



Dokumentation

**Ausgewählte Materialien zu den Themenkomplexen
Schieneninfrastruktur, Schienenverkehr (Nah- und Fernverkehr),
Eisenbahnrecht, öffentlicher Personennahverkehr sowie
Personenbeförderungsrecht**

Ausgewählte Materialien zu den Themenkomplexen Schieneninfrastruktur, Schienenverkehr (Nah- und Fernverkehr), Eisenbahnrecht, öffentlicher Personennahverkehr sowie Personenbeförderungsrecht

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 148/15
Abschluss der Arbeit: 30. November 2015
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Technologie; Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz; Tourismus

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Ausgewählte Materialien zu den Themenkomplexen Schieneninfrastruktur, Schienenverkehr (Nah- und Fernverkehr), Eisenbahnrecht, öffentlicher Personennahverkehr sowie Personenbeförderungsrecht	4

1. Einleitung

Die vorliegende Dokumentation listet eine Reihe von Informationen und Dokumenten auf, die sich mit allgemeinen und/oder speziellen Aspekten der Themenkomplexe Schieneninfrastruktur, Schienenverkehr (Nah- und Fernverkehr), Eisenbahnrecht, öffentlicher Personennahverkehr sowie Personenbeförderungsrecht auseinandersetzen.

Da auch nach aktuellen Bezügen gefragt wurde, sind die nachfolgend aufgelisteten Materialien chronologisch geordnet. Eine thematische Gliederung war insbesondere deshalb nicht sinnvoll, weil die Materialien jeweils meist mehrere grundsätzliche und/oder spezielle Fragen aus den genannten Themenkomplexen behandeln. Die aufgeführten Informationen sind der vorliegenden Dokumentation zum einen als **Anlage** beigefügt. Zum anderen werden die Links benannt, unter denen das jeweilige Dokument im Internet abrufbar ist. Und die Informationen, deren Verfügbarkeit darüber hinaus nicht weiter thematisiert wird, sind in der Bibliothek des Deutschen Bundestages erhältlich.

Die nachfolgend aufgeführten Materialien sollen lediglich dazu dienen, den Einstieg in die genannten Themenkomplexe zu erleichtern. Folglich erhebt die vorliegende Dokumentation auch nicht den Anspruch, sämtliche Informationen zu diesen Themenkomplexen aufzuführen.

2. Ausgewählte Materialien zu den Themenkomplexen Schieneninfrastruktur, Schienenverkehr (Nah- und Fernverkehr), Eisenbahnrecht, öffentlicher Personennahverkehr sowie Personenbeförderungsrecht

- **Bickelbacher, Paul (2015)**. Kommunale Verkehrsplanung. Dringende Erfordernisse und oft traurige Realität nachhaltiger Mobilität. Planerin – Mitglie der Fachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung. Ausgabe 05/15. Oktober 2015. Berlin. S. 27 – 29.

Anlage 1

Der Autor widmet sich den Anforderungen und Problemen bei der Aufstellung und Umsetzung von verkehrsplanerischen Zielen auf kommunaler Ebene. Die Publikation schließt mit einem 10-Punkte-Plan für eine integrative Verkehrsentwicklungsplanung, die das Ziel von nachhaltiger kommunaler Mobilität verfolgt.

- **Bieber, Roland/Maiani, Francesco (2015)**. Europäisches Verkehrsrecht. Die Rechtspraxis sämtlicher Verkehrsträger. 1. Auflage (2015). Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft.

Dieses Werk enthält eine umfassende Analyse der Entfaltung des Verkehrsrechts der Europäischen Union und eine systematische Darstellung der für die einzelnen Verkehrsträger (Straße, Binnenschifffahrt, Eisen-, See- und Luftverkehr) geltenden Regelungen.

- **Böckers, Veit/Haucap, Justus/Heimeshoff, Ulrich/Thorwarth, Susanne (2015)**. Auswirkungen der Fernbusliberalisierung auf den Schienenpersonenverkehr. Ordnungspolitische Perspektiven Nr. 76. Düsseldorfer Institut für Wettbewerbsökonomie (DICE) der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf. August 2015. Link: http://dupress.de/fileadmin/redaktion/DUP/Info_PDFs/DICE_OP/076_OP_Boeckers_Haucap_Heimeshoff_Thorwarth.pdf (letzter Abruf: 30. November 2015).

Im Januar 2013 trat die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes¹ in Kraft. Damit wurde die seit 1935 bestehende staatliche Marktzutrittsschranke für Fernbusverbindungen beseitigt. Nach bis zu diesem Zeitpunkt geltender Rechtslage wurde ein fahrplanmäßiger Busverkehr grundsätzlich nicht genehmigt, wenn eine parallele Eisenbahnverbindung vorhanden war. Die Studie setzt sich mit der Frage auseinander, ob und ggf. welche Wettbewerbseffekte aufgrund der Fernbusliberalisierung beim Schienenpersonenverkehr feststellbar sind.

- **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015).** Verkehr in Zahlen 2015/2016. 44. Jahrgang (September 2015). Hamburg: DVV Media Group GmbH. Link: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/K/verkehr-in-zahlen-2015-2016.pdf?__blob=publicationFile (letzter Abruf: 30. November 2015).

Dieses vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (**BMVI**) herausgegebene statistische Handbuch stellt das Verkehrsgeschehen in Deutschland und der europäischen Gemeinschaft dar und informiert über nahezu alle Aspekte des Verkehrs einschließlich seiner Stellung in der Volkswirtschaft.

- **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015).** Lärmschutz im Schienenverkehr. Alles über Schallpegel, innovative Technik und Lärmschutz an der Quelle. 3. Auflage (Mai 2015). Link: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/laerm-schutz-im-schienerverkehr-broschuere.pdf?__blob=publicationFile (letzter Abruf: 30. November 2015).

Diese ebenfalls vom BMVI herausgegebene Publikation setzt sich ausführlich mit dem Spezialthema des Lärmschutzes im Schienenverkehr auseinander. So werden u. a. die technischen Gegebenheiten sowie die immissionsschutzrechtlichen Rahmenbedingungen erläutert. Von besonderem Interesse dürften die Ausführungen zu den Initiativen des Bundes zur Lärmreduzierung sein.

- **Cramer, Michael (2015).** Nachmachen erwünscht. Wie die Verkehrswende in Europa gelingt. Planerin – Mitgliederfachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung. Ausgabe 05/15. Oktober 2015. Berlin. S. 18 – 20.

Anlage 2

In seinem kurzen Beitrag beschreibt der Autor die wichtigsten verkehrspolitischen Ziele der Europäischen Union und legt bestehende Hemmnisse dar. An Beispielen aus verschiedenen europäischen Ländern gibt er einen Überblick, wo und mit welchen Maßnahmen die europäische Verkehrswende² bereits angegangen wird.

- **Friedrich-Ebert-Stiftung (2015).** Optimierung oder Neugestaltung?. Zwei Szenarien einer zukünftigen Finanzierung des ÖPNV. Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative

¹ Personenbeförderungsgesetz vom 08.08.1990, BGBl. I S. 1690; zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.08.2015, BGBl. I S. 1474.

² Siehe **Europäische Kommission (2011).** A. a. O.

Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung. Juli 2015. Link: <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/11522.pdf> (letzter Abruf: 30. November 2015).

Die Studie erläutert die grundsätzlichen Gegebenheiten im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Dabei werden sowohl der Status quo der ÖPNV-Finanzierung als auch die derzeitigen und künftigen Herausforderungen für den ÖPNV dargestellt. Darauf aufbauend unterbreitet die Studie Vorschläge für eine Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung.

- **Gersdorf, Hubertus (2015).** Finanzierung und Regulierung der Eisenbahninfrastruktur – zwei Seiten einer Medaille. In: Miram, Frank/Schmoeckel, Mathias (Hrsg.). Eisenbahn zwischen Markt und Staat in Vergangenheit und Gegenwart. 2015. Tübingen: Mohr Siebeck. S. 107 – 122.

Anlage 3

Im Juli 2014 fand in Bonn die Tagung „Die Eisenbahn zwischen Markt und Staat in Vergangenheit und Gegenwart“ statt. Die Vorträge im Rahmen dieser Veranstaltung wurden in einem Tagungsband mit gleichem Namen veröffentlicht. Der o. g. Beitrag setzt sich zum einen mit den regulierungsrechtlichen Vorgaben im Hinblick auf die Schieneninfrastrukturfinanzierung sowie mit den Regelungen zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs auseinander. Zum anderen wird die Diskussion um die Implementierung einer Anreizregulierung im Eisenbahnrecht umfassend dargestellt.

- **Gertz, Carsten (2015).** Kommunale Verkehrspolitik. Über die permanente Unzufriedenheit mit dem Erreichten. Planerin – Mitgliederfachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung. Ausgabe 05/15. Oktober 2015. Berlin. S. 5 – 7.

Anlage 4

Der Beitrag setzt sich mit den Herausforderungen im Bereich der kommunalen Verkehrsplanung und Verkehrspolitik auseinander.

- **Glott-Richter, Michael (2015).** EU-Verkehrsforschungs- und Praxisobjekte. Mobilitätsprojekte im Spannungsfeld zwischen Kommune und Europa. Planerin – Mitgliederfachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung. Ausgabe 05/15. Oktober 2015. Berlin. S. 21 – 23.

Anlage 5

In seinem Beitrag setzt sich der Autor mit der EU-Förderpolitik und den geförderten Projekten der städtischen Verkehrsplanung auseinander. Dabei geht er anhand von Beispielen aus europäischen Städten der Frage nach, wie die EU-Förderung zur Lösung kommunaler Probleme beitragen kann.

- **Henke, Martin (2015).** Daseinsvorsorge im Schienenpersonennahverkehr. Anforderungen an die Regionalisierung. In: Miram, Frank/Schmoeckel, Mathias (Hrsg.). Eisenbahn zwischen Markt und Staat in Vergangenheit und Gegenwart. 2015. Tübingen: Mohr Siebeck. S. 139 – 144.

Anlage 6

In seinem Tagungsbeitrag³ setzt sich der Verfasser mit dem Istzustand der Regionalisierung sowie mit den sich daraus ergebenden Anforderungen an die zukünftige Entwicklung der Regionalisierung im Schienenpersonennahverkehr auseinander.

- **Monopolkommission (2015).** Bahn 2015: Wettbewerbspolitik aus der Spur?. Sondergutachten 69. Sondergutachten der Monopolkommission gemäß § 36 AEG. Juli 2015. Link: http://www.monopolkommission.de/images/PDF/SG/s69_volltext.pdf (letzter Abruf: 30. November 2015).

Das Sondergutachten der Monopolkommission befasst sich mit der Entwicklung des Wettbewerbs im Eisenbahnsektor:

„Die Monopolkommission sieht die Entwicklung des Wettbewerbs im Eisenbahnsektor weiterhin als nicht zufriedenstellend an. In den letzten Jahren gab es keine signifikanten Veränderungen der Situation. Die Deutsche Bahn AG dominiert die Segmente SPNV^[4], SPNV^[5] und SGV^[6] deutlich und wird diese Dominanz bei gleichbleibendem Trend auch mittel- bis langfristig behaupten. Die Monopolkommission geht davon aus, dass im Eisenbahnsektor weiterhin erhebliches Potenzial für die Entwicklung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs und damit einhergehende Wohlfahrtssteigerungen besteht. Um dieses Potenzial zu heben, ist eine umfassende Neugestaltung der Rahmenbedingungen erforderlich, sodass wichtige Wettbewerbshindernisse abgebaut und die stagnierende Entwicklung entscheidend gestärkt werden. Aktuell betätigen sich politische Entscheidungsträger jedoch nicht als Initiatoren für eine erfolgreiche Wettbewerbsentwicklung.“⁷

- **Schwedes, Oliver (2015).** Verkehrspolitik. Eine Farce. Planerin – Mitgliederfachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung. Ausgabe 05/15. Oktober 2015. Berlin. S. 8 – 10.

Anlage 7

Der Autor erläutert in seinem Beitrag die verkehrsplanerischen und verkehrspolitischen Prozesse der letzten Jahrzehnte.

- **Becker, Florian/Harms, Emma (2014).** Die Kompetenz der EU bei Erhalt und Ausbau der mitgliedstaatlichen Infrastruktur am Beispiel des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Infrastrukturrecht (IR). 11. Jahrgang (2014). München: C. H. Beck. S. 128 – 131.

Anlage 8

³ Siehe **Gersdorf, Hubertus (2015)**. A. a. O.

⁴ Schienenpersonennahverkehr.

⁵ Schienenpersonenfernverkehr.

⁶ Schienengüterverkehr.

⁷ Monopolkommission (2015). A. a. O. S. 81.

Regelungsgegenstand der Artikel 170 – 172 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)⁸ ist u. a. die Kompetenz der EU, zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze im Bereich der Verkehrsinfrastruktur beitragen zu können. Die Autoren gehen in ihrem Beitrag der Frage nach, wie weit diese Kompetenzen vor dem Hintergrund der originär nationalstaatlichen Verantwortung für die Entwicklung volkswirtschaftlich relevanter Infrastruktur reichen.

- **Bracher, Tilman/Gies, Jürgen/Thiemann-Linden, Jörg/Beckmann, Klaus J. (2014).** Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland. Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik gGmbH im Auftrag des Umweltbundesamtes. Februar 2014. Link: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_59_2014_umweltvertraeglicher_verkehr_2050_0.pdf (letzter Abruf: 30. November 2015).

In dieser vom Umweltbundesamt beauftragten und herausgegebenen Studie wird der Frage nachgegangen, wie verkehrspolitisch ein nachhaltiges Verkehrssystem in Deutschland bis zum Jahr 2050 aufgebaut werden könnte. In der Einleitung zu dieser Studie heißt es dazu u. a.:

„Verkehrspolitik wird überwiegend als Infrastrukturpolitik verstanden, die auf ein wachsendes Verkehrsaufkommen reagiert (Anpassungsplanung). Eine Prüfung, ob Verkehrsbedürfnisse auch durch andere Maßnahmen als den Neubau befriedigt werden können, findet bisher kaum statt. So stehen auf einigen Relationen freie Kapazitäten im Schienenverkehr und auf Wasserstraßen den überlasteten Straßen gegenüber, so dass sich durch ein Verkehrsmanagement und die Schaffung geeigneter Schnittstellen Alternativen zum Ausbau überlasteter Straßen ergeben könnten. Aber Verkehrspolitik ist in der Realität meist auf „harte“ Infrastrukturpolitik fokussiert, die zudem eher noch eine sektorale Perspektive einnimmt. [...]

Als Handlungsstrategie, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu reduzieren, wird bereits seit längerer Zeit eine stärkere Integration der Verkehrspolitik diskutiert. Hierzu zählt zum einen die modale Integration, also die Integration verschiedener Verkehrsträger, zum anderen die sektorale Integration. Dies vor dem Hintergrund, dass Verkehrspolitik eng mit anderen Politikfeldern verflochten ist.“⁹

- **Europäische Kommission (2014).** Verkehr. Vernetzte Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen Europas. Veröffentlichung in der Schriftenreihe „Die Europäische Union erklärt“ vom November 2014. Link: <http://bookshop.europa.eu/de/verkehr-pbNA0414871/?CatalogCategoryID=sciep2OwkgkAAAE.xjhtLxJz> (letzter Abruf: 30. November 2015).

⁸ Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Konsolidierte Fassung. ABL. EU Nr. C 326 vom 26.10.2012. S. 47.

⁹ Bracher, Tilman/Gies, Jürgen/Thiemann-Linden, Jörg/Beckmann, Klaus J. (2014). A. a. O. S. 30.

Diese Broschüre erläutert verkehrsträgerübergreifend die Chronologie, Hintergründe und Notwendigkeiten der europäischen Verkehrspolitik.

- **Hofreiter, Anton/Herzog, Rüdiger (2014).** Das neue Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Zukunft der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland. In: Mager, Thomas J. (Hrsg.). *Mobilität für die Stadt der Zukunft – Kommt nach der Energie- nun die Verkehrswende.* 2014. Köln: KSV Kölner Stadt- und Verkehrsverlag. S. 97 – 105.

Anlage 9

In ihrem Beitrag knüpfen die Autoren ebenfalls an die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes im Jahr 2013 an und erläutern deren Inhalt und Bedeutung u. a. für bestimmte Wirtschaftsakteure und Kommunen. Dabei setzen sich die Autoren auch mit der Fernbusliberalisierung auseinander. Einen weiteren Schwerpunkt ihres Beitrags bildet die Frage nach der zukünftigen ÖPNV-Finanzierung. Hier erläutern die Autoren kurz die rechtlichen Hintergründe und stellen ihre Argumente für die Notwendigkeit einer Reform der ÖPNV-Finanzierung dar.

- **Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Fachbereich WD 5 (2014).** Zur Frage der Zulässigkeit der Finanzierung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr durch Regionalisierungsmittel und zu weiteren mit dem Themenkomplex „Schienenverkehr in Deutschland“ zusammenhängenden Fragen. WD 5 – 3000 – 192/14. Sachstand der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestags vom 24. Oktober 2014.

Anlage 10

Diese Arbeit aus dem Jahr 2014 befasst sich u. a. mit den rechtlichen Vorgaben zur Finanzierung von Schienenverkehrsleistungen in Deutschland und der Praxis ihrer Erbringung. Einen Schwerpunkt bilden die Erläuterungen zu den rechtlichen Vorgaben für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

- **Friedrich-Ebert-Stiftung (2013).** Reformoptionen für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung und Verkehrspolitik in Deutschland. Straße, Schiene und ÖPNV. Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung, Oktober 2013. Link: <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/10278.pdf> (letzter Abruf: 30. November 2015).

Vor dem Hintergrund der erheblichen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedeutung von Mobilität befasst sich diese Studie mit

„aktuellen Fragen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung und der Verkehrspolitik in Deutschland. Dabei stehen der Straßen- und Eisenbahnsektor im Mittelpunkt. Zudem wird im Zusammenhang der föderalen Koordination der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsleistungen der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) diskutiert. Weiterhin werden Reformnotwendigkeiten und –optionen für den Schienenpersonenfernverkehr, den Schienengüterverkehr und die Steuerung der Deutschen Bahn ausgeführt.“¹⁰

¹⁰ So Friedrich Ebert-Stiftung (2013). A. a. O. S. 3.

-
- **Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Fachbereich WD 5 (2013).** Entgelte für die Nutzung von Schienenwegen nach deutschem Eisenbahnrecht. WD 5 – 3000 – 085/13. Sachstand der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestags vom 15. August 2013.

Anlage 11

Diese Arbeit aus dem Jahr 2013 legt zum einen die Grundzüge des deutschen Eisenbahnregulierungsrechts dar. Zum anderen werden die rechtlichen Vorgaben für die Regulierung der Entgelte für die Nutzung von Schieneninfrastruktur in Deutschland ausführlich erläutert. Ein Schwerpunkt bildet dabei das so genannte **lärmabhängige Trassenpreissystem** der DB Netz AG.

- **Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2013).** Weißbuch der Europäischen Kommission KOM (2011) 144. Stimmt der Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum sowie einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem? August 2012. Link: http://www.verkehr.tu-darmstadt.de/media/verkehr/fgvv/prof_boltze/WissBeirat_2013_Weissbuch_der_Europaeischen_Kommission_KOM_2011_144.pdf (letzter Abruf: 30. November 2015).

In diesem Beitrag setzt sich der Wissenschaftliche Beirat beim ehemaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung¹¹ kritisch mit dem Weißbuch der Europäischen Kommission¹² auseinander. Grundsätzlich werden die Ziele des Weißbuchs, bestehende Widersprüche und Umsetzungshindernisse im Hinblick auf die Zielerreichung benannt. Weiterhin enthält die Stellungnahme verkehrsträgerspezifische Analysen. Die Publikation schließt mit Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirates.

- **Europäische Kommission (2011).** Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem. KOM(2011) 144 endgültig. Weißbuch vom 28. März 2011. Link: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:DE:PDF> (letzter Abruf: 30. November 2015).

Ausgehend von den maßgeblichen global- und europapolitischen sowie wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erläutert dieses Weißbuch der Europäischen Kommission verkehrsträgerübergreifend die Entwicklungen im europäischen Verkehrssektor, die künftigen Herausforderungen und die aus ihrer Sicht in Betracht zu ziehenden politischen Initiativen mit einem Zeithorizont bis 2050.

¹¹ Für Informationen zum Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vgl. die Informationen auf der Internetseite des BMVI. Link: <http://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/G/wissenschaftlicher-beirat-beim-bundesminister-fuer-verkehr-und-digitale-infrastruktur.html> (letzter Abruf: 30.11.2015).

¹² Siehe **Europäische Kommission (2011)**. A. a. O.

-
- (ehemaliges) **Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2003)**. Bundesverkehrswegeplan 2003. Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland. Link: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/2003/bundesverkehrswege-plan-2003-beschluss-der-bundesregierung-vom-02-juli-2003.pdf?__blob=publicationFile (letzter Abruf: 30. November 2015).

Die Art. 87e, 89, 90 Grundgesetz¹³ weisen dem Bund bestimmte Verantwortungen im Bereich der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen sowie Bundeswasserstraßen zu, denen dieser durch Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege nachkommt. In diesem Zusammenhang stellt der im Jahr 2003 veröffentlichte Bundesverkehrswegeplan

„die Investitionsstrategie der Bundesregierung für die Verkehrsinfrastruktur dar. Für den Zeitraum 2001 bis 2015 ergibt sich für die drei Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasserstraße unter Berücksichtigung der Haushaltsmittel von jährlich ca. 10 Mrd. Euro ein Finanzvolumen in der Größenordnung von 150 Mrd. Euro. [...]

Basis der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans war die Verkehrsprognose 2015, welche die Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2015 modellgestützt abschätzt.“¹⁴

Die Arbeiten zur Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 dauern nach wie vor an.¹⁵

ENDE DER BEARBEITUNG

¹³ Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung; zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.12.2014, BGBl. I S. 2438.

¹⁴ So die Informationen auf der Internetseite des BMVI. Link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bundesverkehrswegeplan-2003.html> (letzter Abruf: 30.11.2015).

¹⁵ Vgl. dazu die Informationen auf der Internetseite des BMVI. Link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bundesverkehrswegeplan-2015.html> (letzter Abruf: 30.11.2015).