

VCD Online-Diskussion zum Bundesmobilitätsgesetz
„Fortschritt wagen – Zukunft gestalten“
10.02.2022

Vorstellung des Gesetzesvorschlags: Welche Inhalte regelt das Bundesmobilitätsgesetz?

Prof. Dr. Georg Hermes, Universität Frankfurt am Main

Prof. Dr. Urs Kramer, Universität Passau

Gliederung

- I. Struktur und systematischer Standort des Gesetzentwurfs
- II. Wesentliche Elemente des Bundesmobilitätsgesetzes
- III. Änderungen bestehender Bundesgesetze
- IV. Insbesondere: Das neue Eisenbahnrecht
- V. Ausblick

I. Struktur und systematischer Standort

- Bundesmobilitätsgesetz (BuMoG) Art. 1
- Folgeänderungen an bestehenden Bundesgesetzen:
 - Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung Art. 2
 - Bundesfernstraßengesetz Art. 3
 - Bundesfernstraßenmautgesetz Art. 4
 - Allgemeines Eisenbahngesetz Art. 5
 - Eisenbahnregulierungsgesetz Art. 6
 - Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz Art. 7

I. Struktur und systematischer Standort

Mobilitätsgewährleistung – Klima- (KSG) und Umweltschutz – Verkehrssicherheit – Sozialstaat

Bundesmobilitätsgesetz

„Zweck dieses Gesetzes ist es, zur Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität den institutionellen Rahmen für die Verkehrsentwicklung neu zu ordnen.“ (§ 1 Absatz 1 Satz 1)

Verkehrswege

- Planung, Bau
- Unterhaltung
- Bundesverkehrswegeplan
- Ausbaugesetze (Straßen, Schienen)

Finanzierung

- Bundeshaushalt
- LKW-Maut
- Regionalisierungsmittel (ÖPNV)
- Gemeindeverkehrsfinanzierung

Verkehrssicherheit

- Straßenverkehrsrecht
- StVO
- Fahrzeugzulassung

Eisenbahnrecht

- Infrastruktur
- Sicherheit
- Marktordnung, Netzzugang
- Allg. EisenbahnG
- Eisenb.reg.G

ÖPNV

- PBefG
- Länder und Kommunen
- Nahverkehrspläne

II. Wesentliche Elemente des BuMoG

- **Leitziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr**
 - Orientierung der gesamten Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik an Zielen
 - Von allen Stellen des Bundes, der Länder und Kommunen zu berücksichtigen
 - Konkretisierung durch Abwägung im Bundesmobilitätsplan
- **Bundesmobilitätsplan (integrierte Planung durch Gesetz)**
 - Verkehrsentwicklung aller Verkehrsträger, des Personen- und des Güterverkehrs
 - Planungshorizont: 15 Jahre („Verkehrsperspektiven“)
 - Umsetzungsziele und Maßnahmen in der Zuständigkeit des Bundes
 - Insbesondere: Konkretisierung der Reduktionsziele des Klimaschutzgesetzes für den Verkehrssektor
 - Insbesondere: Bedarfsplan für die Infrastruktur (Neu- und Ausbau)
 - Realisierungshorizont: 5 Jahre
 - Transparentes Planungsverfahren mit Experten- und Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Demokratisch legitimierte Entscheidung durch Gesetz (Bundestag)

II. Wesentliche Elemente des BuMoG

- **Umsetzung der Ziele und Maßnahmen**
 - Verbindlichkeit für Stellen des Bundes
 - Pflicht der Länder und Kommunen zur Berücksichtigung der Ziele
 - Pflicht der Länder, Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung (der Kommunen) einzuführen
 - Klare Aufteilung der Treibhausgas-Reduktionsziele (Verkehrssektor) zwischen Bund und Ländern
- **Finanzierung von Mobilität und Verkehr**
 - Steuerfinanzierte Bereitstellung der Verkehrswege
 - Nutzerfinanzierter Betrieb der Verkehrswege (motorgetriebene Fahrzeuge)
 - Verlässlichkeit, Transparenz und Verstetigung der Verkehrsfinanzierung (Umsetzungsbudget, Verkehrsinfrastrukturfonds, Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreibern)
 - Neuordnung der Regionalisierungsmittel (ÖPNV) und der Gemeindeverkehrsfinanzierung
- **Neue Behördenstruktur (Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr)**

III. Änderungen bestehender Gesetze

- **Straßenverkehrsgesetz/Straßenverkehrsordnung**
 - Vom reinen Ordnungsrecht zum „dienenden“ Recht der (lokalen) Verkehrsentwicklungsplanung
- **Bundesfernstraßengesetz**
 - „Baulast“ des Bundes für Bundesfernstraßen wird am Bundesmobilitätsplan ausgerichtet
 - Bund wird (finanzierungs-)verantwortlich für Radwegenetz „parallel“ zu Bundesstraßen
 - Planung von Ortsdurchfahrten/Ortsumgehungen (Bundesstraßen) liegt bei lokalen Planungsträgern
- **Bundesfernstraßenmautgesetz**
 - Bundesmobilitätsplans kann LKW-Maut auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen ausgedehnen
 - Ländern und Kommunen können LKW-Maut durch Auf- oder Abschläge mitgestalten

IV. Insbesondere: Das neue Eisenbahnrecht

- Grundidee: Rechtliche Umsetzung und Absicherung des „D-Taktes“
- Was ist der „Deutschland-Takt“ eigentlich genau, welche Probleme gibt es in rechtlicher Hinsicht bei seiner Einführung?
 - Die Trassen der Züge werden nicht mehr nach den Bestellungen (händisch) „konstruiert“, sondern es gibt so genannte (vorgefertigte) Systemtrassen für die verschiedenen Zugarten → bessere Kapazitätsausnutzung.
 - Es werden vorab in einem Planungssystem für die verschiedenen Zugarten „Trassenbündel“ festgelegt.
 - Die Vergabe der Systemtrassen berücksichtigt (u. a.) die Verkehrsarten, Taktsysteme und Verkehrsverträge.
 - Damit wird der unionsrechtlich garantierte freie Netzzugang nicht beschränkt! Vorgaben werden beachtet.

IV. Insbesondere: Das neue Eisenbahnrecht

- Die Umsetzung in planerischer Hinsicht
 - **Zielfahrplan** als Teil des Bundesmobilitätsplanes (auch den mit Aus- und Neubauvorhaben)
 - **Netznutzungskonzept** mit Zuweisung der Trassenkategorien (Anteile an verfügbarer Kapazität)
 - **Netznutzungsplan** (jährlich) mit Konkretisierung und Aktualisierung der Festsetzungen
 - **Jahresfahrplan** (→ das „Kursbuch“ mit allen befahrenen Strecken und Serviceeinrichtungen)

IV. Insbesondere: Das neue Eisenbahnrecht

- Die Gewährung von (freiem) Netzzugang
 - Das **Grundprinzip des diskriminierungsfreien Netzzuganges** bleibt gewahrt.
 - Es erfolgt die **prioritäre Vergabe der Systemtrassen** für ihre jeweiligen „Nutzungszwecke“.
 - Es gibt **genügend Kapazitäten** nicht nur für den (regelmäßigen/ganzjährigen) Schienenpersonen- und -güterverkehr, sondern auch für den „Gelegenheitsverkehr“ und für die „Resilienz“ sowie für die Instandhaltung.
 - Die Vergabe erfolgt nach **gesetzlich festgelegten Prioritätskriterien** und schützt dabei den Taktverkehr sowie Investitionen (auch über so genannte „Kapazitätsrahmenverträge“).

IV. Insbesondere: Das neue Eisenbahnrecht

- Die Regulierung der Entgelte
 - Heute gilt das Prinzip der **Vollkostendeckung** mit Aufschlägen und Nachlässen.
 - Zielzustand sind bloße **Grenzkosten** („unmittelbare Kosten des Zugbetriebes“) mit „lenkenden Aufschlägen“ (etwa bei Lärm) respektive Nachlässen. Dieser Zielzustand wird **in Etappen** erreicht.
 - Ein **Anreizsystem** für einen möglichst störungsfreien Betrieb bleibt erhalten.
 - Die **Regulierung** wird **stark vereinfacht**, gewährleistet aber trotzdem die Wahrung der unionsrechtlichen „Trias“: nichtdiskriminierende, transparente und angemessene Entgelte.

V. Ausblick

- Entwurf ist Angebot an Politik
- Entwurf setzt Koalitionsvertrag um und füllt die Lücken, die der Koalitionsvertrag lässt
- Entwurf erfüllt die Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutz (Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 u.a.)
- Entwurf teilt die Verantwortlichkeit für Klimaschutz zwischen Bund und Ländern entsprechend den Hinweisen des Bundesverfassungsgerichts vom 18. Januar 2022 (1 BvR 1565/21 u.a.)