben und setzen ihn in Bezug zum Bundes-mobilitätsplan. Somit ist die im Vergleich dazu knapp gehaltene Definition im bisherigen § 1 Abs. 28 a. F. nicht mehr nötig und kann gestrichen werden.

Der Zielfahrplan nach Absatz 29a ist Teil des Bundesmobilitätsgesetzes (vgl. § 14 Abs. 4 S. 1 BuMoG). Er legt Anforderungen an den Fahrplan zu einem nach § 14 Abs. 4 S. 2 BuMoG genannten Zeitpunkt in der Zukunft fest und formuliert zudem „Erwartungen“ an die dazu nötige Eisenbahninfrastruktur (dazu § 2 Abs. 6 AEG). Damit bildet er die Grundlage und den Ausgangspunkt für die nachfolgenden Mechanismen des Netznutzungskonzeptes, des Netznutzungsplanes und des Jahresfahrplanes.

Das Netznutzungskonzept gemäß Absatz 29b bildet in der vierstufigen „Kaskade“, die zukünftig den Schienenverkehr koordinieren und fortentwickeln soll, den zweiten Schritt. Es konkretisiert den Ziel-fahrplan und passt ihn gegebenenfalls an die aktuellen Gegebenheiten an. Konkret werden in ihm Zeitscheiben festgelegt und sowohl die Kapazitäten der Schienenwege als auch die Kapazitäten in den Serviceeinrichtungen auf die verschiedenen Kategorien der Bündel von Systemtrassen (Trassenkontingente, die damit ebenfalls in diesem Absatz definiert werden) aufgeteilt. Dabei wird im Gegensatz zum Netznutzungsplan auf einen längerfristigen zeitlichen Horizont von fünf Jahren abgestellt, während dessen „Laufzeit“ sich noch tatsächliche Gegebenheiten bzw. Annahmen ändern können (eine Strecke muss länger gesperrt werden, eine Baumaßnahme verzögert sich usw.). Die dortigen Festsetzungen sind daher tendenziell eher langfristig, unscharf und notgedrungen zeitlich noch recht unkonkret.

Demgegenüber ist der in Absatz 29c definierte Netznutzungsplan für ein (das nächste) Jahr „kurzfristiger“, zeitlich konkreter. Er ist zugleich die Aktualisierung und finale Konkretisierung des Netznutzungs-konzeptes. In Bezug auf die Systemtrassen ist er nun zeitlich „(trassen-)scharf“, während zuvor im Netznutzungskonzept nur Trassenkontingente (Bündel von Trassen; vgl. Absatz 29b) festgelegt wurden.

In Absatz 29d Satz 1 werden Systemtrassen, die im Netznutzungskonzept und dem Netznutzungsplan in unterschiedlicher „Detailschärfe“ dargestellt sind, als konkrete Zugtrassen für eine bestimmte Verkehrsart mit speziellen Mindestkriterien der Fahrdynamik wie Höchst- und respektive oder Mindestgeschwindigkeit, Beschleunigungs- oder Verzögerungsvermögen oder maximaler Zuglänge definiert. Bereits hier wird außerdem der Bezug zu den Serviceeinrichtungen hergestellt, indem festgelegt wird, dass eine Systemtrasse zudem einen privilegierten Zugang zu einer gegebenenfalls nötigen Kapazität in einer Serviceeinrichtung umfasst. In Satz 2 werden die vier möglichen Kategorien benannt: Schienen-personennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr Schienengüterverkehr und Multifunktionstrassen. Beim Schienenpersonenverkehr sind dabei jeweils die „Bahnhofshalteberechtigungen“ mitumfasst. Die Unterscheidung zwischen diesen beiden Typen des Schienenpersonenverkehrs erfolgt anhand der entsprechend anzuwendenden Kriterien des § 8 Abs. 1 PBefG. Relevant ist diese Unterscheidung vor allem dafür, welcher Akteur für eventuelle Eingriffe in den Markt zuständig ist. Beim Schienenpersonenfernverkehr ist das der Bund, beim Schienenpersonennahverkehr ist es der jeweilige Aufgabenträger. Der Schienengüterverkehr hingegen umfasst den überjährigen, dem Jahresfahrplan entsprechenden, und den unterjährigen oder ad hoc erfolgenden Transport von Gegenständen auf der Schiene. Er soll von dem Modell der Systemtrassen durch entsprechende Regeln profitieren, um im Sinne eines klima- und umweltgerechten Transportmanagements schrittweise eine vollständige Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen. Dieser Aspekt steht in engem Zusammenhang mit den Leitzielen nach §§ 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 BuMoG. Multifunktionstrassen werden in § 1 Absatz 29e ERegG definiert. In die vier Kategorien von Systemtrassen lassen sich alle gängigen „Zugarten“ einsortieren. So können

etwa Nachtzüge, Autoreisezüge und „ICE-Sprinterzüge“ dem Schienenpersonenfernverkehr und die bisherigen „Interregio-Express-Züge“ je nach ihrer Ausgestaltung dem Schienenpersonenfern- oder -nahverkehr zugeschieden werden. Nach Satz 3 sind Zugtrassen des Schienen-personenverkehrs vertaktet, was an § 1 Abs. 23 anknüpft und durch eine bessere Abstimmung der Haltezeiten die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs erhöhen soll (vgl. dazu auch § 14 BuMoG zu den Zielen des Deutschlandtaktes). Zu der ebenfalls nötigen Berücksichtigung von „Resilienzreserven“ neben den Systemtrassen vgl. § 9b.

Die bereits in Absatz 29d angesprochenen Multifunktionstrassen sind laut Absatz 29e „neutrale“ Systemtrassen, die teilweise bereits im Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan als solche vorgesehen sind. Sie sind insbesondere für den nicht taktgebundenen Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr gedacht. In Betracht kommen „auf“ ihnen etwa Touristik- oder Charter-Fahrten. Diese Trassen entsprechen entweder schon dem Jahresfahrplan oder werden – abgesehen von einer gesonderten Reservierungsmöglichkeit für Ad-Hoc-Verkehre – unterjährig vergeben. Alternativ kann eine der anderen Kategorien von Systemtrassen (Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr oder Schienengüterverkehr) durch einen Entfall der Systemtrassenbildung nach § 9e Abs. 1 oder § 9f zu einer Multifunktionstrasse werden.

Zu § 3 (Ziele der Regulierung)

Neu als Ziel der Regulierung im Eisenbahnrecht wurde in der Nummer 7 die effektive und effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität und der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen aufgenommen. Beide Begriffe werden hier nebeneinander gebraucht, um häufige Fehlinterpretationen bei der Übersetzung der englischen Termini zu vermeiden. Es geht darum, eine wirksame Nutzung und eine hohe Nutzungsdichte bei der Auslastung des Schienennetzes zu erreichen (das betrifft dann auch die §§ 9a Abs. 1 und 18). Effektivität und Effizienz liegen dann vor, wenn einerseits eine wirksame Auslastung und andererseits eine Auslastung mit einer hohen Nutzungsdichte gegeben ist. Umfasst werden hier sowohl die Kapazitäten auf den Schienenwegen als auch die in den Serviceeinrichtungen. Dieses Regulierungsziel ist nicht neu, sondern wurde bis dato wegen der Richtlinie 2012/34/EU (dort speziell die Erwägungsgründe 35, 36 und 43 sowie Artikel 26) bereits in vielen Normen des Eisenbahnregulierungsgesetz indirekt zum Ausdruck gebracht. Indem es nun ausdrücklich in § 3 mitaufgenommen ist, wird nur der Richtlinie im Wortlaut Rechnung getragen. Sonstige inhaltliche Änderungen sind damit nicht verbunden. Dies Ziel steht in Wechselwirkung mit den anderen in § 3 genannten Zielen. Wenn ihm Rechnung getragen wird, werden automatisch auch die anderen dort genannten regulierungsrechtlichen Ziele gefördert.

Neu aufgenommen in die „Kaskade“ der Regulierungsziele wird mit der Nr. 8 die Erreichung von Betriebsstabilität. Das galt bereits vorher als angestrebtes („natürliches“) Ziel, war allerdings nicht ausdrücklich in § 3 normiert. Zweck ist, die Bedeutung insbesondere von Maßnahmen des Störungsmanagements und der Infrastrukturinstandhaltung hervorzuheben. Auch dieses Ziel steht – wie Nr. 7 – in Wechselwirkung mit den anderen in § 3 genannten Zielen, weil durch seine Förderung automatisch auch die Verwirklichung der anderen regulierungsrechtlichen Ziele begünstigt wird.

Zu § 9a (Vorkonstruktion von Systemtrassen)

Die §§ 9a ff. ERegG bilden die Grundlage für die Neustrukturierung der Vergabe der Schienenkapazitäten und der Kapazitäten in den Serviceeinrichtungen. Systematisch wurden die Normen vor dem aus § 10 ERegG fließenden Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen und zu Serviceeinrichtungen eingeordnet. Dieses Zugangsrecht kommt zeitlich hinter den in §§ 9a ff. ERegG geregelten Schritten zum Zug und findet damit auch auf Systemtrassen Anwendung. Im bisher geltenden Recht finden sich nur Ansätze zu dieser Thematik in § 52a ERegG a. F. (vgl. dazu schon die „Einleitung“ zu Artikel 6 des Gesetzes).

§ 9a bildet den Ausgangspunkt für die nachfolgenden Normen § 9b bis § 9h. Er zeigt die Grundstruktur der nachfolgenden Schritte auf.

An die Spitze gestellt ist in Absatz 1 zur Verdeutlichung und Betonung nochmals das (Haupt-)Ziel der nachfolgenden Regelungen: Durch die Vorkonstruktion von Systemtrassen soll das neu in § 3 Nr. 7 eingefügten Ziel der effektiven und effizienten Nutzung der Schienenwegkapazität und der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen erreicht werden. Der Wortlaut „erreichen" zeigt dabei, dass nicht bloß eine Förderung, sondern eine klare Durchsetzung des Zieles angestrebt wird.

In Absatz 2 werden die nachfolgenden Schritte knapp zusammengefasst. Die Planung fußt zunächst auf dem Zielfahrplan (zu dessen „Definition" schon § 1 Abs. 29a). Dieser hat eine herausgehobene, grundlegende Stellung wie auch bereits der Wortlaut durch die leichte „Abtrennung" von den anderen Planungsschritten zeigt. Genaueres zu seinem Inhalt findet sich in § 14 Abs. 4 und 5 BuMoG. Da er als Teil des Bundesmobilitätsplanes erlassen wird, wird er im Eisenbahnregulierungsgesetz nicht mehr gesondert aufgegriffen. Das Netznutzungskonzept, der Netznutzungsplan und der Jahresfahrplan ergehen sodann in Umsetzung dieses Planes nach Maßgabe der sich im Eisenbahnregulierungsgesetz anschließenden Normen. Das ist konsequent, weil im Gegensatz zum Zielfahrplan in sie nur noch rein eisenbahnrechtliche Belange einfließen und die Wechselwirkung mit den anderen Verkehrsarten bereits auf der Ebene des Zielfahrplanes bzw. seines „Mantels", des Bundesmobilitätsplanes, berücksichtigt wurde. Die weiteren „Stufen" in Gestalt des Netznutzungskonzeptes und des Netznutzungsplanes sind an das in der Schweiz angewandte Modell zur optimalen Kapazitätsnutzung angelehnt. Aus diesem Modell sind auch die Begrifflichkeiten teilweise übernommen worden. Ziel dort wie hier ist die bestmögliche Nutzung der (knappen) Kapazität.

Zudem wird in Absatz 3 letztlich rein deklaratorisch klargestellt, dass die Systemtrassen in angemessener, nichtdiskriminierender und transparenter Weise vorkonstruiert werden müssen. Diese Anforderungen ergeben sich bereits aus der Richtlinie 2012/34/EU und dem primären Unionsrecht. Genauso wie sie im Rahmen des Zugangsrechts nach § 10 (vgl. Art. 10 Richtlinie 2012/34/EU) gelten, sind sie auch und erst recht bei der vorgeschalteten Konstruktion der Systemtrassen anwendbar.

Zu § 9b (Planungsgrundsatz für Resilienzreserven)

In Absatz 1 Satz 1 wird ein Planungsgrundsatz vorangestellt, der bei der Erstellung des Netznutzungskonzeptes und der Netznutzungspläne zu beachten ist. Danach sind vor der Aufteilung der Schienenkapazitäten und der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen auf die Kategorien der Systemtrassen bereits so genannte Resilienzreserven vorzuhalten. Diese sind nach Satz 2 für Maßnahmen, die der Erreichung – also Herstellung und Aufrechterhaltung – von Betriebsstabilität als neuem regulierungsrechtlichen Ziel nach § 3 Nr. 8 dienen. Davon sind ausdrücklich auch präventive Maßnahmen erfasst. Insgesamt ist darunter die Bildung von Kapazitätsreserven für das Störungsmanagement und die Infrastrukturinstandhaltung zu verstehen. Somit bietet dieses Instrument Flexibilität sowohl im Hinblick auf planbare als auch im Hinblick auf unvorhergesehene Ereignisse. Dieser Gedanke korrespondiert insbesondere mit dem Ziel in § 3 Nr. 5, einen zuverlässigen Betrieb der Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten. Das hat zur Folge, dass diese Reserven war im Netznutzungskonzept und im Netznutzungsplan eingeplant und „aufgezeigt" werden, aber nicht für Anträge von Zugangsberechtigten zur Verfügung stehen. Des Weiteren bleiben diese Reserven erhalten, unabhängig davon, ob sie genutzt werden oder nicht. Eine Möglichkeit, dass sie zu Multifunktionstrassen werden, gibt es nicht. Regelmäßig wird sie der Betreiber der Infrastruktur selbst nutzen oder andere Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Bauzugfahrten etc. in seinem Auftrag betrauen.

Werden Schienenwegkapazitäten für wiederkehrende Instandhaltungsarbeiten als Resilienzreserven zurückgehalten, ist gemäß Absatz 2 dabei auf die Belange der Zugangsberechtigten Rücksicht zu nehmen und so zu planen, dass diese möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Zu § 9c (Netznutzungskonzept)

Das Netznutzungskonzept bildet den ersten Umsetzungsschritt nach dem Zielfahrplan und soll eine mittelfristige Planung ermöglichen. Es existiert nur ein Netznutzungskonzept deutschlandweit. Die Grundidee dazu wurde ebenso wie der Begriff aus dem Eisenbahnrecht der Schweiz übernommen. Dort werden im Netznutzungskonzept die vorhandenen Trassen basierend auf einer Modellstunde auf die verschiedenen Verkehrskategorien aufgeteilt. In ähnlicher Weise funktioniert das nunmehr auch bei dem in Deutschland realisierten Modell.

Nach Absatz 1 Satz 1 wird das Netznutzungskonzept in Form einer Rechtsverordnung erlassen. Dafür bedarf es wegen Art. 80 Abs. 2 GG der Zustimmung des Bundesrates. Die Rechtsform, die in engem Zusammenhang mit der gerichtlichen Überprüfbarkeit des Netznutzungskonzeptes steht, wird der Tatsache gerecht, dass es um eine abstrakt-generelle Regelung geht: Der Sachverhalt ist mit dem Bezug des Netznutzungskonzeptes auf das gesamte deutsche Streckennetz noch sehr allgemein gehalten. Auch der Adressatenkreis ist noch offen. Es werden nicht nur die Betreiber der Schienenwege adressiert, sondern auch bereits die Zugangsberechtigte und diejenigen, die planen, Schienenverkehrsdienste in Anspruch zu nehmen. Da es sich um eine Bundesrechtsverordnung handelt, ist das für Verkehr zuständige Bundesministerium die zum Erlass ermächtigte Behörde. Somit kann es politische Richtungsentscheidungen treffen, und das Netznutzungskonzept erlangt die angesichts seiner richtungsweisenden Bedeutung für den deutschlandweiten Schienenverkehr entsprechende Legitimation. Das für Verkehr zuständige Bundesministerium kann sich allerdings im Verwaltungsverfahren zur Erstellung des Entwurfes der Rechtsverordnung des Bundesamtes für Mobilität und Verkehr bedienen. Inhaltlich konkretisiert und aktualisiert das Netznutzungskonzept den Zielfahrplan nach § 14 Abs. 4 S. 1 BuMoG und setzt Anforderungen an Fahrzeiten, Anschlüsse und Kapazitäten für verschiedene zeitliche Zielhorizonte fest, wie sich insbesondere aus Satz 2 ergibt. Dazu kann auch nochmal auf § 1 Abs. 29b rekurriert werden, der insbesondere darauf abstellt, dass dort schon die Einteilung der Schienenweg-kapazität und der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen in die Kategorien der Systemtrassen erfolgt. Auf Grundlage dessen können dann nach Maßgabe der weiteren Normen der Netznutzungsplan und der Jahresfahrplan ausgearbeitet werden. Nach Satz 3 erfolgt eine Kontrolle der Rechtsverordnung nach § 47 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Diese spezielle und jüngere (damit dem an sich abschließenden Katalog des § 47 Abs. 1 VwGO vorgehende) Festlegung hat folgenden Hintergrund: Mangels aufdrängender Sonderzuweisung und auf Grund des Vorliegens der Voraussetzungen des § 40 Abs. 1 S. 1 VwGO ist bei Streitigkeiten über die Rechtmäßigkeit des Netznutzungskonzeptes der Verwaltungsrechtsweg eröffnet. Allerdings scheiden die verwaltungsgerichtlichen Klagen auf Grund ihrer fehlenden Anwendbarkeit auf eine Rechtsverordnung von vornherein aus. Der Sache nach käme zwar das Normenkontrollverfahren nach § 47 Abs. 1 VwGO in Betracht. Allerdings handelt es sich beim Netznutzungskonzept weder um eine Satzung des BauGB nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 VwGO noch um eine im Rang unter dem Landesgesetz stehende Rechtsvorschrift nach § 47 Abs. 1 Nr. 2 VwGO – vielmehr steht das Netznutzungskonzept als Bundesrechtsverordnung über jeglichem Landes(verfassungs-)recht. Somit ist das Netznutzungskonzept mit den klassischen verwaltungsgerichtlichen Rechtsbehelfen nicht überprüfbar. In Betracht kommt nur eine – außerhalb des fachgerichtlichen Rechtszuges stehende – Verfassungsbeschwerde zum Bundesverfassungsgericht nach Art. 93 Abs. 1 Nr. 4a GG. Dieses Ergebnis ist vor dem Hintergrund des Prüfungsmaßstabes des Bundesverfassungsgerichts, das nur die Verletzung von Grundrechten und kein einfaches Recht, also insbesondere nicht die Voraussetzungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes prüft, und vor dem Grundrecht auf effektiven Rechtsschutz der vom Netznutzungskonzept Betroffenen nach Art. 19 Abs. 4 GG problematisch. Deshalb wird § 9c Abs. 1 S. 3 ausdrücklich die Überprüfbarkeit des Netznutzungskonzeptes im Verfahren nach § 47 VwGO angeordnet.

Nach Absatz 2 erstellen die Betreiber der Schienenwege einen Entwurf des Netznutzungskonzeptes. Damit soll insbesondere sichergestellt werden, dass die dortigen Kenntnisse über die Schieneninfra-struktur und die verfügbare Kapazität in die Erstellung des Netznutzungskonzeptes miteinbezogen werden. Der Entwurf ist „maßgeblich“ bei der Erstellung

der finalen Fassung des Netznutzungskonzeptes zu berücksichtigen, was aufzeigt, dass ein Abweichen des für Verkehr zuständigen Bundesministeriums von dem Entwurf besonders begründet und gerechtfertigt werden muss. Zeitlich ist der Entwurf spätestens zwölf Monate vor der Veröffentlichung des Netznutzungskonzeptes nach § 9c Abs. 4 S. 2 (und damit dem Abschluss seiner Erstellung) an das für Verkehr zuständige Bundesministerium zu übermitteln. Damit soll sichergestellt werden, dass der Exekutive noch genug Zeit verbleibt, um die Punkte des Entwurfes und die eigenen Rechercheergebnisse zusammenzuführen. Die herausgehobene Stellung der Betreiber der Schienenwege bei der Erstellung des Netznutzungskonzeptes wird auch dadurch verdeutlicht, dass ihnen in § 9c ein eigener Absatz 2 gewidmet ist und sie nicht bloße „Angehörte" nach Absatz 3 sind. Die Pflicht richtet sich dabei an die „betroffenen" Betreiber der Schienenwege. Welche das im Einzelnen wofür sind, ergibt sich aus der Konkretisierung des Zielfahrplanes. Jeder betroffene Betreiber erstellt dann einen Konzeptentwurf für die auf seine Netze entfallenden Systemtrassen und stimmt sich dann ab. Alternativ können auch alle Betreiber gleich einen gemeinsamen Entwurf zusammen erstellen. Abschließend und im Dissensfall entscheidet dann in jedem Fall das für Verkehr zuständige Bundesministerium bzw. im Vorfeld die das Verwaltungsverfahren begleitende Fachbehörde in Gestalt des Bundesamtes für Mobilität und Verkehr.

Absatz 3 benennt Akteure, deren Interessen bei der Erstellung des Netznutzungskonzeptes berührt sein können. Gegebenenfalls liegt diese Berührung dabei auch darin, dass das Netznutzungskonzept die Grundlage für die folgenden Netznutzungspläne und die Jahresfahrpläne bildet und so indirekt eine Betroffenheit eintreten kann. Die genannten Stellen und Marktteilnehmer werden im Rahmen der Erstellung zwingend angehört. Das geschieht nicht notwendig durch die Betreiber der Schienenwege nach Absatz 2, sondern in erster Linie durch das für Verkehr zuständige Ministerium und die ihm nachgeordneten Behörden (insbesondere das Bundesamt für Mobilität und Verkehr). Allerdings kann es für die Betreiber der Schienenwege sinnvoll sein, die Akteure auch schon bei der Erstellung des eigenen Entwurfes miteinzubeziehen (selbst wenn es sich dabei dann um keine Anhörung im Rechtssinne handelt), damit das für Verkehr zuständige Bundesministerium sich nicht später – in diesem Fall berechtigterweise – über den Entwurf hinwegsetzt. Es ist nicht ausgeschlossen, dass auch andere Akteure angehört werden. Absatz 3 setzt lediglich Mindestanforderungen, ist dabei aber nicht abschließend.

Absatz 4 befasst sich mit der Laufzeit von fünf Jahren (Satz 1) und den verschiedenen zeitlichen Schritten bis zur Fertigstellung des Netznutzungskonzeptes. Für die erstmalige Erstellung ist dabei zunächst der Zeitpunkt des Gesetzesbeschlusses des Bundesmobilitätsplanes mit dem Zielfahrplan nach §§ 13 Abs. 1, Abs. 3 S. 2; 14 Abs. 4 S. 1 BuMoG relevant. Danach beginnt, aufsetzend auf den Zielfahrplan, die Erstellung des Netznutzungskonzeptes. Dafür – einschließlich der Anhörungen, Vorschläge von den Betreibern der Schienenwege und dem Interessensausgleich (vgl. Absätze 2 und 3) ist laut Satz 2 maximal ein Jahr anzusetzen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch Satz 3, wonach das nächstfolgende Netznutzungskonzept nahtlos an seinen Vorgängern anknüpfen muss, also mit dessen Erstellung bereits zu beginnen ist, während das frühere Netznutzungskonzept noch gilt. Für das erste Netznutzungskonzept müssen die Betreiber der Schienenwege ihrem Entwurf mithin unmittelbar nach dem Beschluss des Bundesmobilitätsgesetzes beginnen. Nach der Veröffentlichung des Netznutzungskonzeptes als Rechtsverordnung, die laut Satz 4 maximal 30 und minimal 18 Monate vor dem Beginn seiner fünfjährigen Laufzeit zu erfolgen hat (dieser zeitliche „Puffer" löst das Problem der nötigen Harmonisierung der Startpunkte auch bei einem noch unbekannten Datum des Inkrafttretens des Bundesmobilitätsplanes), gilt es für fünf Jahre (Satz 1). Nach Satz 5 erfolgt eine Aktualisierung durch das für Verkehr zuständige Ministerium jährlich sowie dann, wenn die maßgeblichen Tatsachen, auf denen das geltende Netznutzungskonzept fußt, sich grundlegend geändert haben (das bedeutet, es bleiben die gleichen Kalenderjahre, und es kommen keine dazu).

Zu § 9d (Netznutzungsplan)

Der Netznutzungsplan bildet den zweiten Umsetzungsschritt nach dem Zielfahrplan. Anders als beim Netznutzungskonzept gibt es mehrere Netznutzungspläne, die auch nicht von

staatlicher Stelle erstellt, sondern von Seiten der Betreiber der Schienenwege angefertigt und von staatlicher Seite nur genehmigt werden. Die Grundidee zum Netznutzungsplan wurde ebenso wie der Begriff vom Modell aus der Schweiz übernommen. Dort wird die Trassensicherung bezogen auf die einzelnen Fahrplanjahre detailliert festgelegt. Eine Erstellung erfolgt durch die Infrastrukturbetreiberinnen jeweils sechs Jahre vor dem jeweiligen Fahrplanjahr. Bei Bedarf wird entsprechend nachgebessert. Auf Antrag der Infrastrukturbetreiberinnen genehmigt das Schweizerische Bundesamt für Verkehr (BAV) die Netznutzungspläne, die für die Infrastrukturbetreiberinnen und die Behörden sodann verbindlich sind und die Grundlage für die Trassenvergabe darstellen. Das BAV ist dabei vergleichbar mit der durch dieses Gesetz errichteten Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr. In ähnlicher Weise sollen auch in Deutschland die Netznutzungspläne erstellt werden und wirken.

In Absatz 1 wird dazu geregelt, dass die Betreiber der Schienenwege jeweils für sich für jedes der fünf Jahre vor dem jeweiligen Fahrplanjahr einen Netznutzungsplan erstellen. Im Gegensatz zum Netznutzungskonzept sind es hier also die Betreiber der Schienenwege, die tätig werden müssen. Inhaltlich konkretisieren und aktualisieren sie damit das Netznutzungskonzept und schreiben es fort. Die dort aufgeschlüsselte Schienenwegkapazität wird unter Berücksichtigung der Serviceeinrichtungen auf Systemtrassen für die einzelnen Systemtrassenkategorien verteilt. Dabei muss insbesondere der Zugang zu den Serviceeinrichtungen über die Trassen gewährleistet sein. Diese Systemtrassen unterliegen dann der Systemtrassenbindung nach § 1 Abs. 29e, was in Satz 3 vorbehaltlich der nachfolgenden Fälle nochmal klargestellt wird. Satz 4 äußerst sich sodann zum konkreten Inhalt des Netznutzungsplanes: Zunächst sind dabei die Resilienzreserven aus der ermittelten Kapazität herauszurechnen (dazu auch in § 9b). In erster Linie sind dann die konkreten Systemtrassen festzusetzen. Zusätzlich können weitere Angaben in den Netznutzungsplan aufgenommen werden. Die sich anschließende Aufzählung ist dabei nicht abschließend. Nach Nummer 1 können geplante Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten ermittelt werden. Der Terminus „soweit erforderlich“ in Satz 4 Nummer 1 bezieht sich in diesem Zusammenhang darauf, dass geplante Ankunfts-, Abfahrts- und Durchfahrtszeiten nicht für jeden Haltepunkt „fahrplanscharf“, sondern nur für die zur „Charakterisierung“ und Bestimmung einer Trasse nötigen „Eckpunkten“ angegeben werden müssen. Die Nummer 2, die Haltestellen im Schienenpersonenverkehr nennt, meint die für eine Systemtrasse des Schienenpersonenfernverkehrs oder des Schienenpersonennahverkehrs vorgesehenen Halte bzw. die Orte, an denen gehalten werden soll. Die Nummer 3 bezeichnet schließlich die übrige verfügbare Kapazität, sofern es sie neben den Systemtrassen und Resilienzreserven noch gibt.

Nach Absatz 2 hat der Betreiber der Schienenwege eine Pflicht, den Markt zu beobachten und dabei im Blick zu haben, ob eine Notwendigkeit dafür besteht, im Netznutzungsplan Kapazitätsreserven für den unterjährigen Schienenpersonen- oder Schienengüterverkehr zurückzuhalten. Bei der Marktbeobachtung hat er insofern mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes, der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr und der Bundesnetzagentur zusammenzuarbeiten. Bei der Prüfung der Notwendigkeit ist insbesondere zu berücksichtigen, dass der (auch und insbesondere grenzüberschreitende) Schienengüterverkehr die Zielsetzungen des Bundesmobilitätsgesetzes besser fördert als die anderen für den Gütertransport möglichen Verkehrsarten. Des Weiteren ist ein besonderes Augenmerk auf die Anträge auf Netzzugang zu legen, die innerhalb der letzten beiden Jahresfahrplanperioden (oder nach der früheren Begrifflichkeit Netzfahrplanperioden) außerhalb des Jahresfahrplans gestellt wurden. Vor allem diesen Aspekten muss und soll im Rahmen der vorgehaltenen Schienenwegkapazität Rechnung getragen werden. Beim Schienengüterverkehr ist zudem der gesellschaftliche Nutzen gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die infolgedessen die Schienenwege nicht nutzen können, zu berücksichtigen. Zu seiner Ermittlung können die Leitziele aus dem Bundesmobilitätsgesetz herangezogen werden. Nach Satz 3 hat der jeweilige Betreiber der Schienenwege im Netznutzungsplan dann im Weiteren festzulegen, welcher Bedarf für Systemtrassen sich im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr nach der Prüfung herauskristallisiert hat und welche Kontingente für unterjährige Ver-kehrs- oder Transportbedarfe als Kapazitätsreserven in der Form von Systemtrassen zurückzuhalten sind. Diese Pflicht trifft ihn, soweit sich ein entsprechender Be-

darf abzeichnet und – so ist sinngerecht zu ergänzen – durch dessen Deckung das Schienennetz voraussichtlich effizienter ausgelastet wird. Gemeint ist mithin letztlich die Notwendigkeit. Das gilt explizit auch für Schienenwege nach § 55, die für überlastet erklärt wurden, wie Satz 4 klarstellt. Nach Satz 5 kann ein derartiges Zurückhalten von (System-)Trassen ausnahmsweise auch für den gesamten Jahresfahrplan erfolgen. Dafür muss allerdings ein begründeter Bedarf bestehen. Insgesamt wird durch diesen Mechanismus gerade auch speziellen Interessen von Zugangsberechtigten bereits im Netznutzungsplan Rechnung getragen, und es soll sichergestellt werden, dass bereits in diesem Planungsschritt eine möglichst effektive und effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität erfolgt. Damit wird auch wieder an § 3 Nr. 7 angeknüpft.

Nach Absatz 3 werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen und sonstigen Nutzungsberechtigten zur Ermittlung der Bedarfe vor der Erstellung des Netznutzungsplanes einbezogen. Das stellt für den Betreiber der Schienenwege eine Verpflichtung dar. Allerdings muss er nicht aktiv auf bestimmte Zugangsberechtigte zugehen, weil das immer die Gefahr der Unvollständigkeit bergen würde. Stattdessen hat er eine angemessene Frist zu setzen, binnen derer Äußerungen der Eisenbahnverkehrsunter-nehmen und der sonstigen Nutzungsberechtigten möglich sind. Nehmen diese dann nicht Stellung, ist die daraus folgende fehlende Berücksichtigung ihrer Interessen sozusagen ihr eigenes Risiko. Versäumt der Betreiber der Schienenwege die Erfüllung der Verpflichtung aus Absatz 3, hat das zunächst – vorbehaltlich des Absatzes 5 – keine Auswirkungen auf die Rechtmäßigkeit des Netznutzungsplanes.

Nach Absatz 4 genehmigt das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes als für das Thema sachkundige Behörde den jeweiligen Netznutzungsplan. Diese Befugnis kann es auch auf eine andere Behörde übertragen. Maßstab sind dabei die Vorgaben der Absätze 1 und 2 und die Vorgaben des Netznutzungskonzeptes. Wie auch in Absatz 5 spielt damit das Netznutzungskonzept eine entscheidende Rolle für den Netznutzungsplan. Das Netznutzungskonzept ist eher allgemein gehalten, benennt nur Trassenkontingente und ist noch konkretisierungsbedürftig. Die dahingehende Fortentwicklung geschieht, wie bereits beschrieben, durch den Netznutzungsplan. Dabei darf das Netznutzungskonzept fortgeschrieben und auch aktualisiert werden. Auf geänderte äußere wie innere Gegebenheiten können die Betreiber der Schienenwege also reagieren und vom Netznutzungskonzept abweichen, ohne dass ihnen die Genehmigung nach Absatz 4 Satz 1 versagt wird. Lediglich willkürliche Abweichungen sind nicht zulässig. Die Genehmigung ergeht dabei – wie sich aus Satz 2 ergibt – in Form eines Verwaltungsaktes. Dieser stellt eine Allgemeinverfügung nach § 35 S. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) dar. Somit ist eine gerichtliche Kontrolle des Netznutzungsplanes inzident über die Genehmigung möglich. Möglich ist auf Grund der Rechtsform eine Anfechtungsklage (§ 42 Abs. 1 Fall 1 VwGO) nach § 45 VwGO zum Verwaltungsgericht. Rechtsbehelfe kommen dabei sowohl von den Be-treibern der Schienenwege als auch – sofern diese ihre Klagebefugnis nachweisen können – von Eisenbahnverkehrsunternehmen und sonstigen Nutzungsberechtigten in Betracht.

Nach Absatz 5 kann die Regulierungsbehörde die Abweichung des Netznutzungsplanes vom Netznutzungskonzept beanstanden und Änderungen verlangen. Dieses aufsichtsrechtliche Instrumentarium kann es aber nur auf Vortrag des für Verkehr zuständigen Ministeriums einleiten. Letzteres ist Ersteller des Netznutzungskonzeptes und hat damit die primäre „Deutungshoheit“ darüber inne, ob eine Abweichung noch in vertretbarem Rahmen liegt oder das zulässige Maß übersteigt. Für den vom Ministerium dabei an den Tag zu legenden Maßstab gelten die Ausführungen zu Absatz 4. Wird das Verfahren nach Absatz 5 auf Vortrag bzw. Bitten des Ministeriums eingeleitet, und kommen die Betreiber der Schienenwege der Änderungsanordnung nicht nach, kann die Regulierungsbehörde nach Satz 2 im Wege der Ersatzvornahme die erforderlichen Änderungen selbst vornehmen. Etwaige dafür entstehende Kosten trägt nach Satz 3 der Betreiber der Schienenwege.

Die Betreiber der Schienenwege veröffentlichen nach Absatz 6 ihre jeweiligen Netznutzungspläne neun Monate vor dem Anmeldeschluss zum Jahresfahrplan, so dass für Zugangsberechtigte genug Zeit bleibt, sich mit den darin enthaltenen Systemtrassen ausei-

nanderzusetzen und diese zu beantragen. Dadurch wird auch für die Erstellung des Jahresfahrplanes noch genügend Zeit eingeräumt. Für die Modalitäten gelten dabei die Regelungen über die Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 Abs. 1 entsprechend, wie sich aus Satz 2 ergibt.

Zu § 9e (Systemtrassenbindung im Schienenpersonenverkehr)

§ 9e betrifft die Systemtrassenbindung im Schienenpersonenverkehr und regelt, wann diese entfällt. Der Entfall kann allerdings nur erfolgen, wenn die Systemtrasse nicht nach § 9d Abs. 2 vom Betreiber der Schienenwege für sich abzeichnende Transportbedarfe zurückgehalten wird. Nach Satz 1 Nummer 1 kann die Systemtrassenbindung zum einen entfallen, wenn eine Freigabe erfolgt. Bei Systemtrassen des Schienenpersonennahverkehrs muss das durch den jeweiligen Aufgabenträger geschehen. Beim Schienenpersonenfernverkehr erfolgt das gegenüber dem für Verkehr zuständigen Ministerium. Die Erklärung ist empfangsbedürftig und muss dem Betreiber der Infrastruktur zugehen. Außerdem kann auch ein Entfall der Systemtrassenbindung durch zeitliche Umstände eintreten: Wenn eine System-trasse im Schienenpersonenverkehr nicht bestellt wird, entfällt die Systemtrassenbindung vier Monate nach dem Ende der Anmeldefrist zum Jahresfahrplan. Bei unterjährigen Verkehren, die davon nicht erfasst sind, tritt diese Wirkung zwei Monate vor dem jeweiligen Nutzungszeitpunkt ein. Die nach Maßgabe von Satz 1 Nummer 1und 2 frei gewordenen Trassen unterfallen im Anschluss den Regelungen zu den Multifunktionstrassen (dazu auch in § 9h). Die Freigabe nach Satz 1 Nummer 1 hat nach Satz 3 zu erfolgen, wenn der erklärungsbefugte Akteur im Laufe der Zeit erkennt, dass die Trasse nicht für den vorgesehenen Zweck genutzt werden wird. Handelt die Behörde nach Satz 3, muss sie zudem darauf achten, dass bei durch Kapazitätsrahmenverträge gesicherten Systemtrassen die Kündigungsfrist nach § 49 Abs. 7 S. 4 gewahrt wird, was Satz 4 nochmals deklaratorisch klarstellt. Indem durch den Mechanismus des § 9e sichergestellt wird, dass „klassische" Systemtrassen zur Multifunktionstrasse werden können, wird zugleich das neue System in §§ 9a ff. ausreichend flexibel für die Praxis gestaltet. Zeichnet sich also ab, dass der Netznutzungsplan für die in Rede stehende Systemtrasse nicht den praktischen Bedarf abgebildet hat (weil dieser nicht vorhanden ist), kann rechtzeitig reagiert werden. Würde die Systemtrassenbindung nicht irgendwann entfallen, gäbe es nicht genutzte Systemtrassen des Schienenpersonenverkehrs, was dem Ziel des § 3 Nr. 7 gerade zuwiderlaufen würde. Somit stellt der Entfall der Systemtrassenbindung auch ein wichtiges Funktionselement für den Deutschlandtakt dar.

Zu § 9f (Systemtrassenbindung im Schienengüterverkehr)

Eine ähnliche Regelung wie zu den Systemtrassen des Schienenpersonenverkehrs bietet § 9f für den Schienengüterverkehr. Nach dessen Satz 1 entfällt die Systemtrassenbindung einer vorkonstruierten Systemtrasse des Schienengüterverkehrs spätestens vier Monate nach dem Ende der Anmeldefrist für den Jahresfahrplan. Nach Satz 2 unterfallen diese Systemtrassen dann den Regeln zu den Multifunktionstrassen (dazu auch in § 9h). Das gilt zum einen (selbstverständlich) nur, wenn die Systemtrassen nicht vorher durch einen entsprechend Zugangsberechtigten bestellt wurde. Zum anderen gilt Satz 1 auch dann nicht, wenn die entsprechenden Systemtrassen nach Maßgabe des § 9d Abs. 2 zurückgehalten wurden. Dieses Instrument würde andernfalls durch § 9f konterkariert werden. Auch hier gilt wie bei § 9e, dass bei Systemtrassen, die durch Kapazitätsrahmenverträge gesichert sich, die Kündigungsfrist nach § 49 Abs. 7 S. 4 eingehalten werden muss. Auch dieser Verweis ist allerdings rein deklaratorisch. Ziel des § 9f ist – auch insofern parallel zu § 9e –, dass ausreichend Flexibilität besteht. Stellt sich also heraus, dass die im Netznutzungsplan für den Schienengüterverkehr konstruierte Systemtrasse nicht benötigt wird, kann der Entfall der Systemtrassenbindung dazu führen, dass die Systemtrasse als Multifunktionstrasse einem anderen Zweck zugeführt wird. Auch somit wird also letztlich an § 3 Nr. 7 angeknüpft, dessen Ziel unter anderem– wie dort beschrieben – die effektive und effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität ist.

Zu § 9g (Systemtrassenbindung bei unwesentlichen Abweichungen)

Mit dieser Norm soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass es in der Praxis Fälle gibt, bei denen der Antrag auf Zuweisung von Schienenwegkapazität nach §§ 51, 52 nicht vollständig, sondern nur überwiegend den Anforderungen einer Systemtrasse entspricht. Das kann insbesondere bedeuten, dass ein unerheblicher Teil der Strecke nicht in Anspruch genommen werden soll. Um derartige Netz-zugangsbegehren wegen ihrer fehlenden „Passgenauigkeit" nicht von vornherein vom Netzzugang auszuschließen, enthält § 9g eine Art „Öffnungsklausel". Eine entsprechende Regelung bei der Konkurrenz verschiedener Anträge um eine Systemtrasse findet sich dann auch noch in § 52 Abs. 11. Beispielsfälle wären etwa, wenn eine geplante Zugfahrt nur einen Teil der Gesamttrasse nutzt, bestimmte vorgesehene Halte auslässt (etwa bei „Sprinter-Zügen") oder einen zum Teil anderen Laufweg hat (der Halt erfolgt an einem anderen Bahnhof in einer Stadt oder unter „Umfahrung" eines Knotenpunktes z. B. zum Fahrtrichtungswechsel für die Zuggarnitur).

Zu § 9h (Beantragung von durch Entfall der Systemtrassenbindung entstandenen Multifunktionstrassen):

Es gibt sowohl „geborene" Multifunktionstrassen als auch solche, die entstehen, indem es zur Freigabe einer vorherigen für eine Verkehrsart bestimmten Systemtrasse kommt. Die Regelung beschränkt sich auf solche Multifunktionstrassen, die nicht bereits als solche im Netznutzungskonzept bzw. in den Netznutzungsplänen vorgesehen waren, sondern erst nach § 9e oder § 9f durch den Entfall der Systemtrassenbindung – regelmäßig ausgelöst durch das ergebnislose Ablaufen der Antragsfrist für das Zuweisungsverfahren nach § 51 Abs. 1 S. 2 – zu Multifunktionstrassen geworden sind. Dennoch soll auch ihre (Neu-)Zuweisung nach §§ 51 f. noch so rechtzeitig erfolgen, dass sie Eingang in den Jahresfahrplan finden kann. Bleiben auch in dieser „zweiten Runde" Anträge auf Zuweisung der Multifunktionstrassen aus, eröffnet Satz 2 den Zugriff auf diese für unterjährige Verkehre (siehe hierzu § 44 Abs. 1b).

Zu § 13 (Serviceeinrichtungen)

In Absatz 2 werden neue Koordinationsregeln für kollidierende Anträge bei Betreibern von Serviceeinrichtungen festgelegt, die der Tatsache Rechnung tragen, dass die Systemtrassen und der Zugang zu den Serviceeinrichtungen aufeinander abgestimmt sein müssen. Ansonsten hat ein Zugangsberechtigter zwar die Systemtrasse erhalten, darf aber die angeschlossene Serviceeinrichtung nicht nutzen oder umgekehrt. Dieser Zustand wäre unbefriedigend. Deshalb hat der Betreiber sich nach dem neuen Satz 2 mit den Betreibern der angrenzenden Schienenwege abzustimmen, um sicherzustellen, dass über die jeweiligen Anträge auf Zugang zu den Serviceeinrichtungen einerseits und auf Zugang zum Schienennetz für die Zugtrasse zu oder von der Serviceeinrichtung andererseits einheitlich entschieden wird. Vorrangig ist dabei nach dem neuen Satz 3 darauf zu achten, dass der Zugang zu den Serviceeinrichtungen in Übereinstimmung mit den Systemtrassen vergeben wird. Damit soll sichergestellt werden, dass die neu ins ERegG eingefügten Systemtrassen auch im Hinblick auf die Anbindung an Serviceeinrichtungen gleichsam praxistauglich sind. Dabei ist aber nach Satz 4 auch zu berücksichtigen, ob eine zumutbare und tragfähige Alternative zu der jeweiligen Serviceeinrichtung besteht. Allein aus dem Erhalt einer bestimmten Systemtrasse kann also noch kein Anspruch auf Zugang zu einer bestimmten Serviceeinrichtung abgeleitet werden. Das lässt sich im Wortlaut der Norm insbesondere an der Wen-dung „auch zu berücksichtigen" in Satz 4 festmachen. Trotzdem ist nach Satz 3 „vorrangig" auf die Systemtrassen abzustellen. Nur „nachrangig" ist nach Satz 5 noch das Höchstpreisverfahren durchzuführen, das der Betreiber der Serviceeinrichtung nach Maßgabe des § 52 Abs. 8 S. 3 bis 6 bei der Regulierungsbehörde durchführen.

In Absatz 8 wird der Anwendungsbereich von § 13 eingeschränkt. Danach richtet sich der Zugang zu Serviceeinrichtungen, die bei ihrem Bau oder Betrieb überwiegend aus öffentlichen Mitteln finanziert oder gefördert werden, nicht nach dieser Vorschrift. Stattdessen gilt

für den Zugang zu diesen Serviceeinrichtungen und für die Entgelte, dass dieselben (strengeren) Regeln anwendbar sind, die für Schienenwege gelten. Hintergrund dessen ist, dass die generellen Privilegierungen und Sonderregelungen für Serviceeinrichtungen dann keine Anwendung finden sollen, wenn es eine öffentliche Förderung für die Serviceeinrichtung gibt. Stattdessen ist dann freier Zugang nach Maßgabe der allgemeinen Regeln zu gewähren. und es gilt eine strenge Regulierung. Diese verschärften Anforderungen sind allerdings nur gerechtfertigt, wenn im Rahmen des Baus oder Betriebs eine Finanzierung oder Förderung „überwiegend", das heißt zu mehr als 51 Prozent aus öffentlichen Mitteln erfolgt. Insofern gibt es also auch eine Rückausnahme, wenn eine Zahlung von Zuschüssen nur in geringerer Höhe erfolgt. Insgesamt wird so ein „Gleichklang" zwischen Finanzierung, Zugang und Regulierung hergestellt.

Zu § 15 (Werksbahnen)

Die Änderung der Norm erschöpft sich in der Änderung des Begriffes „Netzfahrplan" in „Jahresfahrplan" (siehe § 1 Abs. 21).

Zu § 18 (Effektive Nutzung der Schienenwegkapazität)

In § 18 wird der neue § 3 Nr. 7 im Kontext einer besonderen Auslegungsregel bei der Auslegung der Regelungen über Entgelte und Kapazitätszuweisungen für Schienenwege nochmals gleichsam aufgegriffen. Dadurch wird – neben der nochmaligen Heraushebung des Zieles der effektiven und effizienten Nutzung der Schienenwegkapazität und der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen – ein weiteres Mal den Erwägungsgründe 35, 36 und 43 und Art. 26 RL 2012/34/EU Rechnung getragen.

Zu § 19 (Schienennetz-Nutzungsbedingungen)

Nach der Normergänzung müssen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen nun auch Angaben zu den Systemtrassen, zu ihren Zugangsbedingungen und zu den Zugangsbedingungen für die sonstige Kapazität des betreffenden Schienenweges sowie zur Ausgestaltung der Kapazitätsrahmenverträge umfassen. Damit wird vor allem sichergestellt, dass die Zugangsberechtigten sich transparent und vorab über alle wesentlichen Aspekte informieren können. Da auch die Betreiber der Schienenwege wechselseitig in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der jeweils anderen Einsicht nehmen können, wird als Nebeneffekt der Wettbewerb auf der Schiene gefördert und so mittelbar ein Anreiz zu möglichst optimaler Nutzung der Infrastruktur durch marktorientierte Schienennetz-Nutzungsbedingungen gesetzt.

Die Änderung in Absatz 5 beschränkt sich auf die Änderung des Begriffes „Netzfahrplan" in „Jahres-fahrplan" (siehe § 1 Abs. 21).

Zu § 20 (Vereinbarungen zwischen einem Zugangsberechtigten und dem Betreiber der Schienenwege oder einer Serviceeinrichtung)

Die neu in Absatz 1 eingefügte Nummer 2 betrifft die zwischen Zugangsberechtigten und Betreibern der Schienenwege (oder über Absatz 3 Betreibern einer Serviceeinrichtung) geschlossenen Vereinbarungen. Danach sind in Fortführung der neu gefassten Vorgaben in §§ 52 ff. insbesondere auch Regelungen zwischen den Akteuren über die Art der zu erbringenden Verkehrsleistung zu treffen. Dabei muss diese Art einer der in § 1 Abs. 29d S. 2 genannten Systemtrassenkategorien entsprechen. Selbstverständlich müssen im Zuge dessen auch die anderen Regelungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes eingehalten werden, so dass der Betreiber der Schienenwege hier nicht inhaltlich frei ist, welche der Kategorien er auswählt, sondern er ist den neu durch dieses Gesetz aufgenommenen Bindungswirkungen unterworfen.

Zu § 23 (Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten für Schienenwege)

Die bislang geltenden und sehr umfangreichen sowie komplexen Regelungen über die Entgelte für die Nutzung von Schienenwegkapazität in den bisherigen §§ 23 bis 40 ERegG werden durch das im Bundesmobilitätsgesetz realisierte System der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung jedenfalls mittelfristig stark vereinfacht. Das ergibt sich insbesondere aus der Umstellung von einem System der Vollkostenfinanzierung über die Netznutzungsentgelte auf eines der Grenzkostenfinanzierung, bei dem nur noch die „unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes" die maßgebliche Bemessungsgrundlage der Entgelte bilden. Möglich bleiben zwar zu bestimmten (Lenkungs-)Zwecken gewisse Aufschläge auf diese Grenzkosten; der Aufwand für die Regulierung der Entgelte reduziert sich aber sowohl beim Betreiber der Infrastruktur als auch bei der Regulierungsbehörde ganz erheblich. Ein „harter" Systemwechsel kommt allerdings nicht in Frage, so dass es eines „gleitenden" Überganges bedarf, um die Wirkungen auf alle Beteiligten beherrschbar zu halten. Die bisherigen §§ 23 bis 40 ERegG a. F. werden aber bereits jetzt durch die deutlich leichter zu handhabenden §§ 23 bis 27 ERegG n. F. ersetzt; sie finden nur noch übergangsweise Anwendung.

An der bisherigen zur Vermeidung jeglicher Diskriminierung gebotenen „Generalklausel" für die Fest-setzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten für Schienenwege wird festgehalten. Es werden lediglich die vom Gesetzgeber (vgl. § 13 Abs. 3 BuMoG) im Bundesmobilitätsplan festgesetzten Besonderheiten bei den Entgelten (etwa eine zeitweise und möglicherweise auch nur in bestimmten Verkehrssegmenten oder Regionen mit Besonderheiten, die diesen Schritt rechtfertigen bzw. erfordern) über den „Vorbehalt" für § 24 in Absatz 2 Sätze 2 und 3 ermöglicht. Insoweit bestehen keine Bedenken in Bezug auf eine Diskriminierung, da die anderweitigen Entgeltfestsetzungen nicht vom jeweiligen Betreiber der Schienenwege, sondern vom Gesetzgeber herrühren, der überdies damit Allgemeinwohlinteressen in einem umfangreichen Planungsprozess verfolgt.

Zu § 24 (Entgeltgrundsätze für Schienenwege)

In Absatz 1 Satz 1 wird nunmehr als Maxime festgelegt, dass das Entgelt für das Mindestzugangspaket (das nach der Neufassung der Anlage 2 auch den Zugang zu den Stationen erfasst, so dass es keine gesonderten „Stationspreise" mehr gibt) und für den Zugang zu Eisenbahnanlagen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, grundsätzlich in Höhe der Kosten festzulegen ist, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebes (so genannte Grenzkosten) anfallen. Das entspricht der für die Planung auch nicht disponiblen „Grundidee" des § 29 BuMoG, die durch den jeweiligen Bundesmobilitätsplan – etwa in „Etappen" weg vom heutigen System der Vollkostendeckung (vgl. § 36 ERegG a. F.) hin zu den Grenzkosten bei einem entsprechenden Ausgleich für die Betreiber der Infrastruktur – näher ausgestaltet wird. Das gilt ausweislich von § 13 Abs. 8 auch für mit öffentlichen Mitteln maßgeblich geförderte bzw. finanzierte Serviceeinrichtungen. Durch Satz 2 wird sodann das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes zum Erlass einer Rechtsverordnung ermächtigt, um in Anwendung der Entgeltgrundsätze gemäß § 32 Abs. 4 bis 7 BuMoG unter Beachtung der Festlegungen des Bundesmobilitätsplanes (wo derartige Detailfragen und deren „Steuerung" angesichts der Gesetzesform nicht zielführend geregelt werden können) nähere Vorgaben für Aufschläge (etwa bei Überlast oder besonderen Immissionen) und Preisdifferenzierungen (etwa nach den Achslasten, der Geschwindigkeit oder dem verursachten Verschleiß) durch den Betreiber der Schienenwege zu machen. Diese Rechtsverordnung bedarf ausweislich von Art. 80 Abs. 2 GG der Zustimmung des Bundesrates und soll die näheren Details der Aufschläge und der „Passgenauigkeit" zum Bundesmobilitätsgesetz bzw. zum Bundesmobilitätsplan und dessen Festsetzungen zu gewährleisten.

Durch das bisherige Vollkostenmodell mit seinen praktizierten „Aufweichungen" ergeben sich gerade mit Blick auf den Deutschlandtakt mehrere Probleme, die es mit den Folgeregelungen zu lösen gilt. Das Ziel der Gesamtregelung ist es dabei, dass trotz optimaler Netzauslastung zusätzliche Kostendeckungsbeiträge realisiert werden, soweit das im Verkehrsmarkt möglich ist. Gerade im Schienenpersonenfernverkehr dürfen Vollkostenaufschläge keine preisliche Hürde für die Realisierbarkeit des Deutschlandtaktes darstellen. Für den Schienenpersonennahverkehr muss daneben beachtet werden, dass es eine Wechselwir-

kung mit der Finanzmittelausstattung nach § 35 BuMoG gibt. Schließlich muss ein Übergang vom heutigen System bewältigt werden, wo die Vollkostenaufschläge im Personenverkehr hoch sind und im Güterverkehr derzeit nicht mal die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes in Rechnung gestellt werden. Vor diesem Hintergrund wird durch Absatz 2 Satz 1 dem Betreiber der Schienenwege die Möglichkeit eröffnet, in Ergänzung zum Entgelt nach Absatz 1 Satz 1 zusätzlich weitere ihm entstehende Kosten bis hin zu den Vollkosten dadurch zu decken, dass er wie bisher so bezeichnete Vollkostenaufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erhebt, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Unter Beachtung von Art. 32 Abs. 1 S. 2 Richtlinie 2012/34/EU muss dabei laut § 24 Abs. 2 S. 2 (wie schon bisher nach § 36 Abs. 1 S. 2 ERegG a. F.) die Entgeltregelung dem von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen. Das zielt nach der Vorstellung der EU-Kommission darauf ab, dass die Entgeltregelungen des Betreibers der Schienenwege nicht alle – sondern nur die branchenweit von allen gleichsam durchschnittlich – erzielten Produktivitätssteigerungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch technischen Fortschritt, betriebliche Optimierungen usw. „aufzehren“ dürfen, sondern weiterhin (individuelle) Optimierungsanreize für sie verbleiben. Durch die auf der Basis der Ermächtigung in Absatz 1 Satz 2 mit Zustimmung des Bundesrates erlassene Rechtsverordnung sind laut Absatz 2 Satz 3 auch insoweit verbindliche Vorgaben zur Ausgestaltung und Anwendung dieser Vollkostenaufschläge zu machen. Um den „Übergangscharakter“ der Vollkostenaufschläge in Übereinstimmung mit der Grundidee des § 29 BuMoG nochmals zu betonen, bestimmt Absatz 2 Satz 4 sodann, dass bestehende Vollkostenaufschläge künftig grundsätzlich abgeschmolzen werden sollen, soweit das in Umsetzung der Vorgaben des Bundesmobilitätsplanes, zur effektiven und effizienten Auslastung des Netzes oder zur Sicherung der Markttragfähigkeit der Entgelte unter Beachtung der bestmöglichen Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes erforderlich ist und anderweitig dafür Sorge getragen ist, dass der Betreiber der Schienenwege unter normalen geschäftlichen Umständen im Durchschnitt mehrerer Jahre ein mindestens ausgeglichenes Ergebnis erzielt. Für Letzteres kommt insbesondere in Betracht, dass der Staat die mit einer Absenkung bzw. Aufgabe der Vollkostenaufschläge verknüpften Erlöswirkungen auf der Grundlage des Bundesmobilitätsgesetzes etwa im Rahmen einer Ergänzungsvereinbarung zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nach § 32 Abs. 4 BuMoG ausgleicht. Diese „Schutzvorkehrung“ für den Betreiber der Schienenwege geht auf Art. 8 Abs. 4 S. 1 Richtlinie 2012/34/EU zurück, der insoweit eine entsprechende ökonomische Basis für den Infrastrukturbetreiber fordert.

Absatz 3 Satz 1 ermöglicht es weiterhin, durch eine Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates nach Absatz 1 Satz 2 festzulegen, inwieweit und wie lange Nachlässe auf das in Absatz 1 Satz 1 normierte Entgelt für das Mindestzugangspaket gewährt werden können oder zu gewähren sind. Das betrifft laut Satz 2 der Norm in Anwendung von Arti. 33 Richtlinie 2012/34/EU die Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder die Förderung der Auslastung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad. Vor einer solchen Festlegung von Engeltnachlässen zur Absicherung der angestrebten Nutzung der Schienenwege auch in wirtschaftlichen oder gesellschaftlichen Ausnahmezuständen ist gemäß Absatz 3 Satz 3 bei Bedarf die Zustimmung der EU-Kommission einzuholen. Dieser Bedarf kann sich daraus ergeben, dass es sich insoweit um eine notifizierungspflichtige Beihilfe nach Art. 107 ff. i.V.m. Art. 93 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union handeln kann, die grundsätzlich unzulässig ist und nur bei ihrer Vereinbarkeit mit dem Europäischen Binnenmarkt von der Europäischen Kommission zugelassen (notifiziert) wird. Dieses Verfahren kam etwa bei den letzten (auch pandemiebedingten – dort allerdings auf der Grundlage von Sonderregeln) Trassenpreissenkungen zur Anwendung. Absatz 3 Satz 4 ordnet schließlich – mit dem Ziel der Wiederherstellung des Regelfalles und „Zielzustandes“ – an, dass (aktuell oder auch künftig) bestehende Nachlässe grundsätzlich schrittweise oder gleich vollständig abzubauen (abzuschmelzen) sind, bis das Entgelt für das Mindestzugangspaket (wieder) erreicht ist. So wird im Regelfall etwa jährlich zu prüfen sein, ob eine Rückkehr zu den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes möglich ist. Die neuen Vorgaben lassen von ihrer „Spannweite“ dabei auch Entgeltnachlässe bis unter den Regelfall (vgl. Absatz 1 Satz 1) der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes zu. Das auf Basis der

unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes „bepreiste“ Mindestzugangspaket ist allerdings die Basis, die in der Praxis durch eine Absenkung der (heutigen) Vollkostenaufschläge nach und nach erreicht werden sollte. In Zeiten der Pandemie wurden jedoch die Trassenentgelte für den Güterverkehr unterhalb der „unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes“ bepreist. Das lässt in besonderen Ausnahmesituationen das europäische Recht (auf der Grundlage von Artik. 33 Richtlinie 2012/34/EU und Sonderregeln) zu; das sollte aber zur Erreichung der für alle Verkehrsträger mit dem Bundesmobilitätsgesetz erstrebten Transparenz und „Kostenwahrheit“ die Ausnahme bleiben.

Ein wichtiger Faktor bei der bestmöglichen Ausnutzung der knappen Schienenwegkapazität ist eine möglichst harmonisierte (gleichmäßige) Geschwindigkeit aller Zugfahrten gerade auch im Güterverkehr. „Ausbrechend“ schnelle oder langsame Zugfahrten beanspruchen demgegenüber mehrere solcher gleichlaufender (im Zeit-Wege-Diagramm oder Bildfahrplan paralleler) Trassen und damit mehr Kapazität. Daher sieht Absatz 4 Satz 1 die Möglichkeit vor, schon im Netznutzungskonzept oder auch nur und erst im Netznutzungsplan die zulässige Höchst- und Mindestgeschwindigkeit für System-trassen (die fortan so bezeichnete Systemtrassengeschwindigkeit) verbindlich vorzugeben. Dabei geht es nicht um die Vorgabe einer genauen Geschwindigkeit, sondern mutmaßlich als Bandbreite, was letztlich in der Praxis auf eine sehr starke Annäherung an die Höchst- und Mindestgeschwindigkeit hinauslaufen dürfte (vgl. hierzu auch § 1 Abs. 29d zur Höchst- oder Mindestgeschwindigkeit). Die Anmeldung der Nutzung einer Systemtrasse ist dann gemäß Absatz 4 Satz 2 nur bei der Einhaltung dieser Systemtrassengeschwindigkeit zulässig. Bei dennoch vom Zugangsberechtigten begehrten bzw. beantragten Abweichungen von der Systemtrassengeschwindigkeit ist das Entgelt im Sinne eines besonderen „Aufschlages“ nicht nur für eine Systemtrasse, sondern für alle durch das tatsächliche Geschwindigkeitsprofil in Anspruch genommenen Systemtrassen zu entrichten. Durch die vorherige Festlegung der Systemtrassengeschwindigkeit bereits im Netznutzungskonzept oder (mit weniger, aber immer noch ausreichendem zeitlichem Vorlauf) soll den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Reaktion im Vorhinein – wie etwa die Beschaffung schnellerer, stärkerer oder „spurtstärkerer“ Triebfahrzeuge – ermöglicht werden. Außerdem wird durch die hier getroffene allgemeine Regelung die Anwendung dieser „Aufschläge“ in angemessener, transparenter und nichtdiskriminierender Weise gewährleistet, wobei die Regulierungsbehörde den jeweiligen Einzelfall zusätzlich mit ihren Instrumenten überwacht, um bei Verstößen einschreiten zu können. Der Maßstab für die zulässigen Aufschläge ist dabei nach Satz 4 die durch diese „Sondertrassen“ insgesamt verringerte Trassenkapazität. Mit anderen Worten werden die durch eine solche besonders langsame oder schnelle Zugfahrt „vernichteten“ weiteren Trassen als Aufschlag berechnet. Um bei nicht auftretenden Konflikten und verfügbarer Kapazität auf einer Strecke Ausnahmen leicht und „folgenlos“ zu ermöglichen, gilt die Regelung nicht für die Multifunktionstrassen inklusive der nicht genutzten Systemtrassen (die dann zu Ersteren werden).

Bezüglich der Höhe der Entgelte für die Serviceeinrichtungen gelten wie schon bisher (vgl. § 32 ERegG a. F.) etwas andere Vorgaben. Das erklärt sich daraus, dass es sich hierbei regelmäßig nicht um Teile des öffentlichen und aus öffentlichen Mitteln finanzierten Schienennetzes, sondern um zumeist privat betriebene Anlagen wie etwa ein Tanklager, eine Wartungseinrichtung oder ein Terminal handelt. Insoweit besteht ein anerkennenswertes Interesse des oftmals privaten Betreibers an einer kommerziellen Nutzung und Vermarktung unter Nutzung seiner Vertragsfreiheit. Allerdings gibt es auch hier schützenswerte öffentliche Interessen, denn eine Zugfahrt auf dem öffentlichen Netz beginnt und endet regelmäßig auf der „ersten bzw. letzten Meile“ in einer Serviceeinrichtung und findet ohne sie – wie beispielsweise der Güterzug zwischen einer Raffinerie und einem Tanklager – gar nicht statt oder kann es nicht – wie z. B. der Personenzug der vor und nach der Fahrt bzw. zwischen Hin- und Rückfahrt in einer Serviceeinrichtung abgestellt und gereinigt sowie betankt und gewartet werden muss. Insofern bestimmt Absatz 5 Satz 1 in Abkehr vom Grundsatz der bloßen Grenzkosten bei Strecken und allen Bestandteilen des Mindestzugangspaketes (vgl. Absatz 1 Satz 1), zu dem mittlerweile auch die Personenbahnhöfe gehören, dass die Entgelte für den Schienenzugang innerhalb von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Num-

mer 2 – dazu gehören insbesondere noch Güterterminals, Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen, Abstellgleise, die meisten (kleineren) Wartungseinrichtungen, andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen, See- und Binnenhafenanlagen mit Schienenverkehr, Hilfseinrichtungen sowie Tank- und Ladestellen – und für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen mit Ausnahme von öffentlich finanzierten Serviceeinrichtungen gemäß § 13 Abs. 8 die (Voll-)Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinnes, nicht übersteigen dürfen. Der Betreiber einer solchen für den Verkehr regelmäßig wichtigen Serviceeinrichtung ist nach Satz 2 der Norm dabei verpflichtet, die dafür erhobenen Entgelte so zu bemessen, dass sie angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sind. Wie im bisher geltenden Recht enthält Satz 2 dann Regelbeispiele dafür, wann eine Beeinträchtigung der Grundsätze in Satz 1 zur „Berechnung" der Entgelte insbesondere vorliegt. Insoweit gab es keine Veränderung zum bisherigen Rechtzustand. Eine Sonderregelung für Wartungseinrichtungen an dieser Stelle mit deren pauschaler Befreiung von den Entgeltvorgaben und deren Regulierung, wie sie bislang § 32 Abs. 3 ERegG a. F. vorsah, ist im Hinblick auf deren gestiegene Wettbewerbsrelevanz für einen nach den Leitideen des Bundesmobilitätsgesetzes stark wachsenden Schienenverkehrsmarkt nicht mehr zu rechtfertigen.

Zu § 25 (Prüfung der Entgelte und Regulierung)

Wenn die Netznutzungsentgelte nur noch auf der Basis der Grenzkosten errechnet werden, beschränkt sich die „Kontrolldichte" der Regulierungsbehörde laut Absatz 1 Satz 1 konsequenterweise auch auf die Transparenz (im Sinne von Nachvollziehbarkeit der Preisgestaltung; vgl. dazu schon Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13.06.2012 – Az.: BVerwG 6 C 42.10; hierzu ist insbesondere auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen des jeweiligen Betreibers der Schienenwege abzustellen), die sachliche Richtigkeit und Angemessenheit der vom Betreiber der Schienenwege seinen Entgelten zu Grunde gelegten unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes. Der Betreiber der Schienenwege hat dazu nach Satz 2 (wie schon unter der Geltung des bisherigen Rechts; vgl. § 24 Abs. 4 ERegG a. F.) ein Verfahren für die Zurechnung der Kosten zu den verschiedenen Kategorien von Leistungen, die für Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht werden, festzulegen. Insoweit hat er mithin die „Zuscheidungshoheit" für die Kostenpositionen, auf der dann die entsprechende Prüfung der Regulierungsbehörde aufbaut.

Wie schon eingangs zu diesem Regelungskomplex der Entgeltregulierung erläutert wurde, kann der Übergang vom bisherigen System – vereinfacht: der Vollkostendeckung – auf das neue – wiederum vereinfacht: der bloßen Grenzkosten – nicht „auf einen Schlag" erfolgen, um Verwerfungen im Markt, Unsicherheiten usw. zu vermeiden. Daher erlaubt § 24 Abs. 2 unter Beachtung besonderer Vorgaben in einer Rechtsverordnung des Bundes die weitere Erhebung der (bisherigen oder anderer, etwa langsam sinkender) Aufschläge bis zur Erreichung der Vollkostendeckung. In dieser Phase bedarf es dann naturgemäß noch einer strengeren Überwachung der Entgelte durch die Regulierungsbehörde. Daher ordnet Absatz 2 Satz 1 für diese „Übergangsphase" an, dass derartige Aufschläge weiterhin nach der Maßgabe und mit den „Instrumenten" der §§ 24 bis 37 ERegG a. F. reguliert werden. Es liegt allerdings zu einem gewissen Teil auch in der Hand des Bundesverordnungsgebers, der dazu „Rahmenvorgaben" erlässt, wie lange diese Übergangsphase noch währt. Andere Aufschläge und Preisreduzierungen nach § 24 Abs. 1 Satz 2 (etwa für besonders lärmintensive Züge) werden demgegenüber gemäß den allgemeinen unionsrechtlichen Anforderungen von der Regulierungsbehörde auf ihre Angemessenheit, Transparenz und Diskriminierungsfreiheit geprüft.

Um eine wirkungsvolle und rechtzeitige Regulierung der Entgelte zum Schutz des Wettbewerbes, der nur bei transparenten Bedingungen im Vorhinein funktioniert, zu gewährleisten, hat sich bei den Entgelten für die Benutzung von Schienenwegen eine Ex-ante-Regulierung bewährt (vgl. bislang § 45 ERegG a. F.). Daher hält Absatz 3 Satz 1 am Erfordernis einer Genehmigung der Entgelte eines jeden Betreibers der Schienenwege für die Erbringung des Mindestzugangspaketes einschließlich der Entgeltgrundsätze nach Anlage 3 Nummer 2 durch die Regulierungsbehörde fest. Nach Satz 2 ist die Genehmigung dabei – als

präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt und einem Anspruch des Antragstellers auf die Genehmigung – zu erteilen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen des Absatzes 1 und die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nummer 2 entsprechen. Wenn das nicht der Fall sein sollte, kann die Regulierungsbehörde nach Satz 3 wie schon bisher (vgl. § 45 Abs. 1 S. 3 ERegG a. F.) gleichsam im Wege einer Art „geltungserhaltender Reduktion“ (allerdings kommt auch eine Erhöhung in Betracht) die Ermittlung der Entgelte im erforderlichen Umfang anpassen und die sich hieraus ergebenden Entgelte genehmigen.

Um eine Gleichbehandlung aller Netzzugangsberechtigten zu gewährleisten, darf jeder Betreiber der Schienenwege nach Absatz 4 Satz 1 für das Erbringen des Mindestzugangspaketes keine anderen als die genehmigten Entgelte vereinbaren. Ist in einem Vertrag zwischen ihm und einem Netzzugangsberechtigten eine Entgeltvereinbarung wegen Verstoßes gegen Satz 1 unwirksam, gilt – auch um bereits erbrachte Leistungen „abzugelten“ und auch insoweit eine Ungleichbehandlung zu vermeiden – laut Satz 2 das jeweils genehmigte oder (dieser Fall war bisher nicht geregelt und oblag der bloßen Aufsicht der Regulierungsbehörde) bei Stellung des hier pflichtwidrigerweise unterbliebenen Antrages mutmaßlich von der Regulierungsbehörde (gegebenenfalls nach Absatz 3 Satz 3) genehmigte Entgelt als vereinbart. So wird verhindert, dass aus dem Rechtsverstoß bezüglich der Genehmigungspflicht irgendwelche Vorteile für eine Vertragspartei erwachsen. Absatz 4 Satz 3 hält schließlich an dem vor einigen Jahren zur Vermeidung paralleler Prozesse vor den Zivilgerichten um die Entgeltzahlung eingeführten Prinzip fest, dass das nach dieser Norm genehmigte Entgelt zugleich als billiges Entgelt im Sinne des § 315 des Bürgerlichen Gesetzbuches gilt und damit auch insoweit „gerichtsfest“ ist, was der Europäische Gerichtshof ausdrücklich gebilligt hat, um ein „Unterlaufen“ der europäischen Vorgaben zur Entgeltregulierung im Eisenbahnsektor zu vermeiden (vgl. dazu nur EuGH, Urteil v. 09.11.2017 – Rs. C-489/15).

Bezüglich der Regulierung der Höhe von Entgelten für die Benutzung von Serviceeinrichtungen gelten wie schon bisher (vgl. § 32 ERegG a. F.) etwas andere Vorgaben. Das rechtfertigt sich aus den schon zu Absatz 5 ausgeführten Gründen. So bedürfen diese Entgelte keiner Ex-ante-Regulierung in Form einer Genehmigung. Hier kommt bei Verstößen gegen die Vorgaben etwa des § 24 Abs. 5 nur die auf Antrag eines Betroffenen oder von Amts wegen (vgl. § 66 Abs. 4) Ex-Post-Regulierung der Einzelfallentscheidung. Der Sonderregelung in § 33 Abs. 1 Nr. 2 ERegG a. F. für die Entgelte der Betreiber von Personenbahnhöfen sind nunmehr dadurch entbehrlich, dass der Zugang zu diesen Serviceeinrichtungen nunmehr Teil des Mindestzugangspaketes ist und damit der Regulierung der Entgelte nach den Absätzen 1 bis 4 unterfällt. Eine Sonderregelung für Wartungseinrichtungen an dieser Stelle mit deren pauschaler Befreiung von den Entgeltvorgaben und deren Regulierung, wie sie bislang § 32 Abs. 3 ERegG a. F. vorsah, ist im Hinblick auf deren gestiegene Wettbewerbsrelevanz für einen nach den Leitideen des Bundemobilitätsgesetzes stark wachsenden Schienenverkehrsmarkt auch hier nicht mehr zu rechtfertigen.

Zu § 26 (Entgeltnachlässe für Betreiber der Schienenwege)

In weitgehender Übernahme der bisherigen Regelung in § 38 ERegG a. F. bestimmt nunmehr § 26, unter welchen Umständen Betreiber der Schienenwege Entgeltnachlässe gewähren dürfen.

Dazu ordnet zunächst dessen Absatz 1 an, dass sämtliche Nachlässe auf Entgelte, die ein Betreiber der Schienenwege von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen erhebt, unabhängig von der grundsätzlichen Festlegung der Höhe der Kosten nach § 24 den in den nachfolgenden Absätzen 2 bis 5 genannten Kriterien entsprechen müssen.

In Anlehnung an das Grundprinzip der „unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes“ (Grenzkosten) ordnet insoweit zunächst Absatz 2 Satz 1 an, dass Nachlässe auf die Höhe der tatsächlich vom Betreiber der Schienenwege eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen sind; es darf mithin kein „Preisdumping“ durch übermäßige Rabatte geben. Bei der Festlegung der Höhe der Nachlässe sind laut Satz 2 deswegen auch Kosteneinsparungen,

die bereits im Rahmen des erhobenen Entgeltes berücksichtigt wurden, außer Betracht zu lassen.

Ein Betreiber der Schienenwege kann laut Absatz 3 allerdings abweichend von Absatz 2 für im Einzelnen angegebene Verkehrsströme Entgeltregelungen einführen, die – um Diskriminierungen vorzubeugen – für alle Schienenwegnutzer zur Verfügung stehen und in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden. Dieses Instrument der „Anreizung“ wird im Rahmen des Bundesmobilitätsgesetzes künftig auch vom Bund als Gewährleistungsträger als weiteres Mittel eingesetzt, um die Bestellung aller Systemtrassen eines Taktverkehrs im Schienenpersonenfernverkehr möglichst durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst zu erreichen und ohne deren Beauftragung mit diesen Verkehren durch den Bund auszukommen (siehe dazu § 38 Nr. 1 BuMoG).

Nach Absatz 4 dürfen sich – wiederum zur Verhinderung von (versteckten) Diskriminierungen – nach dieser Norm ausnahmsweise „erlaubte“ Nachlässe nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Schienenwegabschnitt erhoben werden.

Absatz 5 bestimmt schließlich weiterhin, dass auch Nachlassregelungen wie Entgelte und alle Netzzugangsbedingungen vom Betreiber der Schienenwege in angemessener, nichtdiskriminierender und transparenter Weise auf alle Eisenbahnverkehrsunternehmen angewandt werden.

Zu § 27 (Anwendung der Entgeltregelungen)

§ 27 in der jetzigen Fassung entspricht § 39 ERegG a. F. Er ordnet gleichsam als übergeordnetes Prinzip und abschließende allgemeine Regelung zunächst die angemessene, transparente und nichtdiskriminierende Anwendung der Entgelte und Entgeltregelungen für alle Zugangsberechtigten an (Absatz 1).

Sodann wird auch im neu gefassten Regulierungsrecht an der Pflicht festgehalten, dass es ein so genanntes Anreizsystem zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes eingerichtet werden und bestehen muss, das je nach dem eigenen Verursachungsbei-trag den Betreiber der Schienenwege oder die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Vertragsstrafen für Störungen des Netzbetriebes, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, adressiert (Absatz 2).

Diese Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung nach Anlage 7 Nummer.2 gelten laut Absatz 3 dabei für das gesamte Netz eines Betreibers der Schienenwege.

Die Pflicht zur Einrichtung und Führung eines solchen Anreizsystems gilt (ohne die besonderen Vorgaben in Absatz 3) gemäß Absatz 4 auch für die Betreiber von Serviceeinrichtungen entsprechend (das bedeutet: in auf ihre Situation angepasster und modifizierter Form).

Allerdings sind gemäß Absatz 5 die Absätze 2 und 3 wegen des Anwendungsvorranges des Unionsrechts weiterhin insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Art. 35 Abs. 3 Richtlinie 2012/34/EU erlassener delegierter Rechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

Zu § 40 (Entgelte für vorgehaltene Schienenwegkapazität)

Absatz 2 der Norm, der bislang die Auskunftspflicht des Betreibers der Schienenwege über die bereits zugewiesene Schienenwegkapazität zum Inhalt hatte, wird durch § 53a neu ERegG ersetzt.

Zu § 42 (Rechte an Schienenwegkapazität)

Die Änderung ist der Betonung der Neuregelung des Instrumentes durch die Ersetzung des Begriffes „Rahmenvertrag“ durch den „Kapazitätsrahmenvertrag“ geschuldet und folgt daher der Änderung der §§ 49 und 49a. Die Änderung des Begriffes „Netzfahrplanperiode“ in „Jahresfahrplanperiode“ folgt der Anpassung des Begriffes des „Jahresfahrplanes“ in § 1 Abs. 21.

Zu § 42 (Rechte an Schienenwegkapazität)

Die Änderung der Norm erschöpft sich in der Änderung des Begriffes „Netzfahrplan“ in „Jahresfahr-plan“ (siehe § 1 Abs. 21) und des Begriffes „Rahmenvertrag“ in „Kapazitätsrahmenvertrag“ (siehe § 1 Abs. 16).

Zu § 43 (Rechte an und Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen)

Auch in dieser Norm wird lediglich der Begriff „Netzfahrplan“ in „Jahresfahrplan“ geändert (siehe § 1 Abs. 21).

Zu § 44 (Zuweisung von Zugtrassen und Schienenwegkapazität)

Der in Absatz 1 Satz 2 eingefügte Vorbehalt, der ein besonderes Zuweisungsverfahren von Schienenwegkapazität im Jahresfahrplan auf Baumaßnahmen beschränkt, die nicht im Netznutzungsplan nach § 9d vorhergesehen sind, spiegelt das in den §§ 9a ff. neu eingeführte Konzept der nun im Grundsatz nur noch gemeinsam zu denkenden Fahrplan- und Infrastrukturentwicklung wider. Auf unterjährig sich ergebende, im Netznutzungsplan nicht vorherzusehende Baumaßnahmen muss der Betreiber der Schienenwege dennoch in bewährter Form reagieren können. Die Änderung des Begriffes „Netzfahrplan“ in „Jahresfahrplan“ folgt wiederum der Anpassung des Begriffes in § 1 Absatz 21.

Gemäß § 9d Abs. 2 hat der Betreiber der Schienenwege bei der Erstellung des Netznutzungsplanes zu prüfen, ob es erforderlich ist, Kapazitätsreserven innerhalb des Netznutzungsplanes für den unterjährigen Schienenpersonen- oder für den Schienengüterverkehr vorzuhalten. Diese können nach Absatz 1a von interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen unterjährig beantragt werden. Um dem Betreiber der Schienenwege die nötige zeitliche Flexibilität (auch in Bezug auf Erfahrungen mit dem Instrument) zu ermöglichen, wird ihm die Ausgestaltung des Verfahrens in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen überlassen; diese überwacht die Regulierungsbehörde nach § 66 Absatz 4 Nr. 1.

Die äußerst kurzen Fristen in Absatz 1b Satz 1 und 2 sind der ebenso kurzfristigen Wandlung der Systemtrassen des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs sowie des Schienengüterverkehrs in Multifunktionstrassen durch das Ablaufen der Antragsfrist des § 51 Abs. 1 S. 2 und dem damit einher-gehenden Beginn der Zuweisungsphase nach § 52 geschuldet. Satz 3 und 4 verleihen dem Betreiber der Schienenwege dennoch die nötige zeitliche Flexibilität für die Fälle, in denen eine längere Bearbeitungszeit auf Grund der Anzahl der zu eingegangenen Anträge oder der Komplexität ihrer Bearbeitung angezeigt ist. Die Fallkonstellationen, in denen eine längere Bearbeitungszeit zu erwarten ist, hat der Betreiber der Schienenwege bereits vorab zu eruieren und in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen näher zu bestimmen.

Absatz 1c verdeutlicht, dass die Bedienung einer Multifunktionstrasse auch durch Schienenpersonenverkehrsdienstleistungen denkbar ist. Das für ihre Zuweisung geltende Verfahren richtet sich zunächst danach, ob sie nach § 51 Abs. 1 rechtzeitig für die neue Jahresfahrplanperiode oder im Rahmen der laufenden Jahresfahrplanperiode nach § 9h S. 2 beantragt werden. Im letzten Fall muss in einem zweiten Schritt weiter differenziert werden, ob es sich um solche Multifunktionstrassen handelt, die erst durch den Entfall der Systemtrassenbindung nach § 9e oder § 9f entstanden sind (siehe dazu Absatz 1b) oder bereits im Netznutzungsplan als solche vorgehalten wurden (siehe dazu Absatz 1a).

Zu § 45 ERegG a. F. (Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze)

Die bisherige Regelung entfällt zu Gunsten der neuen Bestimmung in § 25 Abs. 3 (zu Einzelheiten siehe dort).

Zu § 46 (Verfahren zur Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze)

Auch in dieser Norm erschöpft sich die Änderung in der Änderung des Begriffes „Netzfahrplan“ in „Jahresfahrplan“ (siehe § 1 Abs. 21).

Zu § 47 (Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Kapazität und bei der Zuweisung von netzüber-greifenden Zugtrassen)

Abermals wird lediglich der Begriff „Netzfahrplan“ in „Jahresfahrplan“ geändert (siehe § 1 Abs. 21).

Zu § 49 (Kapazitätsrahmenvertrag)

Der Begriff „Kapazitätsrahmenvertrag“ (s. hierzu auch die Legaldefinition in § 1 Abs. 16) erinnert nicht zufällig an den bislang an selber Stelle normierten „Rahmenvertrag“. Der Grund für die begriffliche Änderung liegt in dem mit der Einführung des Deutschlandtaktes und der Systemtrassen des Schienengüterverkehrs einhergehenden veränderten Kontext der (Kapazitäts-)Rahmenverträge: Durch die Vorkonstruktion der Systemtrassen im Netznutzungskonzept werden bereits in dieser Phase Systemtrassenbandbreiten für durch Kapazitätsrahmenverträge gesicherte Verkehrsleistungen reserviert. Die weitere Entwicklung des Fahrplanes in den Netznutzungsplänen erfolgt dann auf Grundlage der bereits berücksichtigten Reservierungen.

Durch die vorgelegte Änderung des § 15 AEG sind Systemtrassen des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs entweder mit einer Zusage im Sinne des § 15 Abs. 4 AEG oder einem Verkehrsvertrag im Sinne des § 15 Abs. 2 AEG verbunden; Systemtrassen des Schienenpersonennah- und -fernverkehres, die sich außerhalb des Systems dieser beiden neuen Instrumente bewegen, sind ausgeschlossen. Weiter ausgeschlossen ist die Sicherung von Systemtrassen des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs durch einen Kapazitätsrahmenvertrag. Der Anwendungsbereich der Kapazitätsrahmenverträge beschränkt sich folglich auf die Sicherung von Systemtrassen des Schienengüterverkehrs und von Multifunktionstrassen sowie von nicht systemtrassengebundenen Verkehren.

Bei den Kapazitätsrahmenverträgen des § 49 neu ERegG handelt es sich jedenfalls weiterhin um Rahmenverträge im Sinne des Art. 42 Richtlinie 2012/34/EU und der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Die unionsrechtlichen Normen stehen der vorgenommenen Veränderung des Instrumentes nicht entgegen.

Absatz 3 stellt klar, dass auch § 49 neu ERegG der unionsrechtlichen Vorstellung von den Rahmenverträgen entspricht, insbesondere ihre Beschränkung auf den Anspruch auf eine Kapazitätsbandbreite und nicht auf eine spezifische Trasse, trotz seiner umfassenden Änderung und der Einführung des von den einschlägigen unionsrechtlichen Normen nun abweichenden Begriffes „Kapazitätsrahmenvertrag“. Absatz 3 zeugt dabei ebenso von der mit der vorgelegten Gesetzesänderung einhergehenden einschneidenden Veränderung des Instrumentes „(Kapazitäts-)Rahmenvertrag“: Der bisherige Anspruch auf Zuweisung einer in der vereinbarten Bandbreite liegenden Schienenwegkapazität nach § 51 Abs. 1 ERegG weicht dem Anspruch auf Zuweisung einer der vereinbarten Bandbreite entsprechenden Systemtrasse.

Die Kapazitätsrahmenverträge bilden ein zentrales Instrument der in der vorgelegten Gesetzesänderung neu konzipierten Fahrplanentwicklung (s. §§ 9a ff. neu ERegG). Das verdeutlicht die Absatz 4 zu Grunde liegende Verknüpfung des Netznutzungskonzeptes (§ 9c neu ERegG) mit den Kapazitätsrahmenverträgen. Zudem zeugt die Norm von der Verbind-

lichkeit des Netznutzungskonzeptes; Seine Anforderungen stellen keine bloßen Empfehlungen für die weitere Entwicklung des Fahrplanes in den Netznutzungsplänen dar, sondern können auch hinsichtlich der Kapazitätsrahmenverträge vollstreckt werden. Zudem geht aus der Norm hervor, dass in der Phase der Erstellung des Netznutzungskonzeptes die entsprechenden Kapazitätsrahmenverträge noch nicht vertraglich verbindlich geschlossen wurden, was angesichts des zeitlichen Planungshorizontes des Netznutzungskonzeptes nur auf den ersten Blick überrascht.

Die in Absatz 4 normierte Pflicht des Betreibers der Schienenwege zum Abschluss eines Kapazitätsrahmenvertrages greift in die Vertragsfreiheit des Betreibers der Schienenwege ein. Dies wird durch die Erweiterung der Befugnisse der Regulierungsbehörde und durch die Fiktion in Satz 3 noch verstärkt. Gerechtfertigt wird der Eingriff durch das umfassende Mitwirkungsrecht der betroffenen Betreiber der Schienenwege im Entwicklungsprozess des Netznutzungskonzeptes, s. § 9c Abs. 2 neu ERegG. Zudem steht das Einschreiten der Behörde, sowohl hinsichtlich des „Ob“ als auch des „Wie“ in ihrem Ermessen.

Absatz 4a entfällt ersatzlos, da die Erprobungsphase des Deutschlandtaktes mit der vorliegenden Gesetzesänderung abgeschlossen ist, siehe § 52a.

Absatz 5 entspricht dem bisherigen Absatz 3; lediglich der Begriff „Rahmenvertrag“ wurde mit „Kapazitätsrahmenvertrag“ ersetzt.

Absatz 6 entspricht dem bisherigen Absatz 4. Auch hier wurde lediglich der Begriff „Rahmenvertrag“ mit „Kapazitätsrahmenvertrag“ ersetzt. Zu Absatz 7: Die Norm entspricht dem bisherigen Absatz 5; lediglich der Begriff „Rahmenvertrag“ wurde mit „Kapazitätsrahmenvertrag“ ersetzt.

Absatz 7 entspricht dem bisherigen Absatz 5 und setzt Art. 42 Abs. 5 der Richtlinie 2012/34/EU um. Abermals wurde lediglich der Begriff „Rahmenvertrag“ mit „Kapazitätsrahmenvertrag“ ersetzt.

Zudem enthält Absatz 7 in seinem Satz 4 nun die Kündigungsfrist für Kapazitätsrahmenverträge. Sie ist insbesondere auch in den Fällen des Entfalls der Systemtrassenbindung in § 9e S. 4 und § 9f S. 3 zu beachten.

Absatz 8 entspricht dem bisherigen Absatz 6. Die über die Laufzeit des Kapazitätsrahmenvertrags hinausgehenden Prüfungsbefugnisse der Regulierungsbehörde, etwa hinsichtlich eventueller Diskriminierungen, bleiben natürlich bestehen.

Absatz 9 entspricht dem bisherigen Absatz 7. Sie setzt Art. 42 Abs. 6 UA 1 der Richtlinie 2012/34/EU um. Lediglich der Begriff „Rahmenvertrag“ wurde mit „Kapazitätsrahmenvertrag“ ersetzt.

Absatz 10 entspricht dem bisherigen Absatz 8; auch an dieser Stelle wurde lediglich der Begriff „Rahmenvertrag“ mit „Kapazitätsrahmenvertrag“ ersetzt.

Absatz 11 entspricht dem bisherigen Absatz 9; Die Verweise in die Absätze 1 bis 10 wurden konsequent angepasst.

Der bisherige Absatz 11, der Übergangsregelungen für vor dem 28. April 2016 geschlossene Rahmen-verträge vorgesehen hat, ist auf Grund Zeitablaufes obsolet geworden und wurde daher ersatzlos gestrichen.

Absatz 12 schließlich entspricht dem bisherigen Absatz 10. Abermals wurde lediglich der Begriff „Rahmenvertrag“ mit „Kapazitätsrahmenvertrag“ ersetzt.

Zu Absatz 13 siehe die Begründung zu § 15 Abs. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Zu § 49a (Verfahren zur Genehmigung von Kapazitätsrahmenverträgen)

Die Änderung in Absatz 1 ist der Ersetzung des Begriffes „Rahmenvertrag“ mit „Kapazitätsrahmenvertrag“ geschuldet.

Die bisherige Regelung in Absatz 2 Nummer 2 entfällt, da die Erprobungsphase des Deutschlandtaktes mit der vorliegenden Gesetzesänderung abgeschlossen ist und § 52a

ERegG daher obsolet geworden ist. Stattdessen muss im Rahmen des Genehmigungsverfahren die Vereinbarkeit des Kapazitätsrahmenvertrages mit den getroffenen Bestimmungen im Netznutzungskonzept sichergestellt werden.

Zu § 50 (Zeitplan des Zuweisungsverfahrens im Jahresfahrplan)

Auch an dieser Stelle wird lediglich der Begriff „Netzfahrplan“ in „Jahresfahrplan“ geändert (siehe § 1 Abs. 21).

Zu § 51 (Antragstellung)

Die Änderung ist der Ersetzung des Begriffes „Netzfahrplan“ in „Jahresfahrplan“ sowie des Begriffes „Rahmenvertrag“ durch „Kapazitätsrahmenvertrag“ geschuldet und folgt der Änderung des § 1 Abs. 21 und 16.

Zu § 52 (Jahresfahrplanerstellung, Koordinierungsverfahren, Streitbeilegungsverfahren)

Die Einfügung in Absatz 2 dient der Klarstellung. Trotz der Einführung des Deutschlandtaktes und der Systemtrassen für den Schienengüterverkehr ist damit zu rechnen, dass zumindest für eine Übergangszeit die Bestimmungen der §§ 55 und 57 ERegG noch gebraucht werden.

In Absatz 3 erschöpft sich die Änderung wiederum in der Änderung des Begriffes „Netzfahrplan“ in „Jahresfahrplan“ auf Grund der Anpassung des Begriffes in § 1 Abs. 21.

Angesichts der Verbindlichkeit der im Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan konstruierten Systemtrassen muss der Absatz 4 ersatzlos entfallen.

Obwohl im Zielfahrplan, im Netznutzungskonzept und in den Netznutzungsplänen die Vorkonstruktion der Systemtrassen vorgenommen wird und auch die Vertaktung des Schienenpersonenverkehres gera-de auch der Vermeidung von Trassennutzungskonflikten dient, wird dennoch ein Koordinierungsverfahren anhand von Vorrangkriterien in Absatz 7 nötig sein, um insbesondere zu klären, in welcher Reihenfolge den Anträgen auf verschiedene Systemtrassen im Kontext ihrer zusätzlichen Sicherung durch Verkehrsverträge, Zusagen oder Kapazitätsrahmenverträge nachzukommen ist.

Zu Beginn des Satzes 2 werden nun nicht mehr die (Kapazitäts-)Rahmenverträge gleichsam „vor die Klammer“ der Vorrangkriterien gezogen, sondern die nach der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 reservierten Trassen in den Güterverkehrskorridoren. Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass es sich bei diesen Trassen zwar durchaus um vorkonstruierte Trassen handelt, auf Grund ihres europäischen Hintergrundes aber der Konzeptionierung durch den Netznutzungskonzeptersteller von Vornherein entzogen sind. Es handelt sich bei den Trassen in den Güterverkehrskorridoren daher nicht um Systemtrassen im Sinne des § 1 Abs. 29d neu ERegG.

Die bisherige Reihenfolge der Vorrangkriterien des Absatz 7 Satz 2 wurden umfassend überarbeitet. Sie dienen nun dem Schutz des Deutschlandtaktes und der Systemtrassen des Schienengüterverkehres vor Anträgen nach § 51, die den vorkonstruierten Systemtrassen entgegenstehen. Innerhalb der Systemtrassen werden die Anträge, die sich auf eine Zusage zu Linienbündeln des Schienenpersonen-verkehrs nach § 15 Abs. 4 neu AEG beziehen, bevorzugt. Unter den in Nummer 1 Buchstabe a) normierten Linienbündeln versteht man dabei ein Paket aus zwei oder mehr Systemtrassen, bei denen es sich regelmäßig um eine Kombination aus stark nachgefragten und weniger kommerziell attraktiven Systemtrassen handelt. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass der Deutschlandtakt auch hinsichtlich solcher Systemtrassen realisiert wird, deren Bedienung für Eisenbahnverkehrsunternehmen finanziell kaum attraktiv ist oder sogar mit Verlusten einhergeht. Durch ihre Bündelung kann der ansonsten angezeigte Abschluss eines Verkehrsvertrages im Sinne des § 15 Abs. 2 AEG vermieden werden.

Die Vorrangkriterien in Nummer 1 Buchstaben b) und c) vervollständigen schließlich die für die Systemtrassen des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs denkbaren Fallkonstellationen: Auf Grund der Regelungen des neuen § 15 AEG setzt die Zuweisung einer Systemtrasse des Schienenpersonenfern- bzw. -nahverkehrs im Fall der kommerziellen Erbringung der Verkehrsleistung eine Zusage im Sinne des § 15 Abs. 4 AEG (siehe Nummer 1 Buchstaben a) und b)) oder in den restlichen Fällen den Abschluss eines Verkehrsvertrages im Sinne des § 15 Abs. 2 AEG (siehe Nummer 1 Buchstabe c)) voraus. Kommerzielle, systemtrassengebundene Schienenpersonenverkehre führen demnach die Reihenfolge der Vorrangkriterien an. Systemtrassen des Schienengüterverkehres kommen dann in Nummer 1 Buchstabe d) zum Tragen.

Nummer 2 schließlich entspricht § 52 Abs. 7 S. 2 Nummer 2 und 3 a.F. ERegG. Die Ergänzung des Wortlautes in Absatz 8 Satz 1 um den Begriff „Systemtrasse“ folgt der Neukonzipierung des § 52 Absatz 7 Satz 2. Bei Satz 2 handelte es sich bislang um eine Ausnahme für vertakteten Schienenpersonennahverkehr von der in § 52 Absatz 7 Satz 2 ERegG a. F. vorgesehene Reihenfolge, die durch seine Neufassung obsolet geworden ist.

Das Regelentgelt im Sinne von Absatz 8 beinhaltet nach Absatz 9 auch umweltbezogene Aufschläge oder Nachlässe nach § 24 Abs. 2 und 3, insbesondere eine Entgeltdifferenzierung nach Lärmauswirkungen (vgl. dazu § 35 Abs.).

Bei der Änderung in Absatz 10 handelt es sich um eine Folgeänderung des § 52 Abs. 8.

Bei Absatz 11 handelt es sich um einen Auffangtatbestand. Sein Satz 1 soll sicherstellen, dass Trassenanmeldungen, die aus dem „Raster“ der System- und auch der Multifunktionstrassen ausbrechen, nach Möglichkeit (das heißt: Verfügbarkeit) erfüllt werden, um dem Ziel der effektiven und effizienten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in § 3 Nr. 7 gerecht zu werden. Die Norm schafft hierfür die nötige Flexibilität, die ergänzend neben die Öffnungsklausel des § 9g tritt. Satz 2 der Norm stellt sicher, dass die im Netznutzungskonzept und in den Netznutzungsplänen vorkonstruierten Systemtrassen jedoch grundsätzlich Vorrang vor solchen Teilstreckenverkehren haben. Die vorgesehene Ausnahme für die Fälle, in denen der Teilstreckenverkehr dadurch gänzlich ausgeschlossen werden würde, ist daher tendenziell restriktiv anzuwenden. Insgesamt wohnt diesem Auffangtatbestand naturgemäß eine gewisse Missbrauchsgefahr inne. Sie könnte etwa in der absichtlichen „Zerstörung“ des Taktes bzw. der vor-konstruierten Systemtrassen des Schienengüterverkehrs liegen, um z. B. Wettbewerber zu schädigen. Dem muss mit einer sachgerechten Normanwendung begegnet werden.

Zu § 52a (Pilotprojekte zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und der Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts; Verordnungsermächtigung)

Die Erprobungsphase des Deutschlandtaktes ist mit der vorliegenden Gesetzesänderung abgeschlossen. Die Norm entfällt demnach ersatzlos.

Zu § 53 (Jahresfahrplanerstellung, Konsultationsverfahren)

Auch an dieser Stelle wird lediglich der Begriff „Netzfahrplan“ in „Jahresfahrplan“ geändert (s. § 1 Abs. 21).

Zu § 53a (Veröffentlichung der Systemtrassenbelegung)

Die Norm ersetzt den bisherigen § 40 Abs. 2 und ergänzt das Transparenz- und Öffentlichkeitsgebot des § 9d Abs. 7 für den Netznutzungsplan um die Pflicht des Betreibers der Schienenwege, jede verfügbare Kapazität – sei es unterjährige oder solche, die sich auf die aktuelle Jahresfahrplanperiode bezieht oder mehrjährig durch Zusagen, Verkehrsverträge oder Kapazitätsrahmenverträge „geblockt“ ist – jederzeit in Echtzeit abrufbar zu veröffentlichen und entsprechend zu aktualisieren. Sowohl in zeitlicher Hinsicht als auch hinsichtlich der Inhalte der zur Verfügung gestellten Informationen ergibt sich das Gesamtbild der umfassenden und lückenlosen Zugänglichkeit aller für nutzungsinteressierte Eisenbahnver-

kehrsunternehmen relevanten Daten, um die effektive Nutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität (siehe § 3 Nr. 7) zu ermöglichen. Letztlich wird die zu schaffende Internetseite einer „Trassenbörse“ gleichkommen.

Zu § 54 (Nutzungsvertrag)

Abermals erschöpft sich die Änderung der Norm in der Änderung des Begriffes „Netzfahrplan“ in „Jahresfahrplan“ (siehe § 1 Abs. 21).

Zu § 56 (Anträge außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans)

Durch die Vorhaltung für Systemtrassen und verbleibende Kapazitäten für den Gelegenheitsverkehr als „systemisches Angebot“ erübrigt sich der Regelungsgehalt des § 56 ERegG a. F., der daher entfällt.

Zu § 60 (Nutzung von Zugtrassen)

Auch an dieser Stelle wird lediglich der Begriff „Netzfahrplan“ in „Jahresfahrplan“ geändert (siehe § 1 Abs. 21).

Zu § 61 (Schienenwegkapazität für Instandhaltungsarbeiten)

Die Regelung wird durch die Normierung des Planungsgrundsatzes in § 9b neu ERegG ersetzt.

Zu § 66 (Die Regulierungsbehörde und ihre Aufgaben)

Die Änderung ist der Ersetzung des Begriffes „Rahmenvertrag“ durch „Kapazitätsrahmenvertrag“ geschuldet und folgt daher der Änderung der § 1 Nr. 16.

Zu § 72 (Besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen)

Die Änderung ist der Ersetzung des Begriffes „Rahmenvertrag“ durch „Kapazitätsrahmenvertrag“ (siehe §§ 49 und 49a) und des Begriffes „Netzfahrplan“ durch „Jahresfahrplan“ (siehe § 1 Abs. 21) geschuldet.

Zu § 80 (Übergangsregelung)

Mit der Norm wird eine marktkompatible Übergangsregelung für die Entgeltregulierung in §§ 24 ff. ERegG a. F. geschaffen. Die zeitliche Beschränkung dieser Übergangszeit legt der Bund durch Gesetz fest. Der Gesetzgeber kann mit den genannten Details auch eine marktkompatible „Übergangsregelung“ für Schienengüterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Schienenpersonennahverkehr (etwa ein marktkompatibler Aufwuchs zu den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes im Schienengüterverkehr bei gleichzeitiger Etablierung eines Preisabstandes zwischen Normaltrassen und qualitativ hochwertigen Trassen, eine Absenkung der heutigen Vollkostenaufschläge im Schienenpersonenverkehr Zug um Zug mit Angebotsausweitungen im Integralen Taktfahrplan etwa bei „unattraktiven“ Zielen bzw. Trassen).

Die Änderung in Absatz 3 erschöpft sich in der Änderung des Begriffes „Netzfahrplan“ in „Jahresfahrplan“ (siehe § 1 Abs. 21).

Zu Anlage 2 (zu den §§ 10 bis 14 – Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringende Leistungen)

Durch die Anpassung der Anlage 2 zum Inhalt des Mindestzugangspaketes (Nummer 1) und der sonstigen Leistungen (Nummer 2) wird in Umsetzung der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH: Urteil vom 10.07.2019 – Rs. C-210/18) die Zuordnung der Personenbahnsteige (siehe zur Definition § 1 Abs. 26) und der Laderampen (siehe zur Definition § 1 Abs. 27) zum Mindestzugangspaket an der einschlägigen Stelle umgesetzt. Damit wird die Nutzung dieser Anlagen über die Trassenpreise, die sich an den neuen Vorgaben der §§ 24 ff. bemessen, beurteilt und unterfallen nicht mehr den „freieren" Vorgaben für Serviceeinrichtungen. Die in Umsetzung der EuGH-Rechtsprechung kurzfristig ins Eisenbahnregulierungsgesetz übernommenen Sonderregeln in §§ 1 Abs. 5 und 5a; 2 Abs. 5; 2a Abs. 5; 10a; 31a und 80 Abs. 3 und 4 ERegG a. F. können daher aufgehoben werden.

Zu Anlage 3 (zu § 19 – Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen)

Die Pflichtangaben in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 werden um einen Abschnitt zu den neu geschaffenen Systemtrassen und den Parametern ihrer Vorkonstruktion erweitert (Nummer 1a). Das sorgt für Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Entwicklung des Netznutzungsplans als Grundlage der Systemtrassenzuweisung in §§ 51 ff. Durch die Vereinfachungen der Regelungen zur Entgeltkontrolle können dagegen in der Nr. 2 die Ausführungen zur Entgeltbildung stark vereinfacht werden.

Weiter wurde der Begriff „Netzfahrplan" in „Jahresfahrplan" geändert (siehe § 1 Abs. 21).

Zu Anlage 4 (zu den §§ 25 bis 27 – Anreizsetzung)

Mit der Anreizregulierung nach §§ 25 bis 27 ERegG a. F. entfällt auch diese Anlage. Zur übergangsweisen Fortgeltung, solange Vollkostenaufschläge erhoben werden, vgl. § 25 Abs. 1 S. 2.

Zu Anlage 5 (zu § 29 – Grundsätze und Eckdaten für Regulierungsvereinbarungen zwischen den zuständigen Stellen und Betreibern der Schienenwege)

Mit den Regulierungsvereinbarungen nach § 29 ERegG a. F. entfällt auch diese Anlage. Zur übergangsweisen Fortgeltung, solange Vollkostenaufschläge erhoben werden, vgl. § 25 Abs. 1 S. 2.

Zu Anlage 6 (zu § 34 Absatz 4 – Abweichungen und Ergänzungen von Durchführungsrechtsakten der Kommission)

Mit § 34 Abs. 4 ERegG a. F. entfällt auch diese Anlage. Zur übergangsweisen Fortgeltung, solange Vollkostenaufschläge erhoben werden, vgl. § 25 Abs. 1 S. 2.

Zu Anlage 7 (zu § 36 Absatz 2 und § 39 – Anforderungen in Bezug auf die Kosten der Eisenbahnanlagen und Zugangsentgelte)

Mit §§ 36 Abs. 2 und 39 ERegG a. F. entfällt auch diese Anlage. Zur übergangsweisen Fortgeltung, solange Vollkostenaufschläge erhoben werden, vgl. § 25 Abs. 1 S. 2.

Zu Artikel 7 Änderung des BEVVG

Der bisherige § 9 BEVVG zur Zusammenarbeit zwischen Regulierungs-, Sicherheits-, Genehmigungs- und Kartellbehörden wird um die durch das BuMoG (dort § 37) geschaffene Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr ergänzt. Für eine effektive Tätigkeit aller im Eisenbahnsektor mit verschiedenen Aufgaben und Zielrichtungen tätigen Behörden des Bundes und der Länder bedarf es einer sachgerechten Zusammen-arbeit, insbesondere eines In-

formationsaustausches zu mehrere Behörden betreffenden Themen und der wechselseitigen Abstimmung vor Entscheidungen, die auch für die Tätigkeit bzw. Aufgaben einer anderen Behörde relevant sein kann.

Durch den neu gefassten Absatz 1 Satz 1 wird die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr in den Rege-lungsgehalt der Vorschrift einbezogen. Ziel der Zusammenarbeit der Behörden ist nach Absatz 2 Satz 1 nunmehr auch die Erreichung der Ziele des Bundesmobilitätsgesetzes. Nach Satz 2 ist der dort vorgese-hene Mechanismus um die bisher – ohne sachgerechte Begründung – nicht berücksichtigten Kartellbe-hörden ergänzt worden. Außerdem ist an dem Mechanismus der wechselseitigen Empfehlungen die neu geschaffene Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr jeweils zu beteiligen. Das gilt nach Absatz 3 Satz 2 nunmehr auch für Informationen, die für die Erfüllung der jeweiligen Aufgaben von Bedeutung sein können, in Bezug auf die Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr.

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages