

**Beschluss-
Sammlung
der
Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig**

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Elektromobilität

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Hinsichtlich der öffentlichen Beschaffungsinitiative für Elektrofahrzeuge setzt sich die Verkehrsministerkonferenz dafür ein, dass die Länder sich im Rahmen der "Allianz für nachhaltige Beschaffung" weiterhin aktiv beteiligen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz setzt sich dafür ein, dass die Länder in ihren Beschaffungsstrategien Zielwerte hinsichtlich des Anteils der insgesamt neu anzuschaffenden oder neu anzumietenden Elektrofahrzeuge und besonders emissionsarmer Fahrzeuge festlegen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz sieht die Notwendigkeit für Festlegungen, mit denen die Voraussetzungen für eine rechtssichere und republikweit harmonisierte Umsetzung der Elektromobilitätsstrategie der Bundesregierung geschaffen und inkompatible technische Entwicklungen vermieden werden. Dabei sind insbesondere die erforderlichen Regelungen für die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum einzubeziehen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, den vorgenannten Regelungsbedarf in enger Zusammenarbeit mit den Gebietskörperschaften mit hoher Priorität zu bearbeiten, auch um spätere Nachrüstungen und Umbauten an der Ladeinfrastruktur gering zu halten.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, die vorgenannten Themen auch in die Begleitforschung der "Schaufenster Elektromobilität" einzubeziehen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, in der Herbstsitzung 2014 einen umfassenden Bericht vorzulegen, insbesondere zu den sozialen Aspekten. Dabei sollen auch Hintergründe zu den Forderungen und Aktivitäten der Fahrerorganisationen dargestellt werden, denen sich deutsche Fahrer angeschlossen haben und die gemeinsam mit Unternehmen eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen fordern.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD eine Aufstockung der Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur vorsieht.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt jedoch fest, dass die bislang vorgesehenen Bundesmittel in Höhe von 5 Mrd. Euro im Vierjahreszeitraum von 2014 bis 2017 sowie die im Koalitionsvertrag vorgesehene Ausweitung der Nutzerfinanzierung bei weitem nicht ausreichen werden, um das Problem der gravierenden Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu lösen.

Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass die von Bund und Ländern eingesetzten Kommissionen "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" und "Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" den jährlichen Mehrbedarf auf allen staatlichen Ebenen (Bund, Länder, Städte, Kreise, Gemeinden) mit 7,2 Mrd. Euro beziffern, wenn der aufgelaufene Investitionsstau in den nächsten 15 Jahren abgebaut werden soll, davon allein 3,2 Mrd. Euro für die Bundesverkehrswege (Straße, Schiene, Wasserstraße), dabei stehen Erhalt und Sanierung im Vordergrund.

Ohne ausreichende Finanzierungsgrundlage wird der Substanzverzehr der Verkehrsinfrastruktur anhalten mit negativen Folgen für Wirtschaftswachstum, Wohlstand und Mobilität in Deutschland.

3. Die Verkehrsministerkonferenz hält ihren in der Sonderkonferenz vom 2. Oktober 2013 artikulierten Lösungsvorschlag (insbesondere Ziffer 14 des Beschlusses) weiterhin für eine geeignete Grundlage, um dieses Ziel zu erreichen.

Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, die Finanzmittel bedarfsgerecht und überjährig zur Verfügung zu stellen und zur Abarbeitung des dringenden Nachholbedarfs an Bestandsnetzen ein Sondervermögen nachholende Sanierung zu schaffen.

4. Die Verkehrsministerkonferenz geht vor dem Hintergrund der Ankündigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, zur Sicherung einer nachhaltigen Infrastrukturfinanzierung weitere vierspurige Bundesfernstraßen in das bestehende Mautsystem einzubeziehen, davon aus, dass diesem ersten Schritt die Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle außerörtlichen Bundesstraßen noch in dieser Legislaturperiode folgen wird. Dieses Ziel hat sich die amtierende Bundesregierung im Koalitionsvertrag gesetzt.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet in diesem Zusammenhang das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, baldmöglichst einen Fahrplan und ein Konzept zur Umsetzung des Zieles und zur Sicherung der Mauteinnahmen zu übermitteln. Dies ist aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz umso dringlicher vor dem Hintergrund, dass der derzeitige Vertrag zur Erhebung der Lkw-Maut zum 31. August 2015 auslaufen soll und maximal bis zum 31. August 2018 verlängert werden kann.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihre Forderung aus ihrem Beschluss vom 2. Oktober 2013, die den Einsatz der GVFG-Mittel auch für Erhalt und Sanierung ermöglicht. Sie erneuert ihre Aufforderung an die Bundesregierung, die Nachfolgeregelungen für das GVFG-Bundesprogramm und für die sog. Entflechtungsmittel bis Ende 2015 zu schaffen und weist auf den akuten Handlungsbedarf vor allem bei der kommunalen Infrastruktur hin. Wegen der Eilbedürftigkeit spricht sich die Verkehrsministerkonferenz dagegen aus, die Nachfolgeregelungen für das GVFG-Bundesprogramm und für die sog. Entflechtungsmittel zum Gegenstand der Verhandlungen über eine Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen zu machen, da für diesen Verhandlungsprozess noch kein

verlässlicher Zeitplan besteht und er aufgrund der komplexen Anforderungen vermutlich die ganze Legislaturperiode andauern wird.

7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Vorsitzenden, diesen Beschluss dem Vorsitzenden der Ministerpräsidentenkonferenz und dem Bundesminister der Finanzen mit der Bitte um Kenntnisnahme zu übersenden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 4.5 der Tagesordnung:

Erfahrungsaustausch zur Optimierung von Planungsverfahren

1. Die Vorgehensweise bei Planungsverfahren unterscheidet sich je nach Verkehrsträger. Ein effizienter Erfahrungsaustausch macht deshalb eine verkehrsträgerspezifische Betrachtung der Planungsverfahren nötig.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass wegen der Unterschiedlichkeiten der Verfahren der Erfahrungsaustausch über Planungsverfahren in den verkehrsträgerspezifischen Arbeitskreisen bereits geleistet wird.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 4.6 der Tagesordnung:

Sachstand Bundesverkehrswegeplanung 2015

Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 4.7 der Tagesordnung:

Bewältigung des polizeilichen Einsatzgeschehens bei Fußballspielen;
Sachstand zur Umsetzung der durch die IMK geforderten Maßnahmen
durch DFB und DFL (NKSS-Bericht)

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Fortschreibung des "Nationalen Konzepts Sport und Sicherheit" (NKSS). Die darin beschriebenen Ziele und Leitlinien können nur in einem eng abgestimmten Zusammenwirken aller Netzwerkpartner realisiert werden. Für eine dauerhaft nachhaltige bundesweite Lösung müssen die Vereine bzw. die DFL eine aktive Rolle in der Organisation und Finanzierung der Angebote übernehmen.
2. Sie bittet den Arbeitskreis Öffentlicher Personenverkehr, die konkreten Erfahrungen mit dem im Bericht genannten Pilotprojekt in Nordrhein-Westfalen sowie Maßnahmen anderer Länder zur Organisation des Fanreiseverkehrs auszuwerten und in der Herbstsitzung der Verkehrsministerkonferenz zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 4.8 der Tagesordnung:

Schutz vor Lärm - Verbesserung der Grundlagen für Lärmschutzmaßnahmen

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Absicht der Bundesregierung, entsprechend den Forderungen aus dem Koalitionsvertrag die Bemühungen um den Schutz vor Verkehrslärm noch zu verstärken. Dies entspricht den bisherigen Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenz zu diesem Thema.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt im Blick auf den angestrebten Ausbau der Lärmsanierung an Bestandsstrecken (Straße und Schiene), dass hierzu insbesondere eine massive Aufstockung der entsprechenden Haushaltstitel des Bundes erforderlich ist. Nur dann kann perspektivisch überhaupt eine allmähliche Annäherung der Sanierungs-Orientierungswerte an die Neubau-Grenzwerte möglich werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert ebenso daran, dass es aufgrund des unübersehbaren Aufwands im Bestand der Verkehrswege, der noch jahrzehntelange Anstrengungen erfordern wird, falsch und irreführend wäre, einen (individuellen) rechtlichen Anspruch auf Lärmsanierungsmaßnahmen auch nur politisch zu versprechen, geschweige denn zu kodifizieren. Den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern - und dem Rechtsfrieden - ist nur mit tatsächlich umsetzbaren und einlösbaren Zusagen gedient.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, alle weiteren Schritte in dieser Sache im engen fachlichen Austausch mit den Ländern zu erörtern. Dabei sind auch Fragen der Umsetzbarkeit bei den zuständigen Behörden zu beachten.

5. Die Verkehrsministerkonferenz beabsichtigt, sich mit dem Diskussionsstand in dieser Sache in ihrer Herbstsitzung 2014 zu befassen, und erwartet hierzu einen Bericht des Bundes. Dieser sollte insbesondere auch auf die planungssichere Verstärkung der Haushaltsmittel für die Lärmsanierung in den kommenden Jahren eingehen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 4.9 der Tagesordnung:

Automatisiertes Fahren

1. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), zu den bisherigen nationalen sowie internationalen Aktivitäten auf dem Gebiet des Automatisierten Fahrens zur Herbstsitzung 2014 zu berichten. Der Bericht sollte zudem zu den zu berücksichtigenden straßenverkehrsrechtlichen und technologischen Aspekten, die im Zusammenhang mit dem weiteren Fortschreiten der Automatisierung der Fahraufgabe zu erwarten sind, Auskunft geben. Weiterhin sollten die aus Sicht des BMVI für eine Einführung der Automatisierung von Straßenfahrzeugen notwendigen Schritte in Bezug auf Forschung und Entwicklung, Erprobung, Standardisierung und Zertifizierung sowie Schaffung der notwendigen Infrastrukturen dargestellt werden.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, die Länder zum Thema Automatisiertes Fahren frühzeitig und angemessen zu beteiligen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Revision der Regionalisierungsmittel

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Bahnpolitik zum Stand des Gutachtens zur Revision der Regionalisierungsmittel zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert daran, dass die Regionalisierungsmittel konstitutiver Bestandteil der Bahnreform von 1994 u. a. mit Übertragung der Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die Länder sind.
3. Die Verkehrsministerkonferenz hält fest, dass der öffentliche Personennahverkehr unerlässlicher Bestandteil des Gesamtverkehrssystems in der Bundesrepublik Deutschland ist und dabei auch weiterhin einen wesentlichen Beitrag für den sozialen und ökonomischen Zusammenhalt zu leisten hat.
4. Der öffentliche Personennahverkehr steht vor erheblichen Herausforderungen. Hier ist der Bund gefordert, die von den Ländern in ihrem Gutachten ermittelten Gesamtbedarfe als Basis für die den Ländern zuzuweisenden Mittel im anstehenden Gesetzgebungsverfahren aufzugreifen. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet daher eine Erhöhung sowie eine bedarfsgerechte Dynamisierung der Regionalisierungsmittel.
5. Um im bislang vorgesehenen Zeitplan zu bleiben (voraussichtliche Zuleitung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung zur Revision der Regionalisierungsmittel: August 2014), beschließt die Verkehrsministerkonferenz die Durchführung einer Sonder-Verkehrsministerkonferenz noch vor der parlamentarischen Sommerpause (am 11. Juli 2014 in Berlin) zum Thema "Revision der Regionalisierungsmittel".

6. Eine länderoffene Arbeitsgruppe unter Leitung des Staatssekretärs des Vorsitzlandes wird auf Grundlage der Vorarbeiten der GKVS und auf Basis der vorliegenden Gutachten mit der inhaltlichen Vorbereitung der Sonder-Verkehrsministerkonferenz beauftragt.
7. Für den Fall, dass das Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes nicht zeitgerecht bis Ende 2014 abgeschlossen werden kann, fordert die Verkehrsministerkonferenz den Bund bereits jetzt auf, dafür Sorge zu tragen, dass auch im Jahr 2015 die Regionalisierungsmittel wie bisher einschließlich der bisherigen Dynamisierungsrate an die Länder weiter gezahlt werden.
8. Wegen der besonderen Bedeutung der Entwicklung der Regionalisierungsmittel für die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland bittet die Verkehrsministerkonferenz ihren Vorsitzenden, die Ministerpräsidentenkonferenz und den Bundesminister der Finanzen über den Stand des Revisionsverfahrens und den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz zu unterrichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) -
Verhandlungen mit der DB AG

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zum Stand der Verhandlungen über den Abschluss einer Folge-LuFV zwischen Bund und DB AG zur Kenntnis. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der Bund entsprechend langjähriger Länderforderungen prüft, eine Qualitätskennziffer zur Kapazität aufzunehmen und die Prüfungsrechte für den Bundesrechnungshof zu verbessern, und dass eine möglichst vollständige LuFV II bereits zum September 2014 erstellt werden soll.
2. Die wesentlichen Forderungen der Länder hinsichtlich einer Folge-LuFV sind in den Beschlüssen der GKVS vom 17./18. September 2012 und der Verkehrsministerkonferenz vom 10./11. April 2013 aufgeführt. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt insoweit diese Forderungen insbesondere auch hinsichtlich der Beteiligung der Länder bei der Mitwirkung der Ausgestaltung der LuFV und einer möglichen Änderung der Quote bei den Maßnahmen nach Anlage 8.7.
3. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass der finanziellen Ausstattung der Folge-LuFV durch den Bund für die Zukunft eine besondere Bedeutung zukommt, weil die Mittelausstattung der LuFV einen unmittelbaren Einfluss auf die Höhe der Infrastrukturbenutzungsentgelte ausübt. Für die Länder muss sichergestellt sein, dass die Infrastrukturbenutzungsentgelte zukünftig nicht stärker steigen, als dies der Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel entspricht. Nur dann können der SPNV im bisherigen Umfang auf Dauer weiterfinanziert und notwendige Verbesserungen umgesetzt werden.

4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund daher auf, die Folge-LuFV finanziell so auszustatten, dass allen Erfordernissen hinsichtlich der Ersatzinvestitionen insbesondere auch im Brückenbereich und der Leit- und Sicherungstechnik seitens der DB AG nachgekommen und der Anstieg der Infrastrukturbenutzungsentgelte entsprechend begrenzt werden kann. Für Aus- und Neubauvorhaben im SPNV ist eine deutliche Erhöhung der bisherigen in der LuFV verankerten Mittel erforderlich. Hierfür wird ein Betrag von 250 Mio. Euro pro Jahr als angemessen angesehen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen hinsichtlich der Erarbeitung von Kapazitätskennzahlen für Teilnetze oder das Gesamtnetz weiter voranzubringen, damit mittelfristig Kriterien für die Beurteilung des Netzzustandes zusätzlich zur Verfügung stehen.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, in der Herbstsitzung 2014 der Verkehrsministerkonferenz über den Sachstand der Folge-LuFV zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 5.3 der Tagesordnung:

Verringerung des Schienenverkehrslärms

1. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt mit Nachdruck das auch in der Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung enthaltene Ziel, den Schienenverkehrslärm deutschlandweit bis zum Jahr 2020 zu halbieren. Sie verweist darauf, dass mit Blick auf dieses Ziel beispielsweise mit der Abschaffung des Schienenbonus und der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems grundsätzlich bereits Fortschritte erreicht worden sind.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet von den getroffenen und weiter beabsichtigten Maßnahmen zur Verringerung des Schienenverkehrslärms deutliche Fortschritte und hält derzeit die Diskussion eines Spitzenwertkriteriums im Hinblick auf die Struktur des nächtlichen Schienenverkehrs nicht für zielführend.
3. Die Verkehrsministerkonferenz weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Einführung eines Spitzenwertkriteriums zu erheblichen Investitionserfordernissen beim Neubau und der Lärmsanierung von Schienenwegen führen wird und daher die Finanzmittelausstattung im Schienenbereich für Lärmvorsorge und -sanierung verbessert werden muss. Zugleich sind Ungleichbehandlungen gegenüber dem Verkehrsträger Straße zu verhindern, um Wettbewerbsnachteile für den grundsätzlich umweltfreundlichen Schienengüterverkehr gegenüber dem Verkehrsträger Straße zu vermeiden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 5.4 der Tagesordnung:

Deutschlandtakt

Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis und bittet es, auf der nächsten Sitzung der GKVS im Herbst 2014 über den aktuellen Stand der Machbarkeitsstudie zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 5.6 der Tagesordnung:

Planungskostenbudget für Schieneninfrastrukturprojekte

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt und unterstützt die Zielstellung im aktuellen Koalitionsvertrag auf Bundesebene, im System Schiene für einen "sachgerechten Planungsvorrat" sorgen zu wollen, der den Aus- und Neubau wichtiger Schienenverkehrsverbindungen sichert. Sie fordert die Bundesregierung auf, die hierfür erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihren Beschluss vom 4./5. Oktober 2012 und fordert die Bundesregierung auf, die damals unter Ziffer 4 genannten Eckpunkte zu berücksichtigen und den Ländern alljährlich die fortgeschriebene Projektliste einschließlich der für die einzelnen Projekte zur Verfügung gestellten Planungsmittel zur Kenntnis zu geben.
3. Angesichts der zum Teil sehr zögerlichen Aufnahme von Planungen durch die Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG fordert die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung auf, dafür Sorge zu tragen, dass neben den entsprechenden Finanzmitteln auch die erforderlichen personellen Kapazitäten zur Durchführung der Planungen bereitstehen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihre Bitte aus Ziffer 5 des Beschlusses vom 4./5. Oktober 2012, den Ländern das Gutachten des damaligen BMVBS zur Planungskostenpauschale zur Kenntnis zu geben.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 5.7 der Tagesordnung:

Novellierung der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen - BOStrab

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den mündlichen Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz hält die zeitnahe Novellierung der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab) für zwingend erforderlich, um das geltende Regelwerk insbesondere an die aktuellen technischen Entwicklungen und die europarechtlichen Vorgaben anzupassen. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz ist das Verfahren zum Erlass der Änderungsverordnung kurzfristig einzuleiten.
3. Das BMVI wird gebeten, der Verkehrsministerkonferenz in der Herbstsitzung 2014 über den aktuellen Stand zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 6.2 der Tagesordnung:

Falschfahrten auf Bundesfernstraßen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 13. Februar 2014 zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, zur Herbstsitzung 2014 der Verkehrsministerkonferenz erneut zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 6.3 der Tagesordnung:

Auswirkungen der Neufassung der Technischen Regeln für Arbeitsstätten ASR A 5.2 auf die Realisierbarkeit von Baumaßnahmen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Freistaates Sachsen zu den Auswirkungen der Neufassung der Technischen Regeln für Arbeitsstätten ASR A 5.2 auf die Realisierbarkeit von Baumaßnahmen zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz lehnt die derzeitige Fassung der ASR A 5.2 ab. Die zwingende notwendige Sicherheit der Arbeitskräfte darf nicht zu Lasten der Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer hergestellt werden. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet daher, dass die konkurrierenden Vorschriften für Straßenbaustellen RSA und ASR, in Abstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden, zwischen den zuständigen Ministerien Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gemeinsam mit den Ländern entsprechend harmonisiert werden. Dabei sind von Ausweich- und Umleitungsverkehren ausgehende Gefahren zu berücksichtigen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, beim BMAS darauf hinzuwirken, dass bei der Neufassung der Technischen Regeln für Arbeitsstätten ASR A 5.2 notwendige Übergangsvorschriften im Hinblick auf laufende Projekte und Ausschreibungsverfahren berücksichtigt werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, im Herbst 2014 über das Ergebnis zu berichten.
5. Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, den Beschluss dem BMAS zu übersenden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 6.4 der Tagesordnung:

Umweltzonen: Gegenseitige Anerkennung der Umweltplaketten
Deutschland - Tschechien

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Initiative für eine Anerkennung der Umweltplaketten deutscher und tschechischer Kraftfahrzeuge auf der Grundlage gleichwertiger Anforderungen an diese Plaketten und der Gegenseitigkeit.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), die Verhandlungen mit der Tschechischen Republik zu einem "Memorandum of Understanding" zur gegenseitigen Anerkennung von Plaketten abzuschließen, wenn innerstaatlich ein einheitlicher Vollzug zur Anerkennung tschechischer Plaketten gewährleistet ist.
3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem BMUB ein Mustererlass abgestimmt worden ist, der eine einheitliche und zeitnahe Anerkennung der tschechischen Plaketten auf Grundlage von § 1 Absatz 2 35. Bundes-Immissionschutzverordnung (BImSchV) gewährleisten soll (siehe Anlage). Der Mustererlass soll kurzfristig im Verkehrsblatt des BMVI veröffentlicht werden und möglichst bis zum 1. Oktober 2014 Wirkung entfalten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Umweltministerkonferenz, im Mai 2014 ebenfalls der gegenseitigen Anerkennung der Umweltplaketten zuzustimmen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass eine zeitnahe und bundesweite einheitliche Anerkennung der Plaketten zu gewährleisten ist, um den Verhandlungserfolg mit Tschechien nicht zu gefährden.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMUB, kurzfristig - spätestens im ersten Halbjahr 2015 - durch eine Änderung der 35. BImSchV eine gesetzliche Grundlage für die Anerkennung von Umweltplaketten weiterer Mitgliedstaaten der EU mit vergleichbaren Anforderungen an die Plaketten zu schaffen, um den hohen Verwaltungsaufwand, den die vorgeschlagene Lösung mit Tschechien für die Länder mit sich bringt, für die Anerkennung von Umweltplaketten aus anderen EU-Ländern nicht wiederholen zu müssen. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz kann die entsprechende Passage im Mustererlass geändert werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 7.1 der Tagesordnung:
Festlegung von Flugverfahren

1. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt, dass die für die Planfeststellung zuständigen Landesluftfahrtbehörden bei künftigen Flughafen-Ausbauverfahren noch enger mit der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) im Hinblick auf die Planung von Flugverfahren zusammenarbeiten und insoweit einen detaillierten Prüfprozess vornehmen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet von der DFS (trotz Personalabbaus) und dem BAF sicherzustellen, dass in künftigen Flughafen-Ausbauverfahren detaillierte und valide Stellungnahmen zu den betreffenden künftigen Flugverfahren gegenüber der Planfeststellungsbehörde abgegeben werden. DFS und BAF werden gebeten, für die Abwägung im Rahmen der Planfeststellung die betreffende Flugverfahrensplanung so konkret und "zukunftssicher" wie möglich zu erstellen. Bei der Festlegung bzw. bei Änderungen von Flugverfahren nach der luftrechtlichen Planfeststellung ist zu prüfen, ob die geplanten Änderungen dem Abwägungskonzept der Planfeststellung eines Flugplatzes weiterhin entsprechen und die veränderten Flugverfahren zu keinen neuen, unbewältigten Konflikten im Natur- und Umweltbereich führen.

Die Verkehrsministerkonferenz fordert die DFS und das BAF auf, nach der Inbetriebnahme eines neuen oder wesentlich geänderten Flugplatzes eine Validierung der festgelegten Flugverfahren vorzunehmen und insbesondere zu prüfen, ob die tatsächlichen Flugwege und realisierten Flughöhen im Einwirkungsbereich des Flugplatzes mit den festgelegten Flugverfahren und dem Abwägungskonzept der Planfeststellung im Einklang sind.

3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die Information/ Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern bei der Festlegung von Flugverfahren bzw. bei der wesentlichen Änderung von Flugverfahren sicherzustellen und insoweit Transparenz herzustellen. Hierzu bietet sich z. B. ein vom BAF betreutes internetbasiertes Informations- und Beteiligungsverfahren an. Ferner ist eine Beteiligung der betroffenen Gemeinden an der Arbeit der jeweiligen Fluglärmkommission sicherzustellen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 7.2 der Tagesordnung:

Beihilfeproblematik von Flughäfen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, gemeinsam mit den Ländern kurzfristig einen nationalen Kriterienkatalog für nicht wirtschaftliche Tätigkeiten zu erarbeiten und erforderlichenfalls zu notifizieren.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die GKVS und den Arbeitskreis Luftverkehr, zur nächsten Sitzung über die Fortschritte der nationalen Umsetzung der Beihilferichtlinien zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 7.3 der Tagesordnung:

Flugnavigationsanlagen und Ausbau der Windenergieerzeugung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Beschluss der Umweltministerkonferenz zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt die GKVS und den Arbeitskreis Luftverkehr, zur nächsten Sitzung über die aktuellen Entwicklungen zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. April 2014
in Leipzig

Punkt 7.4 der Tagesordnung:

Bedarfsgerechte Befeuerung von Windkraftanlagen

1. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, technische Möglichkeiten für eine bedarfsorientierte Schaltung der Befeuerung von Windkraftanlagen zu prüfen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, zur Herbstsitzung 2014 über den Sachstand zu berichten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, diesen Beschluss der Umweltministerkonferenz mit der Bitte um Befassung und Unterstützung zu übermitteln.

Umweltzonen: Gegenseitige Anerkennung der Umweltplaketten Deutschland – Tschechien“

Bekanntmachung zur Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006¹, die durch Artikel 1 der Verordnung vom 5. Dezember 2007² geändert worden ist:

Mustererlass zur Anerkennung von Plaketten nach der tschechischen Regierungsverordnung über die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu Schadstoffgruppen und über Umweltplaketten

1. Vorbemerkung

Die tschechische Regierung hat mit der Regierungsverordnung über die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu Schadstoffgruppen und über Umweltplaketten (Gesetzessammlung Nr. 56/2013/Sb) Regelungen für die Ausgabe von Umweltplaketten geschaffen. Auf Grundlage dieser Regierungsverordnung soll im Jahr 2014 eine erste Umweltzone in Prag eingerichtet werden. Sowohl die Vorgaben zur Zuordnung der Schadstoffgruppen zu den Plaketten als auch die Anforderungen an die Ausgabe der Umweltplaketten sind mit den entsprechenden Vorgaben in der 35. BImSchV bezogen auf das Anspruchsniveau sowie den Regelungsinhalt gleichwertig. Lediglich die achteckige Form der tschechischen Plaketten weicht von der hiesigen runden Form ab.

Im Interesse deutscher und tschechischer Autofahrer ist beabsichtigt, eine gegenseitige Anerkennung der deutschen und tschechischen Plaketten herbeizuführen. Dabei werden die tschechischen Plaketten entsprechend den deutschen Plaketten, die auf dem Zusatzzeichen zu Zeichen 270.1 Straßenverkehrs-Ordnung (Ifd. Nr. 46 der Anlage 2 Abschnitt 6 zu § 41 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013) dargestellt werden, behandelt. Eine solche gegenseitige Anerkennung der Umweltplaketten ist umweltpolitisch sachgerecht und liegt im Interesse der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Konkret ist dazu in 2014 der Abschluss eines Memorandum of Understanding zwischen Tschechien und Deutschland vorgesehen.

In Deutschland soll die innerstaatliche Anerkennung tschechischer Plaketten durch Allgemeinverfügungen der zuständigen Länderbehörden durch Erlass auf Grundlage des § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV erreicht werden. Diese Verfügungen sollten bis zum 1. Oktober 2014 wirksam werden, um eine zeitliche Synchronisierung mit der Vorgehensweise in Tschechien herzustellen. Dort soll die Anerkennung der deutschen Plaketten voraussichtlich noch in diesem Jahr durch eine Änderung des Gesetzes über die Luftreinhaltung (Gesetzessammlung Nr. 201/2012/Sb) und der Regierungsverordnung über die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu Schadstoffgruppen und über Umweltplaketten (Gesetzessammlung Nr. 56/2013/Sb) sichergestellt werden.

¹ BGBl Jahrgang 2006 Teil I Nr. 46, S. 2218, ausgegeben zu Bonn am 16. Oktober 2006.

² BGBl Jahrgang 2007 Teil I Nr. 61, S. 2793, ausgegeben zu Bonn am 7. Dezember 2007.

Die Bundesregierung plant, im Rahmen der nächsten Änderung der 35. BImSchV voraussichtlich im Laufe dieser Legislaturperiode eine gesetzliche Grundlage für die Anerkennung von Umweltplaketten weiterer Mitgliedstaaten der EU mit vergleichbaren Anforderungen an die Plaketten zu schaffen.

2. Mustererlass

Zur Herbeiführung der gegenseitigen Anerkennung von Umweltplaketten im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik geben daher das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit den für den Straßenverkehr zuständigen Obersten Straßenverkehrsbehörden und den für den Immissionsschutz zuständigen Obersten Immissionsschutzbehörden der Länder nachfolgenden Mustererlass zur Anerkennung von Plaketten nach der tschechischen Regierungsverordnung über die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu Schadstoffgruppen und über Umweltplaketten bekannt:

Zum Zwecke der Anerkennung von Plaketten nach der tschechischen Regierungsverordnung über die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu Schadstoffgruppen und über Umweltplaketten ist wie folgt zu verfahren:

- Die Befreiung von Kraftfahrzeugen der Klassen M und N³, die nach der tschechischen Regierungsverordnung über die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu Schadstoffgruppen und über Umweltplaketten vom 6. Februar 2013 mit einer Plakette gekennzeichnet sind, von den Verkehrsverboten im Sinne des § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erfolgt im Wege der Allgemeinverfügung durch Erlass.
- Die Ausnahme von den Verkehrsverboten gilt danach nur, wenn die Plaketten der Kraftfahrzeuge der Klassen M und N, die nach der tschechischen Regierungsverordnung über die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu Schadstoffgruppen und über Umweltplaketten vom 6. Februar 2013 (Gesetzessammlung Nr. 56/2013/Sb) gekennzeichnet sind, dieselbe Farbe aufweisen, wie die im Zusatzzeichen zum Zeichen 270.1 zur Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Ifd. Nr. 46 der Anlage 2 Abschnitt 6 zu § 41 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013⁴) angezeigten Plaketten nach § 2 Absatz 1 i.V.m. Anhang 1 der 35. BImSchV. Durch dieses Erfordernis wird sichergestellt, dass lediglich die Kraftfahrzeuge von den Verkehrsverboten ausgenommen werden, die hinsichtlich ihrer Schadstoffemissionen den nach der 35. BImSchV gekennzeichneten Fahrzeugen mit einem geringen Beitrag zur Schadstoffbelastung entsprechen.
- Die Allgemeinverfügung (Erlass) weist mindestens den folgenden Regelungsinhalt auf:

⁴ BGBl Jahrgang 2013 Teil I Nr. 12, S. 367, ausgegeben zu Bonn am 12. März 2013.

„Allgemeinverfügung (Erlass) vom

Kraftfahrzeuge der Klassen M und N⁵, die mit einer Plakette nach der tschechischen Regierungsverordnung über die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu Schadstoffgruppen und über Umweltplaketten vom 6. Februar 2013 (Gesetzessammlung Nr. 56/2013/Sb) gekennzeichnet sind, sind auf Grundlage des § 1 Absatz 2 der 35. BImSchV von den Verkehrsverboten innerhalb einer Umweltzone unter der in Satz 2 bezeichneten Voraussetzung ausgenommen.

Die Befreiung gilt nur, wenn die Fahrzeuge eine Plakette aufweisen, die dieselbe Farbe aufweist wie die im Zusatzzeichen zum Zeichen 270.1 zur Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Ifd. Nr. 46 der Anlage 2 Abschnitt 6 zu § 41 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013, BGBl. I S. 367) angezeigten Plaketten nach § 2 Absatz 1 i.V.m. Anhang 1 der 35. BImSchV. Dann gelten diese tschechischen Plaketten als die auf dem Zusatzzeichen gezeigten Plaketten.

Die Regelungen dieser Allgemeinverfügung können jederzeit ganz oder teilweise widerrufen werden.“

⁵ Kraftfahrzeuge der Klassen M und N gemäß Anhang II A Nr. 1 und Nr. 2 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1) geänderte wurde sowie Kraftfahrzeuge der Klassen M und N gemäß Anhang II A Nr. 1 und Nr. 2 der Richtlinie 2007/46 EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 195/2013 der Kommission vom 7. März 2013 zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission hinsichtlich innovativer Technologien zur Verminderung der CO₂-Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (ABl. L 65 vom 8.3.2013, S. 1) geändert worden ist.

Anhang 1

Tabelle: Schadstoffgruppen und Plakettenmuster der tschechischen Regierungsverordnung über die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu Schadstoffgruppen und über Umweltplaketten und nach der 35. BImSchV

Schadstoffgruppe	Plakettenmuster der tschechischen Regierungsverordnung über die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu Schadstoffgruppen und über Umweltplaketten	Plakettenmuster der 35. BImSchV
2		
3		
4		