

**Beschluss-
Sammlung
der
Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock**

Briefpostanschrift:
c/o Bundesrat
11055 Berlin

Hausanschrift:
Leipziger Str. 3-4
10117 Berlin

Telefon: 030 -189100 -200, -206, -203
oder -0

Telefax: 030 - 1891 00-218

Internet: www.verkehrsministerkonferenz.de

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Das BMVI wird gebeten, der GKVS im Herbst 2015 über den Stand der Umsetzung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik weiter zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Automatisiertes Fahren

1. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), den Ländern zeitnah über die nationale Strategie zur Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens in Deutschland zu berichten sowie einen Zeitplan über die weiteren Schritte vorzulegen. Der Bericht sollte zu allen rechtlichen und technischen Aspekten, die im Zusammenhang mit dem weiteren Fortschreiten der Automatisierung zu erwarten sind, Auskunft geben.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass das BMVI auf der A 9 in Bayern ein "Digitales Testfeld Autobahn" einrichtet. Sie bittet das BMVI, neben der A 9 weitere Versuchsteststrecken für automatisiertes Fahren auszuweisen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, die Länder künftig zum Thema Automatisiertes Fahren frühzeitig und angemessen zu beteiligen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des BMVI vom 30. März 2015 und die Erläuterungen im Rahmen der VMK-Sitzung vom 16./17. April 2015 zur Kenntnis.
5. Das BMVI wird gebeten, der Verkehrsministerkonferenz bei Bedarf erneut über den aktuellen Stand zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

Elektromobilität

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Länder frühzeitig und eng in die Ausarbeitung des anstehenden Entwurfs des 2. Elektromobilitätsgesetzes einzubeziehen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Rolle des öffentlichen Personennahverkehrs in den Strategien zur Elektromobilität - vor allem hinsichtlich der Elektrifizierung von Stadtbussen - zu stärken.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

Sachstand Bundesverkehrswegeplanung 2015

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet eine enge Einbindung der Länder bei den einzelnen Priorisierungsschritten im Rahmen des BVWP 2015. Insbesondere der Priorisierungsschritt 2, der die Mittelaufteilung unter den Verkehrsträgern betrifft, ist im Hinblick auf die zugrunde zu legenden Kriterien politisch von besonderer Bedeutung. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das BMVI auf, für diese zentralen Weichenstellungen genügend Zeit für die notwendigen Diskussionen einzuräumen und im Bedarfsfall den Zeitplan anzupassen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, zur nächsten Verkehrsministerkonferenz darzulegen, inwiefern die Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur für einen Deutschlandtakt in der Priorisierung zum BVWP 2015 Berücksichtigung finden kann.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 4.5 der Tagesordnung:

Nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Bemühungen des Bundes, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auszuweiten und nachhaltiger zu gestalten, zur Kenntnis.
2. Diese Anstrengungen werden noch nicht der herausragenden Bedeutung gerecht, die die Verkehrsinfrastruktur für die Mobilität und Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger sowie für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland hat. Insbesondere decken die vom Bund bereitgestellten und geplanten Haushaltsmittel weder bei der Straßeninfrastruktur, bei den Wasserstraßen noch beim Schienenverkehr die Bedarfe, die Gutachten der Länder und auch des Bundes nachgewiesen haben.
3. Das Gesamtverkehrsnetz in der Bundesrepublik Deutschland funktioniert nur als integriertes System. Dafür trägt auch der Bund Verantwortung. Die Verkehrsministerkonferenz fordert daher weiterhin den Bund nachdrücklich auf, Länder und Gemeinden im Hinblick auf die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht auszustatten. Das gilt sowohl für die Ausstattung hinsichtlich der Mittel für den ÖPNV und SPNV (Regionalisierungsmittel, GVFG-Bundesprogramm) sowie für den ÖPNV und kommunalen Straßenbau (Entflechtungsmittel).
4. Die Verkehrsministerkonferenz erhebt weiterhin den Anspruch, dass alle Baulastträger der Verkehrsinfrastruktur (Bund, Länder und Kommunen) an den zweckgebundenen Einnahmen aus dem Verkehrssektor in angemessener Weise beteiligt werden.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, seine Bemühungen zur Herstellung von Überjährigkeit, Transparenz und Planbarkeit in der Verkehrsfinanzierung zu intensivieren.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund zur Herbstsitzung 2015 um nähere Darlegungen zu folgenden Punkten:
 - Verstetigung und Erhöhung des derzeitigen 5-Milliarden-Programms,
 - Überlegungen zur Einrichtung eines Sonderfonds "Nachholende Sanierung" und "Laufende Instandhaltung",
 - Aufteilung der Mittel aus dem 10-Milliarden-Programm des Bundes für die Verkehrsinfrastruktur,
 - Grundzüge, Wirtschaftlichkeit und Transparenz der ÖPP-Projekte der neuen Generation und geplante Projekte,
 - beabsichtigte Veränderungen der Grundlagen und Regelungen der Auftragsverwaltung.
7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Vorsitzland, zur Herbstsitzung 2015 einen aktualisierten Bericht vorzulegen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 4.6 der Tagesordnung:

Verbesserung des Miteinanders von Mensch und Verkehr

1. Die Verkehrsministerkonferenz setzt sich neben den Belangen der Funktionsfähigkeit des übergeordneten Straßenverkehrs vor allem für mehr Engagement bei der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer sowie für einen stärkeren Lärmschutz der Bevölkerung ein und fordert daher eine Erleichterung der Anordnung von Tempo 30-Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Verkehrssicherheits- und Lärmschutzgründen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich für eine weitergehende streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo 30) vor allgemeinbildenden Schulen, Kindertagesstätten sowie Alten- und Pflegeheimen aus, da in diesen Bereichen häufig eine besondere Gefahrenlage besteht.
3. Die Verkehrsministerkonferenz hält daher eine Überarbeitung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für erforderlich und beauftragt die Länder Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Baden-Württemberg und Hamburg mit der Einrichtung einer länderoffenen Ad-hoc-Arbeitsgruppe mit dem Ziel, für die Herbstsitzung 2015 der Verkehrsministerkonferenz konstruktive Vorschläge für entsprechende Gesetzgebungsinitiativen und Maßnahmen zu erarbeiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 4.7 der Tagesordnung:

Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 der Bundesregierung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den mündlichen Bericht des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, eine ressortspezifische Strategie zur Erreichung des Klimaschutzziels (inklusive eines Sektorziels) vorzulegen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

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

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die deutlich erkennbaren Fortschritte bei der Neuordnung des technischen Regelwerkes auf dem Gebiet der Straßenbahnen.
3. Das BMVI wird gebeten, der GKVS bei Bedarf erneut über den aktuellen Stand zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Nächste Stufe der Bahnreform

a) Entwurf für ein Schienenpersonenfernverkehrsgesetz

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass seit der Bahnreform das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr deutlich reduziert wurde, zahlreiche Städte in Deutschland ihre Fernverkehrsanknüpfung verloren haben und sich kein funktionierender Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr entwickelt hat.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass die DB AG mit ihrem neuen Fernverkehrskonzept "Mehr Bahn für Metropolen und Regionen" Wege aufzeigt, wieder zu einer Ausweitung des Fernverkehrsangebotes in Deutschland zu kommen. Mehr neue und vertaktete Angebote, neue Fahrzeuge, verkürzte Reisezeiten, attraktive Tarifangebote, WLAN und mehr Kapazitäten für die Mitnahme von Fahrrädern sind im Interesse der Fernverkehrskunden der Bahn. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt insbesondere, dass 15 größere Städte auch in der Fläche neu angeknüpft und zehn größere Städte besser bedient werden sollen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt jedoch fest, dass mit dem jetzt vorgestellten Konzept nicht alle Lücken im Netz des Schienenfernverkehrs beseitigt werden. So ist für einige Oberzentren weiterhin keine Anknüpfung an den Schienenfernverkehr vorgesehen. Auch die Verbesserung der Fernverkehrsverbindungen in das benachbarte Ausland wird weitgehend ausgeklammert. Die Angebotssegmente Nacht- und Autoreisezugverkehr fehlen vollständig.
4. Die Verkehrsministerkonferenz hält zudem die zeitlichen Vorgaben für die Umsetzung der Verbesserungen vor allem bei den geplanten neuen Verbindungen bis

zum Jahr 2032 für deutlich zu lang. Auf einigen Verbindungen würde dadurch zwischenzeitlich für mehr als ein Jahrzehnt der Fernverkehr entfallen. Auch vor diesem Hintergrund erwartet die Verkehrsministerkonferenz, dass bis zur Umsetzung des Konzepts weitere Einschränkungen von Fernverkehrsbedienungen grundsätzlich nicht mehr erfolgen, weil sie gegenläufig zum Ziel der Stärkung des Fernverkehrs wären.

5. Die Verkehrsministerkonferenz lehnt eine Tarifintegration und andere Modelle ab, wenn sie lediglich zum Ziel haben, aus den knappen Regionalisierungsmitteln den Fernverkehr mit zu finanzieren.
6. Sie hält auch im Hinblick auf das Ziel, den Deutschlandtakt zu verwirklichen, eine gesetzliche Grundlage für ein Fernverkehrsangebot für geboten. Vor dem Hintergrund der grundgesetzlichen Verpflichtung des Bundes, Angebote im Fernverkehr sicher zu stellen, unterstützt ein solches Gesetz die Offensive der DB AG. Die Verkehrsministerkonferenz befürwortet deshalb den von einer Arbeitsgruppe des Arbeitskreises Bahnpolitik erarbeiteten Entwurf für ein Gesetz zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFVG).
7. Sie bittet das Vorsitzland des Arbeitskreises Bahnpolitik, den Gesetzentwurf im Bundesrat einzubringen und bittet die Länder, eine Mittragstellung zu prüfen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Nächste Stufe der Bahnreform

b) Deutschlandtakt

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass auf der Grundlage der Präsentation der Ergebnisse der Gutachter am 19. Februar 2015 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein Deutschlandtakt grundsätzlich machbar ist und zu erheblichen Reisezeitverbesserungen und Fahrgastzuwächsen im Schienenverkehr führen kann.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, das Gutachten zeitnah zu übersenden und entsprechend der Festlegung des 1. Lenkungskreises in einer zweiten Informationsveranstaltung den Ländern und den zu beteiligenden Fachkreisen darzustellen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, die weiteren Arbeiten zur Einführung eines Deutschlandtaktes mit den Ländern abzustimmen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 6.1 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 der Arbeitsgruppe der Länder Hessen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass die zwingend notwendige Sicherheit der Arbeitskräfte nicht zu Lasten der Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer hergestellt werden darf. Sie ist des Weiteren der Auffassung, dass mit den Technischen Regeln für Arbeitsstätten ASR A 5.2 eine "Gesamtgefahrenabwägung von Arbeitsschutz und Verkehrssicherheit" unter Berücksichtigung der von Ausweich- und Umleitungsverkehren ausgehenden Gefahren vorgenommen werden muss.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, gemeinsam mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) unter Beteiligung der Länder und der kommunalen Spitzenverbände auf entsprechende Regelungen hinzuwirken.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, den Beschluss und den zugehörigen Bericht der Vorsitzenden der Arbeits- und Sozialministerkonferenz (ASMK) zu übersenden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 6.2 der Tagesordnung:

Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen

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

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 7.1 der Tagesordnung:

Liberalisierung bilateraler Luftverkehrsabkommen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Regionen innerhalb der EU

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass das gemeinsame Ziel, die regionalen Luftverkehrsmärkte in Europa und damit in Deutschland für internationale Flugverbindungen weiter zu öffnen, bisher noch nicht erreicht wurde.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet deshalb das BMVI, im Anschluss an ihren Beschluss vom 27./28. September 2000 seine Anstrengungen für mehr Wettbewerb im Luftverkehrsmarkt zur Erhöhung der gesamtwirtschaftlichen Wohlfahrt in den deutschen Regionen zu verstärken.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 7.2 der Tagesordnung:

Nationales Luftverkehrskonzept

1. Die Verkehrsministerkonferenz sieht in dem beigefügten Katalog die Themen, die in einem Nationalen Luftverkehrskonzept grundsätzlich abgehandelt werden sollten.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) darum, die Frage der Verbindlichkeit des Konzeptes für Bund und Länder zu klären.
3. Die Verkehrsministerkonferenz sichert eine aktive Mitarbeit der Länder bei der Erstellung des Luftverkehrskonzeptes zu und bittet das BMVI, die Länder weiterhin konstruktiv an der Erstellung des Luftverkehrskonzeptes zu beteiligen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, die Länder über den derzeitigen Stand, das weitere konkrete Vorgehen sowie den geplanten Zeithorizont in Kenntnis zu setzen.

Themenkatalog

Einvernehmlich festgelegte Themen (Stichpunkte), die aus Sicht der Verkehrsressorts der Länder in einem Luftverkehrskonzept abgehandelt werden sollten:

- Akzeptanz der Luftfahrt und des Luftverkehrs stärken,
- Wirtschaftliche Rahmenbedingungen sicherstellen,
- Volkswirtschaftliche Bedeutung aller bestehenden Flugplätze (Erhalt des dezentralen Systems, Tourismus, regionale Wirtschaft, allgemeine Luftfahrt, Sonderfunktionen von Flugplätzen),
- Wettbewerbsfähigkeit (europäisch und international),
- Nachhaltigkeit des Luftverkehrs,
- Intermodalität,
- Beibehaltung der Bundesauftragsverwaltung,
- effiziente Luftverkehrsverwaltung (insbes. Umsetzung EASA),
- Öffentlichkeitsbeteiligung verbessern (Flugverfahren, Fluglärm),
- bedarfsgerechte Entwicklung von Infrastruktur,
- bestehende Betriebszeiten beibehalten (Vor-Ort-Entscheidungen),
- Fluglärmreduzierungskonzept (Lärmschutz, Flugverfahren),
- Verzahnung Planfeststellungsverfahren - Flugroutenfestsetzung,
- Förderung der Forschung zur technischen Lärminderung,
- Emissionshandel,
- Lärm- und schadstoffbezogene Entgelte,
- Balanced-Approach-Ansatz als Maßstab,
- Umsetzung SES,
- effiziente Flugsicherung,
- Schutzbereiche Flugsicherungsanlagen,
- Betriebssicherheit an Flughäfen,
- Luftsicherheit (Zuständigkeiten, Finanzierung, Effizienz),
- Evaluation/Konkretisierung der Beihilfeleitlinien,
- Verkehrsrechte,
- Zollabfertigung.

Die Reihenfolge stellt keine Wertung/Rangierung dar.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 7.3 der Tagesordnung:

Nationale Umsetzung der EU-Beihilferichtlinien

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Länder über die Gespräche mit der EU-Kommission zur Anwendung und Auslegung der Beihilfeleitlinien zu unterrichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 16./17. April 2015
in Rostock

Punkt 8 der Tagesordnung:

Strukturreform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz sieht mit Sorge, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung vor großen und verkehrspolitisch herausragenden Herausforderungen steht. Sie begrüßt daher die Zusage der Bundesregierung, die bisherigen Standorte der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter zu erhalten. Sie bittet diese so auszugestalten, dass im erforderlichen Maß fachspezifisches Wissen und Einsatzkräfte orts- und aufgabennah an den Bundeswasserstraßen verfügbar sind. Sie hält es für dringend erforderlich, in diesem Kontext die im Reformprozess von Beginn an angestrebten Potenziale zur Effizienzsteigerung tatsächlich zu erschließen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, sich bei anstehenden Entscheidungen, insbesondere zur Festlegung der künftigen Hauptsitze der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter, an objektiven und transparenten Kriterien zu orientieren, die gemeinsam mit den Ländern entwickelt und festgelegt werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Länder auch im Übrigen eng in die anstehenden Entscheidungsprozesse einzubeziehen.