

Prof. Dr. Heiner Monheim
Haus 4 Alte Meierei
23717 Kasseedorf – Stendorf
heinermonheim@yahoo.de
Tel-mobil.: 01708048154
Tel-Stendorf: 045289344929
Tel-raumkom: 0651 49368851

Prof. Dr. Heiner Monheim, Haus 4 Alte Meierei , 23717 Kasseedorf-Stendorf

Stellungnahme zur Dringlichkeit von bürgerschaftlichen Interventionen gegen derzeit anstehende Autobahnplanungen zur Umsetzung des BVWP , insbesondere hinsichtlich Klimaschutz, Prognosemethodik und Kosten-Nutzen-Bewertung

I Vorbemerkung zur aktuellen Ausgangslage im Fernstraßenbau

Derzeit werden seitens der Straßenbauverwaltungen in ganz Deutschland verschiedenen Neu- und Ausbauprojekte im Fernstraßenbereich planerisch vorangetrieben, gegen die sich zunehmender Widerstand regt. Dieser Widerstand speist sich aus sehr verschiedenen Kontexten

- einmal der übliche Widerstand im Verlauf der jeweils betroffenen Trassenkorridore mit vor allem Argumenten des Natur- und Landschaftsschutzes, der Land- und Forstwirtschaft sowie des Emissionsschutzes im Bereich von Lärm und Luftschadstoffen
- einmal mit generellen verkehrspolitischen Argumenten im Kontext der immer dringlicher geforderten und vielfach auch von der Politik in den Regionen, den Ländern und zunehmend auch auf der Bundesebene geforderten Verkehrswende mit notwendigen Reduzierungen des Kfz-Verkehrs (Personen wie Güter)
- einmal mit klimapolitischen Argumenten der immer dringlicheren Reduzierung der CO₂ Emissionen angesichts der in Paris festgelegten Minderungsziele und der mittlerweile im Klimaschutzgesetz geforderten CO₂ Minderungsziele, die vor allem im Verkehrsbereich bislang in keiner Weise erreicht werden
- einmal mit verkehrswissenschaftlichen Argumenten unzureichender methodischer Absicherung der zugrunde gelegten Bedarfsplanung und der dort verwendeten Aufkommens- und Leistungsprognosen, die einer modernen kritischen Überprüfung nicht mehr Stand halten
- einmal mit verkehrsplanerischen Argumenten sowohl hinsichtlich der verwendeten Ausbaustandards und Entwurfsgeschwindigkeiten als auch hinsichtlich der völlig unzureichenden Rückbauplanungen und Verkehrsberuhigungsplanungen für das nachgeordnete Straßennetz, das ja in der Regel durch die Neu- und Ausbauten entlastet werden soll, ohne dass dafür gleichzeitig Rückbaupläne vorgelegt und beschlossen werden.

Diese Kritik findet zunehmend auch Eingang in den Aktionen aus dem Bereich der Bürgerinitiativen und Umweltverbände, bei denen verständlicherweise wegen der bisherigen Beharrungskraft der etablierten Planungsmechanismen und Politikprioritäten eine wachsende Verzweiflung um sich

greift. Diese motiviert vor allem junge Menschen, mit kreativen Protestformen auf die politischen und planerischen Unzulänglichkeiten und Mißstände hinzuweisen, um damit eine größere Öffentlichkeit zu erreichen. Dabei finden auch Formen des sog. „zivilen Ungehorsams“ Verwendung, die von den beteiligten Ordnungskräften nicht selten mit sehr unverhältnismäßigen Gegenreaktionen abgewehrt bzw. beendet werden.

Ich habe als mittlerweile seit 55 Jahren in der Verkehrsforschung, -Planung und Politik tätiger Wissenschaftler und Planer volles Verständnis für die Protestaktivitäten der jungen Menschen und bewundere deren Mut, Ausdauer und Kreativität. Ich halte es für vollkommen unangemessen, hiergegen mit den typischen Rechtsmitteln vorzugehen. Mit seiner unveränderten Fortsetzung von meist in den 1980er und 1990er Jahren planerisch begonnenen Fernstraßenbaumaßnahmen beweist der planende Staat eine massive Uneinsichtigkeit gegenüber den neuen Herausforderungen des Klimaschutzes. Mit Bezug zum deutschen Klimaschutzgesetz und den völkerrechtsverbindlichen Pariser Klimaschutzziele setzen sich die planenden Behörden immer mehr in den Verdacht der Rechtsbeugung aus. So wie mittlerweile verschiedene Kommunen wegen Untätigkeit gegen die permanente Grenzwertüberschreitung von der deutschen Umwelthilfe verklagt wurden und daher ihre Verkehrspolitik und -Planung nachbessern mußten, wird vermutlich auch der Bund bald wegen seiner Verstöße gegen das Klimaschutzgesetz und die Pariser Konvention verklagt werden. Es wird höchste Zeit für ein Moratorium, mit dem allen Fernstraßenmaßnahmen angehalten und auf ihre Klimaverträglichkeit überprüft werden. Das genau ist die Kernforderung der vielen Bürgerinitiativen und Umweltverbände gegen weitere Fernstraßenprojekte. .

Soweit meine generelle Vormerkung.

II Vorbemerkung zu meinem fachlichen Hintergrund

Es folgt eine kurze Vorbemerkung zu meiner Legitimation als ausgewiesener Verkehrsexperte mit langjähriger Erfahrung

- in der raumordnerischen Begleitung der Bundesverkehrswegeplanung (BMBau/BfLR 1972-1985)
- Landesverkehrsplanung NRW (1985-1995)
- Experte für die methodischen Grundlagen der Gesamtverkehrsplanung auf kommunaler, regionaler und Landes/Bundesebene.

Ich sehe vor dem Hintergrund meiner Erfahrungen . viele Gründe, anstehende Fernstraßenprojekte fachlich anzugreifen, weil

- die Methodik der in der Autobahnplanung für die Bedarfsplaneinstufung und die Planfeststellungsbegründung verwendeten Prognosedaten und Prognosemethoden veraltet sind und nicht mehr dem State of the Art entsprechen

- und weil die Fragen der Klimaverträglichkeit nicht angemessen behandelt werden.

Keine integrierte Planung, nur isolierte Sektorplanung ohne Beachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit ÖV und NMV-Maßnahmen: Die bislang in der deutschen Autobahnplanung verwendeten Bedarfsbegründungen und Prognosemethoden berücksichtigen die klimapolitischen Herausforderungen gar nicht oder nicht annähernd angemessen . Sie lassen die Erfordernisse

moderner, integrierter Gesamtverkehrsplanung außer Acht. Sie berücksichtigen nicht die Wechselwirkungen zwischen der ÖPNV- und SPNV/SPFV -Entwicklung sowie der SGNV und SGFV-Entwicklung und der Entwicklung des Straßenverkehrs im Pkw und Lkw-Bereich.

Auf die Erfordernisse einer Integrierten Verkehrsplanung weist insbesondere das Gutachten der von der Bundesregierung geförderten ACATECH (Autoren Klaus J. Beckmann, Wolfgang Blumthaler, Helmut Holzapfel, Yulika Zebuhr) mit dem Titel „Raum und Mobilität zusammen denken- Integrierte Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung“ hin (vgl. Details im Anhang).

Angesichts der erwartbaren hohen Belastungen mit regionalem Kurzstreckenverkehr darf auch die Entwicklung des nicht motorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr) im betrachteten Korridor nicht völlig außer Acht gelassen werden, zumal mit Autobahnprojekten immer massive Eingriffe in die Netze des Fuß- und Radverkehrs verbunden sind, die zu großen Umwegen führen..

Große Klimaanverträglichkeit: Spätestens seit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24.3.2021 („Klimaschutzentscheidung“) und der Verabschiedung des Klimaschutzgesetzes muss die Klimaverträglichkeit aller größeren Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und insbesondere Autobahnneubau- und Ausbaumaßnahmen gesondert festgestellt werden. In fast allen Planungs begründung aktueller Fernstraßenprojekte findet sich aber keine angemessene Erörterung der Klimaverträglichkeit, weder im Hinblick auf die verwendeten Baumaterialien (Beton und Stahl für die Leistungserstellung) noch im Hinblick auf die Leistungsabgabe (also den generierten Neuverkehr). Bei allen Neu- und Ausbaumaßnahmen des Autobahnnetzes muss mit einer erheblichen Vermehrung klimaschädlicher Belastungen gerechnet werden. Insoweit sind die üblichen Bezugnahmen auf Festlegungen des Fernstraßenbedarfsplans (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz vom 23.12.2016) und Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) nicht mehr vereinbar mit den EU-rechtlichen Vorgaben zur Strategischen Umweltprüfung und den Forderungen des Klimabeschusses des Bundesverfassungsgerichts vom 23.04.2021. Die Vorgaben des Pariser Klimaabkommens mit der Begrenzung der Klimaerwärmung auf höchstens 1,5 Grad Celsius kann so nicht erreicht werden. Die Prognosen und damit begründeten Planungen verstoßen gegen das Gebot der Klimaneutralität durch die aus dem Neu- und Ausbau und den daraus resultierenden Verkehrszunahmen erwartbaren Steigerungen der sektorspezifischen Klimagasemissionen.

Veraltete Datengrundlagen und methodische Ansätze: Insofern basieren fast alle aktuellen Autobahnprojekte auf isolierten Sektoralplanungen innerhalb des Verkehrssystems, die den Anforderungen integrierter Gesamtverkehrsplanung nicht gerecht werden. Die empirischen Begründungen und methodischen Ableitungen stammen aus einer Zeit, in der die Themen Klimawandel, Klimaschutz und Verkehrswende sowie Deutschlandtakt noch keine Rolle spielten. Da nun aber Straßenplanungen erhebliche mittel- und langfristige Folgen haben und viele Projekte aus den Bedarfsplänen erst viele Jahre später in die Detailplanung gehen, ist vor der Entscheidung über Netze und Projekte immer eine aktuelle Lageeinschätzung und Projekteinordnung erforderlich, die den jeweils erkennbaren Stand der Technik und der Planungsmethoden und Prognosemethoden berücksichtigen muss, um nicht „aus der Zeit zu fallen“. Gerade vollzieht sich ein grundlegender Wandel in den Erkenntnissen, Methoden und Planungsverfahren, der bei einem Projekt dieser Größenordnung Berücksichtigung finden muss. Prognosen und Planungen brauchen ein „Verfallsdatum“ oder mindestens eine Gültigkeitseinschränkung. Diese Diskrepanz wird gut erkennbar, wenn man den aus einem intensiven Fachdiskurs namhafter Verkehrsexperten hervorgegangenen Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes (VCD, 2022) zu Rate zieht

Szenarien lassen deutliche Verringerung der Kfz-Verkehrsleistungen und Modal Split-Anteile des Kfz-Verkehrs erwarten

In den letzten Jahren wurden mehrere Szenarien zu künftigen Verkehrsentwicklung in Deutschland vorgelegt, die bei gewissen Unterschieden in den Annahmen zur weiteren Entwicklung der Klima- und Verkehrspolitik ausgehend von den Minderungszielen für die CO₂ Emissionen gleichlaufende Abnahmetrends der Kfz-Verkehrsanteile am Modal- Split und der Kfz-Verkehrsleistungen vorhersagen. Genannt seien hier beispielhaft die Szenarien der Baden-Württemberg-Stiftung, der Hans- Böckler-Stiftung, der AGORA Verkehrswende, der ACATECH und des Umweltbundesamtes. Sie alle gehen mittelfristig von starken Veränderungen in der deutschen und europäischen Verkehrsentwicklung weg von der Dominanz des Straßenverkehrs hin zu einer starken Zunahme des ÖPNV und SPNV plus SGNV und SPFV und SGFV aus. Wobei im Personenverkehr vor allem der von der Bundesregierung im Einvernehmen mit den Ländern beschlossene Deutschlandtakt und der jetzt zur Einführung vorgesehene Deutschlandtarif eine wichtige Rolle spielen wird werden.

II Prognose des Verkehrsaufkommens

Die meisten Planbegründung basieren auf Prognoseberechnungen, die aus mehreren Gründen nicht mehr dem Stand der Technik und den verkehrsplanerischen Erfordernissen genügen: sie sind in ihren Datengrundlagen veraltet. Und sie basieren auf Trendfortschreibungen früherer Entwicklungen, die keinerlei Bandbreiten möglicher Trendveränderungen aufgrund von veränderten politischen Rahmensetzungen und von Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmenden ausweisen. Mit der Methodik sog. „Zielprognosen“ hätte man die Eintrittswahrscheinlichkeiten der in den Prognosen unterstellten Entwicklungspfade mit der Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit anderer, weniger Kfz-Verkehrorientierter Entwicklungspfade im Kontext der allgemein politisch gewollten und klimapolitisch notwendigen Verkehrswende abwägen müssen. Die Basisprognosen der BVWP stammen aus der Zeit vor 2010 mit dem Zielhorizont 2025. Die Prognoseannahmen sind zwischenzeitlich nicht mehr haltbar. Schon die spätere Anpassung der Prognosen an die BMVI-Zielnetzprognose 2030 aus dem Jahr 2018 führte in vielen Fällen zu deutlich geringeren Verkehrsmengen im Pkw und Lkw-Bereich. Weit größere Abnahmen der Kfz-Verkehrsmengen hätten in Betracht gezogen werden müssen, wenn man die zwischenzeitlichen verkehrspolitischen Herausforderungen und tatsächlichen Verhaltensänderungen berücksichtigt hätte. Dies ist nicht geschehen.

Damit entfällt der Kern der üblichen Planbegründungen für Fernstraßenprojekte.

III Verfallsdaten für BVWP-Planung

Bislang wurde in solchen Fällen immer die langdauernde Verbindlichkeit der Planfeststellungsbegründungen mit Bezug zur Gesetzlichkeit des jeweils maßgeblichen BVWP angenommen. Diese Praxis erscheint aufgrund der beachtlichen Dynamik in der Verkehrsentwicklung, der veränderten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen in Deutschland und Europa und der extrem gewachsenen klimapolitischen Dringlichkeit nicht mehr vertretbar.

Prognosen brauchen mehr denn je ein „Verfallsdatum“ bzw. „Gültigkeitskonditionen“ im Sinne von Offenheit für zwischenzeitliche Veränderungen der planerischen Randbedingungen. Der Fernstraßenbereich hat sich bislang solchen Überlegungen widersetzt, weswegen – auch mit Bezug zum Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz- inzwischen die Forderung nach

einem Moratorium mit einem Prüfungsvorbehalt der klimapolitischen Verträglichkeit oder Unbedenklichkeit aller anstehenden Fernstraßenmaßnahmen immer lauter wird.

IV Methodik der Prognosen

Traditionell wurden in der Planung der Bundesfernstraßen trendverlängerte ex-Post-Betrachtungen verwendet, in denen mögliche Änderungen des verkehrspolitischen Umfeldes keine Betrachtung finden. Hierfür sind zwingend erforderlich Szenario-Betrachtungen, bei denen verkehrsaufkommensmaßgebliche Parameter variiert werden, was zu veränderten Bandbreiten der Eintrittswahrscheinlichkeiten unterschiedlicher Entwicklungstrends führt. Nicht ausreichend berücksichtigt in den Prognosen wurden folgende zentralen Faktoren, die in der Fachwelt als relevante Bestimmungsfaktoren für die Verkehrsmittelwahl mit Kfz im Personen- und Güterverkehr unzweifelhaft bekannt sind und für eine Spreizung unterschiedlicher Entwicklungspfade hätten genutzt werden müsse.

- **Preisentwicklungen hinsichtlich der Kraftstoffpreise.** Über viele Jahre sind die Kraftstoffpreise trotz einiger Schwankungen in Summe gestiegen, was sich in Kombination mit den Änderungen in der Fahrzeugflotte (größere, schwerere, höher motorisierte Pkw) zum stetigen Anstieg der Betriebskosten der Kfz-Nutzung geführt hat. Insbesondere die gelegentlichen großen Sprünge in den Kraftstoffpreisen haben unmittelbare Auswirkungen auf die Vermeidung von nicht zwingend erforderlichen Kfz-Fahrten und die Änderung des Distanzverhaltens bei den verbleibenden Kfz-Fahrten. Aktuell ablesbar wird dieser Sachverhalt an den starken Preissprüngen infolge des Ukraine-Konflikts und der Bemühungen der Bundesregierung, sich von russischen Erdöl- und Gasimporten unabhängig zu machen.
- **Preisentwicklung und ordnungspolitische Rahmensetzungen hinsichtlich der Höhe und Netzerstreckung von Straßennutzungsgebühren für Lkw (Lkw-Maut).** Die Verkehrsmittelwahl und Routenwahl im Lkw-Verkehr wird maßgeblich von der Netzerstreckung und Preisfestlegung der Lkw-Maut bestimmt. Daraus resultieren lange Zeit unterschiedliche Verteilungen der Lkw-Verkehrsströme zwischen Autobahnen und nicht bemauteiten klassifizierten Straßen. Der Faktor Mautentwicklung wurde aber nicht angemessen vertieft in den Prognosen. Zudem steht mit Blick auf die europäischen Rahmensetzungen die Themen Erweiterung der Lkw-Maut auf alle Straßen und Fahrzeugklassen und fahrleistungsabhängige Pkw-Maut wieder auf der politischen Agenda, wenn auch noch ohne konkrete Konturierung. Jedenfalls ist mit großer Wahrscheinlichkeit bis 2030 die Einführung einer europaweiten Kfz-Bemautung zu erwarten, was erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen haben wird. Die Modellrechnungen der AGORA Verkehrswende zeigen eindrucksvoll, welchen großen Einfluß eine Maut auf die weitere Verkehrsentwicklung und insbesondere Kfz-Verkehrsmengen haben wird.
- **Angebotsentwicklungen im konkurrierenden SPNV/SPFV, ÖPNV, SGNV und SGFV-Systemen.** Die Kfz- Nutzung hängt sowohl im Personen als auch im Güterverkehr maßgeblich von der Qualität der konkurrierenden Angebote im Öffentlichen Verkehr (SPNV, SPFV, StrÖPNV) und auf der Güterbahn (SGNV und SGFV) ab. Eine angemessene Auseinandersetzung mit den Entwicklungsperspektiven dieser Alternativen und den maßgeblichen Planungen der betroffenen Aufgabenträger findet in den Prognosen nicht statt. Absehbar ist eine deutlichen Angebotsverbesserung in allen Teilsystemen des

öffentlichen Verkehrs und Schienengüterverkehrs angesichts des seitens der Bundesregierung, der Länder und der DB AG sowie der übrigen 340 NE-Bahngesellschaften geplanten Deutschlandtakts und des neu implementierten Deutschlandtarifs. Der rahmensetzende Halbstundentakt im SPNV und SPFV bedeutet für urbane Räume in der Regel eine Verdopplung des Angebotes, für ländliche Räume oft auch eine Vervierfachung. Daraus lassen sich deutliche Veränderungen des generellen Modal Split und der Reiseweiten im Kfz-Verkehr erwarten.

- **Geschwindigkeitsregime für klassifizierte Straßen.** Seit nunmehr ca. 20 Jahren nimmt die Zahl und Länge innerörtlicher und außerörtliche Tempolimits auf klassifizierten Straßen stetig zu. Waren bis zur Jahrtausendwende Tempo 30 Regelungen für Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen weitgehend tabu, so werden sie zwischenzeitlich aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung immer öfter angeordnet. Zwischenzeitlich wächst auch der politische Druck auf die Bundesregierung, aus Gründen des Klimaschutzes und Lärmschutzes die Höchstgeschwindigkeiten für Autobahnen abzusenken. Die s geschieht schon immer öfter abschnittsweise aus Lärmschutzgründen, weil der Bau von passiven Lärmschutzeinrichtungen viel zu langsam voranschreitet und im Bestandsnetz auch schwache rechtlich-fiskalische Grundlagen hat, wogegen das Tempolimit eine schnell wirksame Maßnahme des aktiven Lärmschutzes ist. Zum anderen ist im Innerortsbereich als Reaktion auf die gewonnenen Klagen der DUH gegen Versäumnisse des kommunalen Klimaschutzes im Bereich der Luftreinhaltung und Lärmsanierung immer öfter ein Tempolimit auf 30 km/h auf klassifizierten Straßen zur Abwehr weiterer Klagen veranlasst worden, mit messbaren Effekten auf die geschwindigkeitsabhängigen Belastungen. Aus all diesen Entwicklungen resultiert ein Rückgang der Reisegeschwindigkeiten, die im Pkw-Verkehr der entscheidende Faktor für die Verkehrsmittelwahl sind. Umgekehrt macht die im Rahmen des Deutschlandtakts angestrebte Taktverdichtung den Schienenverkehr wegen des Wegfalls langer Wartezeiten deutlich schneller. Daher ist für die Zukunft ein weiterer Rückgang des Kfz-Verkehrsaufkommens zu erwarten. Und es entfällt durch die Minderung der straßenbegleitenden Belastungen die frühere Dringlichkeit für eine Entlastung mit Hilfe von weiteren Autobahnen und ihren Lückenschlüssen.
- **Gestaltung von Autobahnen:** Aufgrund der wahrscheinlichen Veränderung der Geschwindigkeitsregime werden die bisher maßgeblichen Richtlinien der FGSV für die Bemessung und Gestaltung von Autobahnen in den kommenden Jahren aktualisiert, wobei Tempolimits Basis für veränderte Querschnitts- und Trassierungsregeln werden. Da die Geschwindigkeit auch direkten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Autobahnen hat, wird die bisherige Festsetzung der Ausbauklassen für Autobahnen grundlegend überarbeitet werden müssen. Geringer dimensionierte Querschnitte erhalten dann höhere Leistungsfähigkeit als bisher unterstellt.

Fazit: Aus all diesen Überlegungen resultiert, dass die Prognosegrundlagen der aktuellen Autobahnplanungen methodisch große Mängel haben und für eine fehlerfreie Abwägung des generellen Bedarfs und der Details der Planung wenig brauchbar sind. Der Bedarf mit seiner unterstellten Dringlichkeit kann daher nicht plausibel nachvollzogen werden.

V **Ex-Ante-Prognosen (Szenarien) als Prüfraster für konventionelle Prognosen**

Alle vorgenannten Aspekte müssen in einer modernen Ansprüchen genügenden Verkehrsprognostik Berücksichtigung finden. Dies geschieht in der Regel in Form von sog. „Ex Ante-Prognosen“, die alle relevanten absehbaren Entwicklungen themenmaßgeblicher Faktoren mindestens mit kategorialen Bewertungen einbeziehen und daraus die Wahrscheinlichkeiten für von den Ex-Post-Prognosen abweichende Entwicklungsverläufe abschätzen. Aktuelle Beispiele für Szenario-Betrachtungen zur künftigen Verkehrsentwicklung zeigen deutlich, dass es mittel- und langfristig zu starken Abnahmen der Kfz-Verkehrsbelastungen kommen kann.

Nichts davon ist aber in den Planbegründung der aktuellen Autobahnprojekte enthalten. Dafür hätte man die Bandbreiten möglicher Entwicklungspfade in einer Art „Sensibilitätsprüfung“ der Verkehrsmodelle ausloten müssen. Solche Verfahren waren auch schon in den 1980er und 1990er Jahren in der Fachwelt bekannt und wurden in vielen kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen und Gesamtverkehrsplänen der Länder eingeführt. Das Umweltbundesamt hat im Laufe der Jahrzehnte hierzu zahlreiche Veröffentlichungen publiziert, die den Prognosegutachtern und auftraggebenden Behörden lange bekannt sein mussten.

VI Integrierte Verkehrsplanung

Den Planbegründungen ist regelmäßig vorzuwerfen, dass sie den Anforderungen einer integrierten Verkehrsplanung in keiner Weise genügen. Sie betrachten die Straßenverkehrsentwicklung losgelöst von der jeweils rahmensetzenden Gesamtverkehrsplanung des Bundes, der Länder und der Regionen. Auf der Ebene der Regionen (Städte und Gemeinden sowie Kreise) ergibt sich aus der Summe der kommunalen und regionalen Nahverkehrspläne und Verkehrsentwicklungspläne ein zunehmender Trend Richtung Verkehrswende. Mit dem vielfach angestrebtem Ausbau des Nahverkehrsangebots aus kommunalen und regionalen Busverkehren, kommunalen Schienenverkehren und regionalen SPNV-Angeboten wird eine deutliche Verminderung der Kfz-Verkehrsbelastungen möglich. Dieser Trend wird sich durch die zwischen Bund und Ländern sowie DB AG vereinbarten Zielstellung eines bundesweiten Deutschlandtaktes und dem bevorstehenden Deutschlandabo erheblich verstärken. Zur Verstärkung trägt auch bei, dass die Finanzierungssysteme und Fördersysteme des RegG und GVFG zu Gunsten eines breiteren und schnelleren ÖPNV-Ausbaus weiterentwickelt wurden, mit einer deutlichen Erhöhung der bereitgestellten Mittel, einer Steigerung der Fördersätze sowie einer Senkung der Mindestgrößen für die geförderten Projekte. Aus alledem ergibt sich ein Trend zur stetigen Verbesserung des ÖPNV und SPNV- Angebots mit erheblichen Umsteigeeffekten zu Lasten des privaten Kfz-Verkehrs. Daraus lässt sich ableiten, dass die Kfz-Verkehrsmengen deutlich abnehmen werden. Im Güterverkehr sind inzwischen zahlreiche Angebotsverbesserungen bezüglich nutzbarer Schienentrassen und dezentraler Umschlaganlagen vorgesehen, die zu einer Stagnation und mittelfristig auch Abnahme der Lkw-Mengen im Straßennetz führen werden. Aktuell wirken sich auch die Friktionen in den globalen Wirtschaftsverflechtungen in Folge der Ukraine Krise auf die Lkw-Mengen im Straßengüterverkehr aus.

VIII Kritik der Prognosen des Verkehrsaufkommens und Folgerungen für die Planfeststellung

Die in den üblichen Netzprognosen des BMVI angenommenen DTVw Kfz-Verkehrsbelastungen weichen teilweise erheblich von den aktuellen Belastungen ab und unterschreiten vor allem in ländlichen Gebieten nicht selten die bisherigen Bemessungsverkehrsstärken für Autobahnen deutlich. Daher rechtfertigen sie nach den RAA keinen Autobahnbau. Das führt zu einem Entfallen der mengenbezogenen Bedarfsbegründungen. Wo die Abwägungen für Planfeststellungen mit alten Kfz-Verkehrsaufkommensprognosen für 2025 rechnen, ist angesichts aktueller Trends diese

Begründung meist fehlerhaft. Für aktuelle Planungen müsste die Planrechtfertigung aktualisiert werden. Dies geschieht nicht, weil dann viele der im Bedarfsplan als „vordringlicher Bedarf“ geführten Vorhaben entfallen müssten. Neue Entwicklungen zwingen zu einer Revision der Bedarfspläneinstufungen. Jedenfalls können die alte Prognosen nicht mehr für anstehende Projektplanungen verwendet werden. Auch die daraus abgeleiteten Folgerungen für die Bedarfseinstufung, die Wahl der Querschnitte etc. sind für eine zeitnahe Bedarfsermittlung ungeeignet.

IX Thema Reiseweiten und Fernverkehrsrelevanz

Ein maßgeblicher Faktor für die Erklärung der auf einem bestimmten Teilstück eines Straßennetzes angetroffenen oder prognostizierten Kfz-Verkehrsmengen sind die Reiseweiten. Im Bereich der Fernstraßenplanungen wird immer unterstellt, hier wären große Reiseweiten vorherrschend. Faktisch ergibt sich aber aus den für die Prognosen verwendeten Pendlerbeziehungen, dass ein Großteil des Verkehrsaufkommens ballungsnaher bzw. großstadtnaher Regionen überwiegend aus regionalen Verkehrsverflechtungen resultiert. Eine genaue Analyse der Reiseweiten wird bislang in der Autobahnplanung nicht vorgenommen. Sie könnte heute durch Auswertung von Smart-Phone-Daten leicht nachgeholt werden. Das Ergebnis würde die angebliche Fernverkehrsrelevanz vieler Projekte entkräften. Denn die Mehrzahl der Pkw-Fahrten und auch ein erheblicher Teil der Lkw-Fahrten resultiert aus regionalen Verflechtungen .

Damit verbindet sich die grundsätzliche Frage, ob Straßen, deren im Korridor vorhandenen oder im Korridor prognostizierten Verkehre überwiegend nur kurze und mittlere Distanzen zurücklegen, überhaupt als Fernstraßen klassifiziert werden dürfen und ob der Neu- oder Ausbau damit begründet werden darf. Denn Fernstraßen haben überwiegend dem Fernverkehr zu dienen. In vielen Korridoren gibt es aber nur ein geringes Fernverkehrsaufkommen. Das liegt an der Raumstruktur. Im Umfeld großer Städte und Ballungsräume dominieren meistens die kurzlaufenden regionalen Verkehrsverflechtungen. Und nur bei einer Abfolge mehrerer Großstädte und Ballungsräume sowie Metropolregionen gibt es größere Fernverkehrsaufkommen. Indirekt kann aber aus den Pendlerverflechtungen geschlossen werden, dass in vielen Korridoren regionale Verflechtungen dominieren. Das ergibt die distanzdifferenzierte Pendleranalyse, die regelmäßig eine starke Dominanz der kurzen und mittleren Pendlerdistanzen ausweist. Mit überwiegend regionalen Reiseweiten lässt sich aber ein hoher Verbindungsanspruch (aus dem dann hohe Geschwindigkeiten und daraus Autobahnstandards abgeleitet werden) nicht rechtfertigen. Im Lkw Verkehr sind die Reiseweiten zwar größer, aber auch hier dominieren die regionalen Verkehrsverflechtungen gegenüber den überregionalen.

Allenfalls im touristischen Reiseverkehr gibt es eine saisonale Relevanz für die langlaufenden nationalen und internationalen Pkw-Verkehrsverbindungen . Sie reicht aber keinesfalls zu Planbegründung, weil es bei der Planung immer um das durchschnittliche Verkehrsaufkommen und nicht um saisonale Spitzenwerte gehen darf.

X Thema Dringlichkeit für Entlastungsmaßnahmen im nachgeordneten Netz klassifizierter Straßen

In der traditionellen Straßenverkehrsplanung werden angesichts der insgesamt erreichten Dichte des Autobahnnetzes Neu- und Ausbauforderungen überwiegend mit Entlastungsnotwendigkeiten im nachgeordneten Netz der Klassifizierten Straßen begründet. Die Entlastung soll sich aus dem sog.

„Bündelungseffekt“ ergeben und soll vor allem den betroffenen Ortsdurchfahrten zu Gute kommen. Hierzu muß man aufgrund von Längsschnittanalysen im Umfeld realisierter Autobahnprojekte feststellen, dass die prognostizierten Entlastungen selten eingetreten sind und leider im Falle dennoch feststellbarer Entlastungen selten für Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten genutzt wurden.

Vielfach haben neue Autobahnen und Lückenschlüsse im Autobahnnetz dagegen einen erheblichen Neuverkehr erzeugt, der dann auch wieder das nachgelagerte Straßennetz belastet und sich zusammensetzt aus

- den **raum- und siedlungsstrukturellen Effekten** (Strukturierung der Siedlungstätigkeit für neue Bau- und Gewerbegebiete)
- der **veränderten Zielwahl**, vor allem im Freizeit- und Tourismusverkehr und Einkaufsverkehr
- den **Umsteigeeffekten** vom öffentlichen Verkehr auf den Kfz-Verkehr
- den generellen **Wahrnehmungseffekten** der gesteigerten Attraktivität des Straßennetzes und der dadurch motivierten, verstärkten Kfz-Nutzung.

Die eigentlich planungsmaßgebliche Entlastung der Ortsdurchfahrten wurde auch deswegen nicht erreicht, weil auf den alten Trassen keine Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Ausbaumaßnahmen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs umgesetzt wurden. Dadurch erhöht sich in der Summe die Gesamtkapazität und Attraktivität des Kfz-Straßennetzes. Das begründet die hohe Klimaunverträglichkeit solcher Neu- und Ausbaumaßnahmen. .

XI Alternativer Um- und Rückbau bestehender Ortsdurchfahrten, Ausbau der Alternativen des Umweltverbundes

Wenn das Entlastungsziel angeblich so wichtig ist, liegt es anstelle der langwierigen Verfahren beim Aus- und Neubau von Autobahnen viel näher, mit Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und ortsgerechten Umgestaltung von Ortsdurchfahrten eine wirkliche und schnelle Entlastung zu erreichen. Dazu gehören in der Regel

- fuß- und radverkehrsfreundliche Fahrbahnquerschnitte mit vielen Querungshilfen in der Ortslage,
- Ausbau des innerörtlichen und überörtlichen Radverkehrsnetzes mit Hilfe von Fahrradstraßen, Radfahrspuren und regionalen Radschnellwegen,
- Ausbau interkommunaler Fahrradverleihsysteme und der Bike & Ride-Angebote an den Haltestellen des ÖPNV und SPNV,
- Maßnahmen zu Geschwindigkeitsdämpfung, insbesondere Tempo 30,
- Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung in den Ortskernen, Wohngebieten sowie Gewerbegebieten,
- Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements zur Verringerung des Kfz-Zielverkehrsaufkommens,

- Maßnahmen zu Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, insbesondere neue Dorf- und Ortsbussysteme mit dichten Netzen und Takten, kundennahen Haltestellen, regionale Plusbus- und Schnellbussysteme, zusätzliche Haltepunkte im regionalen SPNV-Netz sowie Taktverdichtung im SPNV und verbesserte Bus-Schiene-Verknüpfungen.

Erst wenn im Korridor der Plangebiete alle diese Optionen ausgeschöpft sind, wenn die entsprechenden kommunalen und regionalen Planwerke und die zuständigen politischen Gremien und Administrationen auf solche bereits ergriffene oder geplante oder diskutierte Optionen abgeprüft wurden und dann immer noch völlig unverträgliche Restbelastungen verbleiben, kann über den Bedarf für zusätzliche Neu- und Ausbauten im Fernstraßennetz nachgedacht werden. Eine solche systematische Prüfung des alternativen Optionen (0-Fall und 0+ Fall) findet leider nur selten statt.

XII Dringlichkeitsfeststellung

Die für die Bundesverkehrswegeplanung und den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen unterstellte Dringlichkeit und die dabei angenommenen Effekte für die Regionalentwicklung entbehren jeglicher empirischer Validierung. Im Gegenteil ist seit den ersten Studien über die regionalwirtschaftlichen Effekte von Autobahnen (z.B. Lutter, Horst: 1975) klar, dass der Beitrag von Autobahnen zur überregionalen Industrie- und Gewerbeansiedlung und Bevölkerungsverteilung marginal ist: Lediglich im regionalen Maßstab kommt es zu gewissen Anpassungen in der Standortwahl der Betriebe und Haushalte. Viele stukturschwache Regionen (z.B. Saarland, Ruhrgebiet) haben überdurchschnittlich dichte Autobahnnetze und sind trotzdem in der allgemeinen und wirtschaftlichen Entwicklung zurückgeblieben.

Viel entscheidender sind die mehr qualitativen Standortfaktoren wie Bildungschancen, Arbeitsmarktchancen und Umwelt- und Lebensqualitäten sowie Innovationspotenziale. Zu diesen Faktoren tragen Autobahnen aber nicht bei. Insoweit kann die positive Kosten-Nutzen-Kategorisierung nicht nachvollzogen werden. Sie beruht auf falschen Nutzenwerten aufgrund der falschen Prognosedaten und unterstellt damit viel zu hohe Entlastungseffekte, aus denen ein Teil des Nutzens abgeleitet wird. Und sie unterschätzt auf der Schadenseite die negativen Folgen für die Umwelt und das Klima.

XIII Methodik der verkehrlichen Kosten-Nutzenanalysen

Zudem wird die Methodik der Kosten-Nutzen-Analyse seit vielen Jahren in der Fachwelt kritisiert, weil sie Reisezeitfaktoren Übergewichtig berücksichtigt und die Umwelt- und Klimarisiken demgegenüber unzureichend abbildet und zu gering gewichtet. Hinsichtlich der raumstrukturellen Effekte werden im Wesentlichen „Mythen“ aufgelistet, die schon bei vielen früheren Autobahnneu- und -Ausbauprojekten der Überprüfung mit realen Entwicklungsdaten nicht stand halten konnten.

Insoweit ist angesichts der extrem hohen Relevanz der Klimagase für die Zukunftsfähigkeit des Landes und seine Klimaneutralität eine grundlegende Neujustierung der Kosten-Nutzenanalysen in der Bewertung von Fernstraßenprojekten zu fordern.

Zusammenfassung

Die Einstufung von Fernstraßenprojekten in den dringlichen Bedarf und die dem zugrundeliegenden Prognoserechnungen sind überwiegend grob fehlerhaft und können nicht als ausreichende Planrechtfertigung anerkannt werden. Die bei Nichtrealisierung verbleibenden sog. „Netzlücken“ können angesichts der sonstigen Netzdichte der Bundesfernstraßen hingenommen werden. Verbesserungen können viel eher und leichter durch kleinteilige Maßnahmen zur besseren

städtebaulichen Integration und Geschwindigkeitsdämpfung auf den betroffenen Ortsdurchfahrten erreicht werden.

Die vielfach geforderte Klimaneutralität und Verkehrswende können nur erreicht werden, wenn die bisherige Praxis der bedingungslosen Netzkomplettierung des Autobahnnetzes aufgegeben wird.

Gez. Prof. Dr. Heiner Monheim
Stadt- und Verkehrsplaner

Anhang mit folgenden Anlagen:

1. Einführung zum Thema Prognosen und Szenarien
2. Szenario „Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“ der Baden-Württemberg-Stiftung von 2017
3. Szenario „Multi-Modalität-2035 (MM-35)“ der Hans-Böckler- Stiftung von 2020
4. Szenario der Agora Verkehrswende „Pkw-Maut für die Mobilitätswende. Eine verursachergerechte Straßennutzungsgebühr als Baustein für ein digitalisiertes und klimaneutrales Verkehrssystem“ von 2022
5. Szenario ACATECH (2022) „Ankommen statt unterwegs sein – Raum und Mobilität zusammen denken. Projekt Integrierte Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung“
6. Entwurf Bundesmobilitätsgesetz des VCD mit daraus abgeleiteten methodischen Kommentaren zum BVWP-Verfahren
7. Gliederung des Entwurfs zum Bundesmobilitätsgesetz

Anhang 1

Einführung zum Thema Prognosen und Szenarien

Verkehrsentwicklungsszenarien simulieren in der Regel unter der Prämisse wichtiger Änderungen in den Rahmenbedingungen von Verkehrspolitik und gesellschaftlichen und ökonomischen Trends mögliche Änderungen relevanter verkehrlicher Indikatoren. Mit Blick auf Straßenplanungen sind das vor allem die Verkehrsmarktanteile des Straßenverkehrs mit Kfz (Pkw + Lkw, meist als MIV bezeichnet) und des Öffentlichen Verkehrs (Bahnen und StrÖPNV, meist als ÖV bezeichnet). Die Anteile des Fuß- und Radverkehrs sind zwar für den Ortsverkehr ebenfalls wichtig, für Autobahnplanungen spielen sie aber nur eine geringe Rolle wegen der geringeren Aktionsradien dieser beiden Verkehrsarten.

In der Regel werden verglichen Referenzszenarien, die den Trend ohne regulatorische Änderungen relevanter Randbedingungen fortschreiben und Alternativszenarien, die relevante Änderungen in den maßgeblichen rechtlichen, technischen und gesellschaftlichen Randbedingungen unterstellen.

Der Bundesverkehrswegeplanung ist vorzuwerfen, dass sie bislang solche Überlegungen nicht ausreichend berücksichtigt hat und primär mit Trendfortschreibungen bisheriger Strukturen und Entwicklungen arbeitet.

Nachfolgend werden einige neuere Szenarien benannt, die sich offen den klimapolitischen Herausforderungen stellen.

Anhang 2

Szenario „Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“ war das erste vor dem Hintergrund der wachsenden Klimaprobleme erstellte Verkehrsentwicklungsszenario. Es wurde Ende 2017 veröffentlichte und erarbeitet im Auftrag der Baden-Württemberg-Stiftung mit dem Titel „MOBILES BADEN-WÜRTTEMBERG – WEGE DER TRANSFORMATION ZU EINER NACHHALTIGEN MOBILITÄT“. Autoren sind ein Konsortium aus Öko-Institut, ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung, IMU Institut GmbH und Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) und veröffentlicht in der Schriftenreihe der Baden-Württemberg Stiftung als Bd. Nr. 87, ISSN: 2366-1

Der im Zusammenhang mit der Autobahnplanung besonders relevante Sachverhalt ist die Änderung im sog. Modal Split, der eine Abnahme des MIV-Selbstfahreranteils von 59 % im Referenzszenario auf nur noch 31 % im Szenario „Neue Mobilitätskultur“ erwartete, während der Anteil des klassischen

öffentlichen Verkehrs von 10 % auf 16 % steigt, der Anteil der Car Sharing genutzten Pkw-Fahrten beträgt dann 2 %. Für das Jahr 2050 werden wesentlich stärkere Veränderungen erwartet, dann sinkt der MIV-Selbstfahreranteil auf 13 %, der Anteil des klassischen ÖPNV beträgt dann auch 13 %, hinzu kommen Anteile der Car Sharing- Fahrten von 6 % und der Ride-Sharing Anteile von 8 %. Keine Frage, die dann auf den Straßen fahrenden Kfz werden zahlenmäßig erheblich reduziert. Die in der Tradition der früheren Shell-Prognosen verhafteten üblichen Wachstumsbegründung des Kfz-Verkehrs sind daher nicht mehr haltbar.

Anhang 3

Szenario Multi-Modalität-2035 (MM-35) im Auftrag der Hans-Böckler- Stiftung erarbeitet von M-Five und dem Fraunhoferinstitut ISU als systemische Analyse der Perspektiven der Verkehrsentwicklung in Deutschland bis 2035 und veröffentlicht im Jahr 2020. Der Befund ist klar: In den nächsten beiden Dekaden wird sich Mobilität deutlich wandeln. Treiber sind Änderungen der Verkehrspolitik, der Technologie und der Wandel des Verhaltens der Haushalte und Wirtschaft. Die Politik verändert angesichts der ambitionierten Ziele für den Klimaschutz ihre Investitionsprioritäten und Netzkonzepte. Die klimafreundlichen Verkehrsträger Bahn und ÖPNV erhalten mehr politische Unterstützung. Das führt zu starken Änderungen im Modal Split, die das Szenario ausweist. Der Straßenverkehrsanteil aus der Summe des Personen- und Güterverkehrs reduziert sich von 78,8 % auf 50%, der Bahn+ ÖPNV-Anteil (SPNV, SGNV, SPFV, SGFV + ÖPNV) wächst von 10,7 % auf 36%.

Anhang 4

Szenario der Agora Verkehrswende „Pkw-Maut für die Mobilitätswende. Eine verursachergerechte Straßennutzungsgebühr als Baustein für ein digitalisiertes und klimaneutrales Verkehrssystem“ aus dem Jahr 2022, erstellt von INFRAS Zürich. Dort wird für das Bezugsjahr 2030 eine Reduzierung der Kfz-Fahrleistungen um 15 % durch eine Pkw-Maut errechnet. Diese Nachfragereaktion führt einerseits zur Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den öffentlichen Verkehr sowie Fahrrad- und Fußverkehr und zu vermiedenen Fahrten und einer Reduktion der Fahrtlänge. Das entspricht im Jahr 2030 einer Reduktionswirkung von rund 70 Milliarden Fahrzeugkilometern beziehungsweise 105 Milliarden Personenkilometer im Pkw-Verkehr.

Anhang 5

ACATECH (2022) „Ankommen statt unterwegs sein – Raum und Mobilität zusammen denken. Projekt Integrierte Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung“ (Autoren: Klaus J. Beckmann, Wolfgang Blumthaler, Helmut Holzapfel, Yulika Zebuhr): Dort wird auf die wachsende Bedeutung der Nahmobilität verwiesen. „Eine Fokussierung auf die Nahraumerreichbarkeit bietet die Möglichkeit, durch eine Renaissance des Lokalen die Verkehrsleistung zu reduzieren und gleichzeitig die Wahlfreiheit individueller Mobilität sowie gesellschaftliche Teilhabemöglichkeiten zu verbessern. Damit werden nicht nur die klassischen Elemente einer ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigen Entwicklung adressiert – auch psychisch-physische (Bewegung, soziale Kontakte, Austausch, Inklusion...) und kulturelle (Berücksichtigung des kulturellen Erbes, die Individualität des Lokalen...) Aspekte finden in einer solchen Perspektive Berücksichtigung. Eine Transformation weg von autozentrierten Strukturen hin zur nachhaltigen und lebenswerten Stadtregionen mit gut begehbaren und erlebbaren Quartieren, die Vertrautheit und Identifikation der Menschen mit deren Umgebung schaffen, wird möglich. Die ACATECH präsentiert ein Szenario, wonach die Wechselwirkung von Flächennutzung und Verkehrssystem zunehmend beachtet werden, so dass im Jahr 2030 deutlich geringere Fahrleistungen zu erwarten sind, weil „Standortwahlen, Bauformen und Nutzungen nach Kriterien der Verkehrssparsamkeit gewählt und ausgestaltet werden“.

Anhang 6

Auszüge aus dem 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)

Integrierte Verkehrs- und Netzplanung

Die Anforderungen einer integrierten Verkehrsplanung und Netzplanung werden sehr konkret benannt in den § 13-15.

§ 13: Allgemeine Vorschriften über den Bundesmobilitätsplan Mobilität und Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland sind durch den Bundesmobilitätsplan, der Personen- und Güterverkehr über alle Verkehrsträger integriert, orientiert an den Leitziele zu entwickeln, zu leiten und zu ordnen.

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....

Kommentar: im derzeit gültigen BVWP hat es eine solche Auseinandersetzung mit den divergierenden Zielen, insbesondere mit den Konflikten im Bereich von Klimaschutz, Umweltschutz, Landschaftsschutz weder in allgemeiner Form noch auf die verschiedenen Regionen runtergebrochen nicht gegeben.

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. Über den Bundesmobilitätsplan entscheidet der Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates durch Gesetz.

§ 14 Abwägungsgebot und Planungsdirektiven 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. Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes unter Berücksichtigung der Leitziele zu entwickeln. 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.

Kommentar: eine solche Auseinandersetzung mit den möglichen Verlagerungspotenzialen auf alternative Angebote im überregionalen und regionalen Bahnnetz des Güterverkehrs und die ÖPNV-Optionen des Personenverkehrs hat ist im BVWP weder in summarischer genereller Betrachtung noch in Betrachtung der einzelnen Regionen und ihrer Netze nicht gegeben.

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

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.

Er berücksichtigt die Anforderungen, die zur Einbindung überörtlicher Verkehrsangebote des ÖPNV an den Schienenpersonenverkehr erforderlich sind.

Er beachtet und integriert die Anforderungen europaweiter Schienenverkehre im Güter- und Personenverkehr.

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

Kommentar: zwar wurde der Deutschlandtakt als politische Leitlinie des öffentlichen Verkehrs erst in der letzten Legislaturperiode verankert, aber die Vorteile eines Integralen Taktverkehrs waren seit den 1980er Jahren und den entsprechenden Erfolgen in der Schweiz sowie im Allgäu-Schwaben-Takt sowie im Rheinland-Pfalz-Takt bekannt und hätten für die Bedarfsberechnungen und die Verkehrsprognosen als Option berechnet werden müssen

Zum Bedarfsplan für die Verkehrsinfrastruktur und zur Einhaltung der Nationalen Klimaschutzziele und Minderungsziele für den Sektor Verkehr werden in den §§ 16-17 wichtige Aussagen getroffen

§ 16 Bedarfsplan für die Verkehrsinfrastruktur

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).

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.

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. 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.

Kommentar: es ist von Anfang an ein zentrales Problem der BVWP-Planung und der Fernstraßenplanung, dass die bewerteten und aufgenommenen Projektlisten nach Zahl und Größe die verfügbaren Budgets um ein Vielfaches überschritten haben, weil es keinen Abgleich von Wünschen und Möglichkeiten gegeben hat. Daraus resultierte ein großer Überhang von noch ausstehenden Projekten, die eine sehr lange Zeitspanne zwischen der planerischen Dringlichkeits-Bewertung im BVWP und späteren Realisierungsvorbereitung und Detailplanung bedingte. Daraus resultiert die Notwendigkeit einer regelmäßigen Überprüfung der Bedarfsfestlegungen vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen in den Netzen und Verschiebungen in den Beurteilungskriterien und Verkehrspolitischen Rahmensetzungen, insbesondere auch beim Ausbau der alternativen Angebote.

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.

Kommentar: eine solche Auseinandersetzung mit den für das jeweilige Projekt regional maßgeblichen kommunalen und regionalen Verkehrsentwicklungsplänen sowie den Netzplanungen in den alternativen Netzen gehörte bislang nicht zum Repertoire der planerischen Vorbereitung im BVWP und der Fernstraßenplanung. Insoweit wurde das Gebot einer integrierten Planung regelmäßig mißachtet.

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.

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.

Kommentar: Bislang waren in den Planungsverfahren selten Gegenstand der Abwägung und wurden in den Prognosen nicht berücksichtigt.

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.

Kommentar: Eine umfassende und verkehrsträgerübergreifende Auseinandersetzung mit den Umwelt- und Klimabelangen war in der Phase der Bedarfsplanung bislang nicht üblich. In den späteren konkretisierenden Planungsverfahren erfolgte sie zwar im Hinblick auf trassenspezifische Aspekte bei Umwelt-, Landschafts- und Städtebaukonflikten, nicht jedoch mit Bezug zu den Klimafolgen. Und die Detailbetrachtung wurde nicht mehr bedarfsrelativierend eingesetzt, sondern lediglich detailmodifizierend

§ 17 Nationale Klimaschutzziele und Minderungsziele für den Sektor Verkehr

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.

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. 3Bestehen 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. 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. 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.

Kommentar: die Klimarelevanz blieb in der bisherigen Bedarfsplanung weitgehend ausgeblendet und es fehlte auch an Bemühungen, diese Fragen auf den verschiedenen Maßstabsebenen (generell in der Priorisierung der Sektoren und insbesondere der summarischen Klimarelevanz des Autobahnnetzes und seines weiteren Neu- und Ausbaus, aber auch nicht konkret im Kontext der einzelnen Regionen und Projekte).

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.

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. Zur Verwirklichung des Leitziels des § 6 Absatz 1 können weiterreichende Umsetzungsziele festgelegt werden.

Anhang 7

GLIEDERUNG DES ENTWURFS EINES GESETZES ZUR NEUORDNUNG DES INSTITUTIONELLEN RAHMENS FÜR EINE NACHHALTIGE ENTWICKLUNG VON VERKEHR UND MOBILITÄT vom 03.02.2022

ARTIKEL 1 BUNDESMOBILITÄTSGESETZ –BUMOG

Abschnitt 1 Allgemeine Vorschriften

- § 1 Zweck des Gesetzes
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Leitziele

Abschnitt 2 Leitziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr

- § 4 Mobilitätssicherung
- § 5 Sicherung des Transports von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen
- § 6 Klimaschutz und Energieeffizienz
- § 7 Verkehrssicherheit
- § 8 Gesundheitsschutz
- § 9 Umweltschutz
- § 10 Sozialverträglichkeit
- § 11 Lebenswerte Städte und Regionen
- § 12 Effizienz und Resilienz des Verkehrssystems

Abschnitt 3 Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung des Bundes

Unterabschnitt 1 Bundesmobilitätsplan

- § 12 Allgemeine Vorschriften über den Bundesmobilitätsplan
- § 14 Abwägungsgebot und Planungsdirektiven
- § 15 Inhalte des Entwurfs des Bundesmobilitätsplans
- § 16 Bedarfsplan für die Verkehrsinfrastruktur
- § 17 Nationale Klimaschutzziele und Minderungsziele für den Sektor Verkehr

Unterabschnitt 2 Verfahren

- § 18 Verfahren und Beteiligte
- § 19 Vorbereitungsverfahren
- § 20 Planungsverfahren

Unterabschnitt 3 Berichterstattung und Nachsteuerung

- § 21 Bericht zur Umsetzung von Maßnahmen
- § 22 Bericht über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur des Bundes
- § 23 Monitoring der Umsetzung der Ziele des Bundesmobilitätsplans

Unterabschnitt 4 Umsetzung und Wirkungen

- § 24 Umsetzung durch Stellen des Bundes
- § 25 Maßnahmen nach Bedarfsplan
- § 26 Umsetzung durch die Länder
- § 27 Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplan in Ländern und Kommunen
- § 28 Umsetzung von Klimaschutzzielen durch die Länder

Abschnitt 4 Finanzierung von Mobilität und Verkehr

- § 29 Grundsätze für die Finanzierung von Mobilität und Verkehr
- § 30 Budget zur Umsetzung des Bundesmobilitätsplans
- § 31 Verkehrsinfrastrukturfonds des Bundes
- § 32 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen
- § 33 Nutzungsentgelte
- § 34 Förderung von Maßnahmen der Länder durch den Bund
- § 35 Finanzierung des ÖPNV in den Ländern aus Bundesmitteln

Abschnitt 5 Behörden, Aufgaben § 36 Zuständige Behörden

- § 37 Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr
- § 38 Aufgaben der Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr
- § 39 Zusammenarbeit zwischen den Bundes- und Landesbehörden im Bereich von Mobilität und Verkehr
- § 40 Beirat für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr
- § 41 Wissenschaftlicher Beirat des für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes

Abschnitt 6 Anwendungs- und Übergangbestimmungen

- § 42 Anwendungs- und Übergangsvorschriften
- § 43 Aufhebung des Regionalisierungsgesetzes und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
- § 44 Aufhebung des Bundeschienenwegeausbaugesetzes und des Fernstraßenausbaugesetzes

ARTIKEL 2 ÄNDERUNGEN DES STRAßENVERKEHRSGESETZES UND DER STRAßENVERKEHRSORDNUNG

- § 6 StVG (Verordnungsermächtigungen)
- § 65 StVG (Übergangsbestimmung)
- § 45 StVO (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen)

ARTIKEL 3 ÄNDERUNGEN DES BUNDESFERNSTRAßENGESETZES

- § 1 FStrG (Einteilung der Bundesfernstraßen des Fernverkehrs)
- § 3 FStrG (Straßenbaulast)
- § 17b FStrG (Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung)

ARTIKEL 4 ÄNDERUNG DES BUNDESFERNSTRAßENMAUTGESETZES

- § 1 BFStrMG (Autobahn- und Bundesfernstraßenmaut)
- § 3 BFStrMG (Mautsätze und Mautberechnung)
- § 11 BFStrMG (Mautaufkommen)

ARTIKEL 5 ÄNDERUNGEN DES ALLGEMEINEN EISENBAHNGESETZES

- § 1 AEG (Anwendungsbereich, Wettbewerbsbedingungen)
- § 11 AEG (Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, Betriebspflicht)
- § 12 (Tarife)
- § 12b AEG neu (Dynamische Reise und Verkehrsdaten)
- § 13 AEG (Anschluss an andere Eisenbahnen)
- § 15 AEG (Gemeinwirtschaftliche Leistungen)
- § 23 AEG (Freistellung von Bahnbetriebszwecken)

ARTIKEL 6 ÄNDERUNGEN DES EISENBAHNREGULIERUNGSGESETZES

- § 1 ERegG (Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen)
- § 3 ERegG (Ziele der Regulierung)
- § 9a ERegG neu (Vorkonstruktion von Systemtrassen)
- § 9b ERegG neu (Planungsgrundsatz für Resilienzreserven)
- § 9c ERegG neu (Netznutzungskonzept)
- § 9d ERegG neu (Netznutzungsplan)
- § 9e ERegG neu (Systemtrassenbindung im Schienenpersonennahverkehr)
- § 9f ERegG neu (Systemtrassenbindung im Schienengüterverkehr)
- § 9g ERegG neu (Systemtrassenbindung trotz unwesentlicher Abweichung)
- § 9h ERegG neu (Beantragung von durch Entfall der Systemtrassenbindung entstandenen Multifunktionstrassen)
- § 13 ERegG (Serviceeinrichtungen)
- § 15 (Werksbahnen)
- § 18 ERegG (Effektive Nutzung der Schienenwegkapazität)
- § 19 ERegG (Schienennetz-Nutzungsbedingungen)
- § 20 ERegG (Vereinbarungen zwischen einem Zugangsberechtigten und dem Betreiber der Schienenwege oder einer Serviceeinrichtung)
- § 23 ERegG (Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten für Schienenwege)
- § 24 ERegG neu (Entgeltgrundsätze für Schienenwege und Serviceeinrichtungen)
- § 25 ERegG neu (Prüfung der Entgelte und Regulierung)
- § 26 ERegG neu (Entgeltnachlässe für Betreiber der Schienenwege)

- § 27 ERegG neu (Anwendung der Entgeltregelungen)
- § 40 ERegG (Entgelte für vorgehaltene Schienenwegkapazität)
- § 42 ERegG (Rechte an Schienenwegkapazität)
- § 43 ERegG (Rechte an und Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen)
- § 44 ERegG (Zuweisung von Zugtrassen und Schienenwegkapazität)
- § 45 ERegG (Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze)
- § 46 ERegG (Verfahren zur Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze)
- § 47 ERegG (Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Kapazität und bei der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen)
- § 49 ERegG (Kapazitätsrahmenvertrag)
- § 49a ERegG (Verfahren zur Genehmigung von Kapazitätsrahmenverträgen)
- § 50 ERegG (Zeitplan des Zuweisungsverfahrens im Jahresfahrplan)
- § 51 (Antragstellung)
- § 52 ERegG (Jahresfahrplanerstellung, Koordinierungsverfahren, Streitbeilegungsverfahren)
- § 52a ERegG (Pilotprojekte zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und der Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts; Verordnungsermächtigung)
- § 53 ERegG (Jahresfahrplanerstellung, Konsultationsverfahren)
- § 53a ERegG neu (Veröffentlichung der Systemtrassenbelegung)
- § 54 ERegG (Nutzungsvertrag)
- § 56 ERegG (Anträge außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans)
- § 60 ERegG (Nutzung von Zugtrassen)
- § 61 ERegG (Schienenwegekapazität für Instandhaltungsarbeiten)
- § 66 ERegG (Die Regulierungsbehörde und ihre Aufgaben)
- § 72 (Besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen)
- § 80 ERegG (Übergangsregelung)
- Anlage 2 zu den §§ 10 bis 14 (Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringende Leistungen)
- Anlage 3 zu § 19 (Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen)
- Anlage 4 zu den §§ 25-27 (Anreizsetzung)
- Anlage 5 zu § 29 (Grundsätze und Eckdaten für Regulierungsvereinbarungen zwischen den zuständigen Stellen und Betreibern der Schienenwege)
- Anlage 6 zu § 34 (Abweichungen und Ergänzungen von Durchführungsrechtsakten der Kommission)
- Anlage 7 zu § 36 Absatz 2 und § 39 (Anforderungen in Bezug auf die Kosten der Eisenbahnanlagen und Zugangsentgelte)

ARTIKEL 7 ÄNDERUNG DES BUNDESEISENBAHNVERKEHRSVERWALTUNGSGESETZES

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

ARTIKEL 8 SCHLUSSVORSCHRIFTEN

- § 1 (Inkrafttreten)

BEGRÜNDUNG

A. ALLGEMEINER TEIL

- I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen
- II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs
- III. Alternativen
- IV. Gesetzgebungskompetenz
- V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

B. BESONDERER TEIL

Zu Artikel 1 (Bundesmobilitätsgesetz – BuMoG)

Zu Abschnitt 1: Allgemeine Vorschriften

- Zu § 1 (Zweck des Gesetzes)
- Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)
- Zu § 3 (Leitziele)

Zu Abschnitt 2: Leitziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr

- Zu § 4 (Mobilitätssicherung)

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

Zu § 6 (Klimaschutz und Energieeffizienz)

Zu § 7 (Verkehrssicherheit)

Zu § 8 (Gesundheitsschutz)

Zu § 9 (Umweltschutz)

Zu § 10 (Sozialverträglichkeit)

Zu § 11 (Lebenswerte Städte und Regionen)

Zu § 12 (Effizienz und Resilienz der Verkehrssysteme)

Zu Abschnitt 3: Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsplanung des Bundes

Zu § 13 (Allgemeine Vorschriften über den Bundesmobilitätsplan)

Zu § 14 (Abwägungsgebot und Planungsdirektiven)

Zu § 15 (Inhalte des Entwurfes des Bundesmobilitätsplans)

Zu § 16 (Bedarfsplan für die Verkehrsinfrastruktur)

Zu § 17 (Klimaschutzziele des Bundesmobilitätsplans)

Zu § 18 (Verfahren und Beteiligte)

Zu § 19 (Vorbereitungsverfahren)

Zu § 20 (Planungsverfahren)

Zu § 21 (Bericht zur Umsetzung von Maßnahmen)

Zu § 22 (Bericht über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur des Bundes)

Zu § 23 (Monitoring der Umsetzung der Ziele des Bundesmobilitätsplans)

Zu § 24 (Umsetzung durch Stellen des Bundes)

Zu § 25 (Maßnahmen nach Bedarfsplan)

Zu § 26 (Umsetzung durch die Länder)

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

Zu § 28 (Umsetzung von Klimaschutzziele durch die Länder)

Zu Abschnitt 4: Finanzierung von Mobilität und Verkehr

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

Zu § 30 (Budget zur Umsetzung des Bundesmobilitätsplans)

Zu § 31 (Verkehrsinfrastrukturfonds des Bundes)

Zu § 32 (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen)

Zu § 33 (Nutzungsentgelte)

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

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

Zu Abschnitt 5: Behörden, Aufgaben

Zu § 36 (Zuständige Behörden)

Zu § 37 (Bundesanstalt für Mobilität und Verkehr)

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

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

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

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

Zu Abschnitt 6: Anwendungs- und Übergangsbestimmungen

Zu § 42 (Anwendungs- und Übergangsvorschriften)

Zu § 43 (Aufhebung des Regionalisierungsgesetzes und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes)

Zu § 44 (Aufhebung des Schienenwegeausbaugesetzes und des Fernstraßenausbaugesetzes)

Zu Artikel 2 Änderungen des StVG und der StVO,

Zu § 6 StVG-E (Verordnungsermächtigungen)

§ 65 StVG-E (Übergangsbestimmung)

§ 45 StVO-E (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen)

Zu Artikel 3 Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

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

Zu § 3 FStrG-(Straßenbaulast)

Zu § 17b FStrG-E (Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung) Zu Artikel 4 Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Zu § 1 BFStrMG-E (Straßenmaut)

Zu § 3 BFStrMG-E (Mautsätze und Mautberechnung)

Zu § 11 BFStrMG-E (Mautaufkommen)

Zu Artikel 5 Änderung des AEG

Zu § 1 (Anwendungsbereich, Wettbewerbsbedingungen)

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

Zu § 12 (Tarife)

Zu § 12b (Dynamische Reise und Verkehrsdaten)

Zu § 13 (Anschluss an andere Eisenbahnen)

Zu § 15 (Gemeinwirtschaftliche Leistungen)

Zu § 23 (Freistellung von Bahnbetriebszwecken)

Zu Artikel 6 Änderung des ERegG

Zu § 1 (Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen)

Zu § 3 (Ziele der Regulierung)

Zu § 9a ERegG (Vorkonstruktion von Systemtrassen)

Zu § 9b (Planungsgrundsatz für Resilienzreserven)

Zu § 9c (Netznutzungskonzept)

Zu § 9d (Netznutzungsplan)

Zu § 9e (Systemtrassenbindung im Schienenpersonenverkehr)

Zu § 9f (Systemtrassenbindung im Schienengüterverkehr)

Zu § 9g (Systemtrassenbindung bei unwesentlichen Abweichungen)

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

Zu § 13 (Serviceeinrichtungen)

Zu § 15 (Werksbahnen)

Zu § 18 (Effektive Nutzung der Schienenwegkapazität)

Zu § 19 (Schienennetz-Nutzungsbedingungen)

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

Zu § 24 (Entgeltgrundsätze für Schienenwege)

Zu § 25 (Prüfung der Entgelte und Regulierung)

Zu § 26 (Entgeltnachlässe für Betreiber der Schienenwege)

Zu § 27 (Anwendung der Entgeltregelungen)

Zu § 40 ERegG (Entgelte für vorgehaltene Schienenwegkapazität)

Zu § 42 (Rechte an Schienenwegkapazität)

Zu § 42 (Rechte an Schienenwegkapazität)

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

Zu § 44 (Zuweisung von Zugtrassen und Schienenwegkapazität)

Zu § 45 ERegG a. F. (Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze)

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

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

Zu § 49 (Kapazitätsrahmenvertrag)

Zu § 49a (Verfahren zur Genehmigung von Kapazitätsrahmenverträgen)

Zu § 50 (Zeitplan des Zuweisungsverfahrens im Jahresfahrplan)

Zu § 51 (Antragstellung)

Zu § 52 (Jahresfahrplanerstellung, Koordinierungsverfahren, Streitbeilegungsverfahren)

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

Zu § 53 (Jahresfahrplanerstellung, Konsultationsverfahren)

Zu § 53a (Veröffentlichung der Systemtrassenbelegung)

Zu § 54 (Nutzungsvertrag)
Zu § 56 (Anträge außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans)
Zu § 60 (Nutzung von Zugtrassen) Zu § 61 (Schienenwegkapazität für Instandhaltungsarbeiten)
Zu § 66 (Die Regulierungsbehörde und ihre Aufgaben)
Zu § 72 (Besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen)
Zu § 80 ERegG (Übergangsregelung)
Zu Anlage 2 (zu den §§ 10 bis 14 – Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringende Leistungen)
Zu Anlage 3 (zu § 19 – Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen)
Zu Anlage 4 (zu den §§ 25 bis 27 – Anreizsetzung)
Zu Anlage 5 (zu § 29 – Grundsätze und Eckdaten für Regulierungsvereinbarungen zwischen den zuständigen Stellen und Betreibern der Schienenwege)
Zu Anlage 6 (zu § 34 Absatz 4 – Abweichungen und Ergänzungen von Durchführungsrechtsakten der Kommission)
Zu Anlage 7 (zu § 36 Absatz 2 und § 39 – Anforderungen in Bezug auf die Kosten der Eisenbahnanlagen und Zugangsentgelte)