

**Beschluss-  
Sammlung  
der  
Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. Oktober 2016  
in Stuttgart**

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](http://www.verkehrsministerkonferenz.de)



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. Oktober 2016  
in Stuttgart

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Sicherung der innerstädtischen Mobilität und Luftreinhaltung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der länderoffenen Arbeitsgruppe zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bekennt sich zur Sicherstellung innerstädtischer Mobilität und Erreichbarkeit auch der Innenstädte für den Personen- und Wirtschaftsverkehr. Gleichzeitig müssen Maßnahmen getroffen werden, um die vom Verkehr ausgehende NO<sub>2</sub>-Belastung, die insbesondere in den Ballungsräumen besteht, zu mindern. Innerstädtische Mobilität für alle und Schutz der Bevölkerung vor Schadstoffimmissionen schließen sich nicht aus, sondern müssen in ein ausgewogenes Verhältnis zueinander gebracht werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Problemlage der NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen sich im Wesentlichen auf die Hotspots der Ballungsräume konzentriert.
4. Die Länder unterstützen die Kommunen bei einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung (Raum- und Siedlungsentwicklung, Förderung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie intermodale Schnittstellen) mit dem Ziel einer deutlichen Reduzierung der vom innerstädtischen Autoverkehr erzeugten Emissionen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt grundsätzlich den von der EU-Kommission vorgelegten Verordnungsvorschlag für einen neuen Kfz-Typgenehmigungsrahmen und die auf europäischer Ebene beschlossenen Maßnahmen zur Einführung von RDE- und WLTP-Standards (RDE: real driving emissions; WLTP:

worldwide harmonised light vehicle test procedure). Sie weist darauf hin, dass diese Maßnahmen jedoch erst in einigen Jahren zu einer Verringerung der NO<sub>2</sub>-Immissionen führen werden. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet von den Kfz-Herstellern, dass die Umrüstung der abgasmanipulierten Fahrzeuge schnellstmöglich abgeschlossen wird.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, gemeinsam mit den Ländern Strategien zu erarbeiten, die den geordneten Ausstieg aus der Nutzung fossiler Kraftstoffe - vor allem im Pkw-Segment - unterstützen, und die nationalen Ziele in die europäischen Verhandlungen zu den Emissionsanforderungen an Neuwagen zu integrieren.
7. Die Verkehrsministerkonferenz sieht im Einsatz von alternativen Antrieben (Elektro, Erd- und Flüssiggas, GTL/BTL-Kraftstoffe, Wasserstoff) vor allem beim innerstädtischen Bus- und Taxiverkehr sowie bei Car-Sharing-Fahrzeugen und Fahrzeugen der Kommunen und Eigenbetriebe große Potentiale zur Minderung der Abgas- und Lärmbelastung. Der Bund wird erneut aufgefordert, die Förderprogramme für die Elektrifizierung von Busantrieben zu intensivieren und dabei auch Mietmodelle von elektrischen Bussen zu fördern. Die Bundesregierung wird gebeten, durch gezielte Förderprogramme für Taxiunternehmen und Car-Sharing-Betreiber Anreize für einen Umstieg auf alternative Antriebe zu schaffen und eine bedingte Verlängerung der verminderten Steuersätze auf Erdgas bis mindestens 2026 ohne Degression aufrecht zu erhalten.
8. Die Bundesregierung wird gebeten, im Personenbeförderungsgesetz eine neue Verordnungsermächtigung zu schaffen, die es den Ländern ermöglicht, bei der Genehmigung von Linienverkehren mit Bussen und Gelegenheitsverkehren mit Taxen und Mietwagen die Einhaltung höherer Emissionsstandards - bis hin zu 0-Emissionen - zu verlangen.
9. Die Herstellung der Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität in den Städten ist eine gemeinschaftliche Aufgabe des Bundes, der Länder und der Gemeinden. Es ist notwendig, dass die Gemeinden seitens des Bundes und der Länder finanziell dazu in die Lage versetzt werden, die Verkehrsverhältnisse systematisch zu verbessern und

nachhaltig zu gestalten. Dies schließt auch die überörtliche Anbindung des ländlichen Umfeldes und von kleineren Ortschaften ein. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher den Bund, über die Fortführung der notwendigen Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur hinaus ein Programm zur Förderung nachhaltiger Mobilität für Planung und Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, von Radschnellwegen sowie von intermodalen Schnittstellen im Bereich von Park & Ride, Bike & Ride, Car-Sharing, Mobilstationen und Fahrradverleihsystemen zu implementieren. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt in diesem Zusammenhang die Ankündigung des Bundes, als ersten Schritt die Förderung des Baus von Radschnellwegen zu prüfen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund zu prüfen, mit welchen rechtlichen und fiskalischen Instrumenten eine flächensparende und verkehrsmindernde und somit emissionsarme Siedlungsentwicklung unterstützt werden kann.

10. Die Einführung einer neuen Schadstoffgruppe und Plakette für Fahrzeuge mit deutlich geringeren realen Fahremissionen von Stickstoffdioxid ist derzeit nicht entscheidungsreif. Abgesehen von der aktuellen Positionierung der Bundesregierung ist es für eine Beurteilung der Verhältnismäßigkeit zunächst erforderlich, die Wirksamkeit insbesondere der vorstehend genannten, weniger eingreifenden Maßnahmen zu prüfen, die Wirtschaftlichkeit einer Nachrüstung der betroffenen Fahrzeuge darzustellen und die zu erwartende NO<sub>2</sub>-Minderung bei den verschiedenen Gestaltungsmodellen rechtssicher zu prognostizieren und zu bewerten. Die Verkehrsministerkonferenz regt an, dass die Bundesregierung entsprechende Untersuchungen initiiert.
11. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die deutsche Automobilindustrie auf, technische Lösungen zu entwickeln und anzubieten, die einen nachhaltigen Beitrag zur Senkung der NO<sub>x</sub>-Belastung des Verkehrs liefern, und parallel im Rahmen der technischen Möglichkeiten die bestehenden Flotten primär in den hoch belasteten Ballungsräumen mit dem Ziel einer deutlichen Reduzierung des Schadstoffausstoßes zu ertüchtigen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. Oktober 2016  
in Stuttgart

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Ladesäulenverordnung

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) am 27. Juli 2016 vorgelegten Entwurf der 1. Änderungsverordnung der Ladesäulenverordnung (LSV).
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, beim BMWi darauf hinzuwirken, den im Länderarbeitskreis gefundenen Kompromiss zur LSV zu unterstützen und die 1. Änderungsverordnung zur LSV zügig umzusetzen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, darauf hinzuwirken, dass die im Rahmen der Umsetzung der Ladesäulenverordnung von der Bundesnetzagentur erhobenen Daten den Ländern insbesondere für weitere Planungen zur Ladeinfrastruktur in geeigneter, noch abzustimmender Form zur Verfügung gestellt werden. Daneben ist die Einrichtung einer betreiberunabhängigen, diskriminierungsfrei zugänglichen Authentifizierungsplattform für Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu prüfen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. Oktober 2016  
in Stuttgart

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

Maßnahmen zur Unterstützung der Entwicklung innovativer Anwendungen der Satellitennavigation in Deutschland

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz wird sich bei Bedarf erneut mit dem Thema befassen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. Oktober 2016  
in Stuttgart

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

Wirkungen von automatisiertem und vernetztem Fahren (AVF)  
und autonomem Fahren

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis und begrüßt die Aktivitäten des Bundes, das automatisierte Fahren zeitnah zu ermöglichen.
2. Automatisiert und autonom (fahrerlos) fahrende Fahrzeuge besitzen hohe Potenziale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, des Fahrkomforts sowie - bei hohen Anteilen am Fahrzeugbesatz - des Verkehrsflusses. Sie können auch die Effizienz öffentlicher Verkehre steigern helfen. Sie werden Auswirkungen auf den Personen- und Güterverkehr, andere Verkehrsteilnehmer, die Verkehrsorganisation und die Siedlungsstruktur sowie den Datenschutz haben, die noch weitgehend unerforscht sind.
3. Die Länder begrüßen ausdrücklich, mehr als drei Testfelder auch im innerörtlichen Straßennetz einzurichten. Der Bund wird daher um enge Abstimmung der laufenden und künftig geplanten Aktivitäten in Zusammenhang mit AVF und autonomem Fahren gebeten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Folgen der Einführung und Nutzung automatisiert fahrender und autonomer Fahrzeuge im Personen- und Güterverkehr für alle Verkehrsarten/-mittel und Straßenkategorien durch eine Wirkungsanalyse und Wirkungsszenarien abzuschätzen. Dabei sollen mögliche Verkehrsverlagerungen in die Betrachtung einbezogen werden (u. a. Güterverkehr, ÖPNV). Der Bund wird gebeten, unter Beteiligung der Länder und der kommunalen

Spitzenverbände Handlungsoptionen und Steuerungsinstrumente aus der Untersuchung abzuleiten und die erforderlichen Konsequenzen einschließlich Rechtsänderungen aufzuzeigen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, sich für eine weitere Änderung des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr (sog. Wiener Übereinkommen) einzusetzen. Ziel ist es, dass künftig die Lenkung von Fahrzeugen durch sichere und verlässliche automatisierte Systeme ohne Überwachung durch menschliche Fahrer ermöglicht wird.
6. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass eine Ethikkommission zur Lösung der sich im Zusammenhang mit dem automatisierten und vernetzten Fahren stellenden ethisch-moralischen Fragen ("Dilemma-Problem") eingesetzt wurde.
7. Die Verkehrsministerkonferenz hält es für erforderlich, die zivil- und strafrechtlichen Belange beim Einsatz selbstfahrender Fahrzeuge zu regeln.
8. Datenschutz und -sicherheit sind beim autonomen und automatisierten Fahren ein zentrales Thema. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher den Bund, ein geeignetes Datenschutzregime zu etablieren, das einen sicheren Datenaustausch zwischen den Fahrzeugen und der Infrastruktur sowie der Verkehrsflusserfassung und -prognose ermöglicht und zugleich den Schutz individueller persönlicher Daten gewährleistet.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. Oktober 2016  
in Stuttgart

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Entwicklungsperspektiven des Schienengüterverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass es nach wie vor ein gemeinsames zentrales Ziel der Verkehrspolitik des Bundes und der Länder ist, den Verkehrsträger Schiene sowohl im Güter- wie im Schienenpersonenverkehr zu stärken. Dieses sowohl verkehrs- als auch umweltpolitisch anzustrebende Ziel bedarf weiterer erheblicher Anstrengungen. Mit Ausnahme der Erfolge im Schienenpersonenverkehr sind dabei in der Vergangenheit insbesondere im Schienengüterverkehr praktisch keine Fortschritte erreicht worden.
2. Die Verkehrsministerkonferenz sieht vor diesem Hintergrund in den aktuellen Vorhaben der DB AG zur Einstellung bzw. Einschränkung der Bedienung von Güterverkehrsstellen ein verkehrspolitisch gegenläufiges und rückwärts gerichtetes Signal für einen weiteren Rückzug des Schienengüterverkehrs insbesondere aus der Fläche und für eine erneute weitere Verlagerung von Güterverkehren von der Schiene auf die Straße.
3. Die Verkehrsministerkonferenz sieht den Bund als alleinigen Eigentümer der DB AG für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in einer besonderen Verantwortung. Sie bittet den Bund, auf die DB AG dahingehend einzuwirken, dass die geplanten Einstellungen bzw. Einschränkungen der Bedienung von Güterverkehrsstellen abgewandt werden.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund darüber hinaus um einen Bericht zu den Entwicklungsperspektiven des Schienengüterverkehrs. Dabei soll aufgezeigt werden, welche Rahmenbedingungen gegebenenfalls einer Änderung bedürfen, um den Anteil des Schienengüterverkehrs am Güterverkehrsmarkt nachhaltig zu stärken. Dabei soll u. a. auf die Bedeutung der durchgängigen Befahrbarkeit des Netzes mit 740m-Zügen für die Netzkapazität und die Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs eingegangen werden.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. Oktober 2016  
in Stuttgart

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Finanzierung von Infrastrukturausbauten, insbesondere Elektrifizierungen,  
auf SPNV-Strecken

1. Die Verkehrsministerkonferenz erkennt an, dass der Bund die Mittel für die Bestandserneuerung des deutschen Schienennetzes sowie die Regionalisierungsmittel aufgestockt hat und für die Eisenbahnprojekte im Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) eine höhere Dotierung in Aussicht stellt.
2. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass für Bahnstrecken, auf denen weit überwiegend bestellter SPNV verkehrt, nach wie vor ein erheblicher Investitionsstau für Neu- und Ausbaumaßnahmen und insbesondere für Elektrifizierungen besteht. Dies betrifft insbesondere Strecken, auf denen langlaufende SPNV-Linien verkehren.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt angesichts der Ergebnisse des Bundesverkehrswegeplans fest, dass der Bund derzeit kein ausreichend dotiertes Finanzierungsinstrument für die Modernisierung dieser Strecken bereitstellt. Die Verkehrsministerkonferenz weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das Grundgesetz bei der Zuständigkeit für den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes keine Unterscheidung macht, welche Marktsegmente darauf überwiegend fahren.
4. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass zur Erreichung der Klimaziele der EU und der Pariser Weltklimakonferenz neben der Förderung der Elektromobilität auf der Straße auch eine verstärkte Förderung der Elektromobilität auf der Schiene dringend geboten ist. Der Elektrifizierungsgrad im deutschen Schienennetz ist daher bis zum Jahr 2030 auf über 70 Prozent zu erhöhen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, für die Finanzierung von Infrastrukturausbauten auf Strecken mit hauptsächlichlicher SPNV-Bedienung ein zusätzliches Finanzierungsinstrument zu implementieren oder eine Finanzierung über den Bedarfsplan Schiene zu ermöglichen oder alternativ die Anlage 8.7 der Nachfolgelösung zur LuFV II entsprechend zu erhöhen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. Oktober 2016  
in Stuttgart

Punkt 5.3 der Tagesordnung:

Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP)

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Herstellung der Barrierefreiheit gerade an den kleineren Bahnhöfen und Haltestellen der Schienenverkehrswege eine große Herausforderung darstellt.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt daher, dass der Bund im Rahmen des "Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP)" in den Jahren 2016 - 2018 insgesamt 80 Mio. Euro für den Ausbau und zur Modernisierung der Verkehrsstationen mit bis zu 1.000 Reisenden bereitstellt.
3. In den ersten Monaten der Umsetzung dieses Programms hat sich gezeigt, dass bestimmte Förderbedingungen die Umsetzung erschweren. So ist es derzeit nicht vorgesehen, die Planungskosten der DB Station & Service AG zeitnah durch den Bund zu erstatten, um die Prozesse zu beschleunigen. Auch fallen viele dem Zweck des Programms entsprechende Projekte aus der Förderung, weil die Planungen für eine barrierefreie Umgestaltung dieser Haltestellen bereits begonnen wurden. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher den Bund zu prüfen, inwieweit die Planungskosten der DB Station & Service AG bereits vor Baubeginn und nicht erst mit den Baukosten erstattet werden können, und inwieweit auch Projekte, deren Planung bereits begonnen wurde, in das Programm mit einbezogen werden können.
4. Die aktuelle Umsetzung des Programms lässt befürchten, dass nicht alle vereinbarten Projekte vor Ende 2018 fertiggestellt werden können. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund zu prüfen, die Laufzeit des "Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP)" mindestens bis 2020 zu verlängern.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. Oktober 2016  
in Stuttgart

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

Verbesserung der Verkehrssicherheit auf hoch belasteten Bundesautobahnen

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass Bundesautobahnen zwar im Gesamtvergleich insbesondere gegenüber Landstraßen die sichersten Straßen in Deutschland sind. Dennoch wird die dringende Notwendigkeit gesehen, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die Verkehrssicherheit gerade auch auf den Autobahnen weiter zu erhöhen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass gerade Ablenkung während des Fahrens eine erhöhte Gefährdung bedeutet. Es muss daher möglich sein, sämtliche fahrfremden Tätigkeiten (z. B. Video/TV schauen, Kaffeekochen, Zeitungslesen), die zu einer deutlichen Ablenkung der Fahrerinnen und Fahrer und damit zu einer erhöhten Verkehrsgefährdung führen, sanktionieren zu können. Sie bittet daher den Bund, die Straßenverkehrs-Ordnung entsprechend zu überarbeiten und ggf. eine länderoffene Arbeitsgruppe zu diesem Thema einzuberufen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass die bereits bestehenden technischen Möglichkeiten der Fahrassistenzsysteme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Unfällen nicht in vollem Umfang genutzt werden, da diese in den geltenden EU-Verordnungen nicht verbindlich vorgeschrieben sind. Sie bittet den Bund, gegenüber der EU bezüglich der folgenden Punkte initiativ zu werden:
  - a) Abstandswarner mit akustischer und optischer Warnfunktion sollten in schweren Nutzfahrzeugen verpflichtend eingeführt werden. Dies soll es ermöglichen, dass die Fahrerinnen und Fahrer bei rechtzeitiger Warnung noch selbsttätig eingreifen

und einen Unfall verhindern können. Die rechtzeitige Warnfunktion sollte sich an dem Mindestabstand für Lkw (in Deutschland 50 Meter - andere EU-Mitgliedstaaten haben ähnliche Regelungen) orientieren.

- b) Zukünftig sollen solche Systeme verpflichtend vorgeschrieben werden, die in Erweiterung der bestehenden Notbrems-Assistenten nicht nur fahrende Hindernisse, sondern vor allem auch stehende Hindernisse erkennen können (z. B. eben gerade das bekannte "Stauende") und dann die Notbremsung entsprechend einleiten.
  - c) Es sollte verpflichtend sein, dass die künftigen Notbrems-Assistenten die Fahrzeuggeschwindigkeit bedarfsweise deutlich stärker reduzieren als bisher vorgeschrieben. Damit sollen die Auffahrkollisionen auch auf stehende Hindernisse möglichst vermieden oder die Kollisionsgeschwindigkeit zumindest auf unter 30 km/h gemindert werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass es bisher keine verbindliche Nutzungsverpflichtung für Notbrems-Assistenten gibt und dass diese daher teilweise im realen Fahrbetrieb ausgeschaltet werden, so dass sie trotz einer Ausrüstung der Fahrzeuge mit den modernen Systemen nicht zum Einsatz kommen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher den Bund, die Nutzung der Notbrems-Assistenten deutschlandweit verpflichtend vorzuschreiben und eine manuelle Abschaltung grundsätzlich mit Sanktionsmöglichkeit zu versehen.
  5. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die bisherigen Bußgelder insbesondere für Abstandsverstöße bei Lkw zu gering sind, um eine abschreckende Wirkung zu entfalten. Sie bittet daher den Bund, die Bußgelder für sicherheitsrelevante Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr deutlich zu erhöhen. Zugleich sollten die Bußgelder automatisch verdoppelt werden, wenn von der Handlung eine besondere Gefahr ausgeht (z. B. Geschwindigkeitsüberschreitung innerhalb einer Baustelle).
  6. Die Verkehrsministerkonferenz hält eine internationale Verfolgbarkeit von verkehrssicherheitsrelevanten Verkehrsverstößen für unbedingt erforderlich, um Fahrerinnen und Fahrer aller Nationalitäten gleichermaßen sanktionieren zu können.

Sie bittet daher den Bund, sich gegenüber der EU nachdrücklich hierfür einzusetzen, damit sämtliche sicherheitsrelevanten Bußgeldtatbestände - hier insbesondere Abstandsverstöße - auch im europäischen Ausland verfolgt werden können (Erweiterung der sog. EU- Enforcement-Richtlinie).

7. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass intelligente Telematiksysteme bei der Verkehrsbeeinflussung und der Verkehrskontrolle sinnvoll eingesetzt werden können. Die gegenwärtige Ausrüstung der Bundesautobahnen mit diesen Systemen kann allerdings noch deutlich optimiert werden. Teilweise entsprechen bestehende Anlagen auch nicht mehr den aktuellen Anforderungen an eine moderne, flexible Verkehrslenkung und -steuerung. Die intelligenten Telematiksysteme sollten auf sämtlichen hochbelasteten Bundesautobahnen eingesetzt werden. Sie sollten über eine verdichtete Detektion verfügen, um die Verkehrslage realistisch zu erfassen und über frei programmierbare Anzeigen verfügen, um angemessen reagieren zu können. Das einschlägige technische Regelwerk ist im Hinblick auf die heutigen Mobilitätsbedürfnisse fortzuschreiben. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher den Bund, in einem ersten Schritt unter Beteiligung der Länder die konkreten Anforderungen an die Telematikanlagen festzulegen und dann in einem zweiten Schritt die finanziellen Mittel bereit zu stellen, um solche Anlagen möglichst auf sämtlichen hochbelasteten Bundesautobahnen installieren zu können.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. Oktober 2016  
in Stuttgart

Punkt 6.2 der Tagesordnung:

Optimierung der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Vorsitzlandes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz unterstreicht die Bedeutung zeitnaher und effizienter Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte und befürwortet bei der Durchführung der Transporte zur Entlastung der Polizei den Einsatz von Verwaltungshelfern und Beliehenen zur Verkehrsregelung.
3. Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich für eine zeitnahe Umsetzung der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes zum Einsatz von Beliehenen und Schaffung der notwendigen bundesgesetzlichen Regelungen und soweit erforderlich ergänzender Landesregelungen aus. Ein besonders wichtiger Punkt ist die gegenseitige Anerkennung von Beleihungen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Land Hessen, die Weiterentwicklung und Anpassung des IT-gestützten Antrags- und Genehmigungsprogrammes für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) voranzutreiben. Für die Neuausschreibung von VEMAGS 5 wird eine mit den Landesbeauftragten sowie den Ländervertretern in der AG-VEMAGS abgestimmte, fundierte Leistungsbeschreibung als erforderlich angesehen. Außerdem bedarf die Überführung von VEMAGS in den Regelbetrieb einer Rechtsgrundlage, die durch den Abschluss eines Staatsvertrages möglichst rasch geschaffen werden soll. Dies vorausgesetzt, sichert die Verkehrsministerkonferenz dafür die notwendige Unterstützung und Finanzierung im Rahmen der haushaltsrechtlichen Ermächtigung zu.

5. Die Verkehrsministerkonferenz sieht in der Zulassung von Toleranzen bei den Achsabständen eine Möglichkeit zur Vereinfachung von Genehmigungsverfahren. Sie bittet den Arbeitskreis Straßenbaupolitik, die Grundlagen zu Kosten und Zeitbedarf eines Gutachtens für eine sog. Fahrzeugclusterung zu ermitteln. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird gebeten, auf dieser Grundlage unter Begleitung der Bund-Länder-Arbeitsgruppe Schwerverkehr ggf. einen entsprechenden Forschungsauftrag zu erteilen. Darüber hinaus wird darum gebeten, dass das VEMAGS-Antragsverfahren bezüglich Länge, Breite und Höhe möglichst derart verändert wird, dass im Antrag "von bis Werte" angegeben werden und jedes Zustimmungsland prüft, welche der dadurch sich ergebenden technischen Möglichkeiten zustimmungsfähig sind.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Arbeitskreis Straßenbaupolitik, die Möglichkeit von Großraum- und Schwerlastkorridoren zu prüfen.
7. Die Verkehrsministerkonferenz wird sich bei Bedarf erneut mit der Genehmigung und Durchführung von Großraum- und Schwertransporten befassen. Bis dahin soll zu gegebener Zeit der GKVS über den bei den einzelnen Punkten erreichten Sachstand berichtet werden.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. Oktober 2016  
in Stuttgart

Punkt 7 der Tagesordnung:

Wirtschaftspolitische Wirkungen der deutschen Luftfahrt

1. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt den Beschluss der Wirtschaftsministerkonferenz zu den wirtschaftspolitischen Wirkungen der deutschen Luftfahrt vom Juni dieses Jahres.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Forderungen der Wirtschaftsministerkonferenz bei der Erarbeitung des Luftverkehrskonzeptes zu berücksichtigen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. Oktober 2016  
in Stuttgart

Punkt 8 der Tagesordnung:

Finanzierung und Neuordnung von Bundeswasserstraßen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt das Bekenntnis des Bundes zu seiner Verantwortung für den Erhalt und die Verbesserung der Infrastruktur aller seiner Wasserstraßen.
3. Inhaltlich nimmt die Verkehrsministerkonferenz auf den Beschluss der Sonder-Verkehrsministerkonferenz vom 2. Oktober 2013 Bezug. Die Verkehrsministerkonferenz lehnt Befahrens- oder Benutzungsgebühren für Sportboote ab.

Dessen ungeachtet erwartet die Verkehrsministerkonferenz, dass auch mögliche Fragen der Zukunft der Finanzierung von Bundeswasserstraßen wegen des verkehrsträgerübergreifenden Netzzusammenhanges der Wasserstraßen im Rahmen eines zwischen Bund und Ländern abzustimmenden Gesamtkonzeptes der Neuordnung der Wasserstraßen erörtert werden.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, dafür Sorge zu tragen, dass die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung während und nach deren Neugestaltung gesichert bleibt und gestärkt wird.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, sie über konkrete Überlegungen zur Neuordnung und Finanzierung von Wasserstraßen sehr frühzeitig zu informieren, um einen breiten politischen Diskurs in dieser wichtigen Frage zu ermöglichen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. Oktober 2016  
in Stuttgart

Punkt 9.1 der Tagesordnung:

Wahl des Vorsitzes und Benennung der Stellvertretung der VMK  
für die Amtsperiode 2017/2018

Die Verkehrsministerkonferenz wählt für den Zeitraum vom 1. Januar 2017  
bis zum 31. Dezember 2018

Herrn Frank Horch

(Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
der Freien und Hansestadt Hamburg)

zu ihrem Vorsitzenden

und benennt

Frau Anke Rehlinger

(Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr  
des Saarlandes)

zu ihrer stellvertretenden Vorsitzenden.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 6./7. Oktober 2016  
in Stuttgart

Punkt 10 der Tagesordnung:

Termine der GKVS und der VMK im Jahr 2017

I.

Die Verkehrsministerkonferenz bestätigt nachfolgende Termine:

Frühjahr:

Verkehrsministerkonferenz      27./28. April      (Hamburg)

Herbst:

Verkehrsministerkonferenz      9./10. November      (Niedersachsen)

II.

Nachrichtlich werden folgende Termine der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) bekannt gegeben:

Frühjahr:

vorbereitende GKVS      29./30. März      (Berlin)

Herbst:

vorbereitende GKVS      11./12. Oktober      (Hamburg)