

**Beschluss-  
Sammlung  
der  
Sonder-  
Verkehrsministerkonferenz  
am 10. Januar 2011  
in Berlin**



Beschluss  
der Sonder-Verkehrsministerkonferenz  
am 10. Januar 2011  
in Berlin

Punkt 3 der Tagesordnung:

Fortführung der Kompensationsleistungen des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz nach 2013

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Arbeitskreise "Öffentlicher Personenverkehr" und "Straßenbaupolitik" der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) zur Kenntnis und wertet ihn als fundierte und umfassende Ausarbeitung, um dem Bund die Bedarfe der Länder zur Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur sachorientiert zu begründen.

Die Verkehrsministerkonferenz verweist insbesondere auf die zusammenfassenden Bewertungen und Schlussfolgerungen in Teil C des Berichts. Die Verkehrsministerkonferenz macht sich die dort getroffenen Feststellungen zu Eigen und legt dem Bund nahe, diese zur Grundlage seiner Entscheidungen zu machen.

2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest:

Für den Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist nachgewiesen, dass der verkehrsplanerisch begründete Investitionsbedarf für den Zeitraum 2014 bis 2019 deutlich höher liegt als der Mittelumfang, der in den unmittelbar zurückliegenden Haushaltsjahren durch die Länder aus Zuflüssen nach dem Entflechtungsgesetz in neue ÖPNV-Infrastruktur investiert werden konnte.

Auch für den Bereich des kommunalen Straßenbaus kann teilweise sogar projektscharf bis zum Haushaltsjahr 2019 dargestellt werden, dass der Bedarf an Investitionsmitteln aus dem Entflechtungsgesetz fortbesteht; ebenso übersteigt der in den Ländern nachgewiesene Gesamtbedarf den bisher (bis einschließlich des Jahres 2013) zur Verfügung stehenden Mittelumfang.

Insbesondere wird auf die Ergebnisse der Bedarfsermittlungen verwiesen. Demnach liegt der Finanzierungsbedarf (Preisstand: heute; ohne Dynamisierung) im Bereich des ÖPNV bei rund 740 Mio. Euro p. a. und im Bereich "Kommunaler Straßenbau" bei rund 1 220 Mio. Euro p. a. Insgesamt beläuft sich damit der jährliche Mittelbedarf für die Zeit nach dem Jahr 2013 auf rund 1 960 Mio. Euro p. a.

3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund deshalb nachdrücklich auf, die Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Kommunen nach dem Jahr 2013 entsprechend dem nachgewiesenen Bedarf auszustatten, sie aber zumindest auf bisheriger Höhe fortzuführen.

Dabei ist eine Dynamisierung entsprechend den allgemeinen Baukostensteigerungen notwendig und angemessen.

4. Die Verkehrsministerkonferenz weist - entsprechend den Ausführungen im Bericht der zuständigen GKVS-Arbeitskreise - darauf hin, dass für den Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV und Schienenpersonennahverkehrs parallel auch Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz durch die Länder jeweils in eigener Entscheidung und Verantwortung eingesetzt werden können und bisher auch tatsächlich in signifikantem Umfang eingesetzt werden.

Die Verkehrsministerkonferenz geht insoweit davon aus, dass diese Haushaltsmittel in ihrer Höhe auch weiterhin zur Verfügung stehen. Andernfalls wäre eine entsprechend verstärkte Mittelzuweisung nach dem Entflechtungsgesetz notwendig.

5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, dafür Sorge zu tragen, dass für das beabsichtigte Auslaufen des "GVFG-Bundesprogramms" zum Jahresende 2019 funktionale und praktikable Übergangsregelungen getroffen werden, die sicherstellen, dass die für diesen Zeitraum noch vorzusehenden Mittel (in bisheriger Höhe)

auch tatsächlich abfließen und die noch notwendigen Infrastrukturvorhaben umgesetzt werden können.

6. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert daran, dass die Länder über keine originären Möglichkeiten der Einnahmegernerierung verfügen und dass der allgemeine finanzielle Spielraum der Länder es nicht erlaubt, in relevantem Ausmaß zusätzliche bzw. "eigene" Mittel für die notwendigen Investitionen in Unterhaltung, Erneuerung und zielgerichteten Ausbau der Verkehrssysteme auf kommunaler Ebene bereitzustellen. Ohne ausreichende Beteiligung der Länder am Gesamtsteueraufkommen in Deutschland wären deshalb langfristig - neben der unmittelbaren Funktionsfähigkeit der Verkehrsnetze - auch wichtige Ziele z. B. der Ökologisierung des Verkehrs und der nachhaltigen Stadtentwicklung gefährdet.
7. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass auch den Kommunen häufig der finanzielle Spielraum fehlt, um den Bestand der Verkehrsnetze ausreichend zu erhalten und angemessen auszubauen. Hier sind zudem auch die wachsenden Lasten aus dem Unterhalt der bereits vor Jahrzehnten gebauten Infrastruktur - nicht zuletzt aufwändige Ingenieurbauwerke - zu berücksichtigen, die zu unumgänglichen Ausgaben führen und den ohnehin geringen Spielraum der Kommunen noch weiter einschränken.
8. Die Verkehrsministerkonferenz hält es vor diesem Hintergrund - der mangelnden finanziellen Spielräume sowohl der Länder in ihrer Gesamtheit als auch der weit überwiegenden Zahl der Kommunen - schon auf mittlere Sicht für unverzichtbar, die Systeme der Infrastrukturfinanzierung im Verkehrswesen aller Ebenen auf ihre Nachhaltigkeit zu überprüfen.

Sie erinnert auch daran, dass dieser grundlegende Sachbereich der öffentlichen Daseinsvorsorge in Deutschland insgesamt deutlich unterfinanziert ist und dass die Vernachlässigung der Verkehrsinfrastruktur den zukünftigen Wohlstand in Deutschland gefährdet.

9. Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, diesen Beschluss und den Gemeinsamen Bericht der Arbeitskreise "Öffentlicher Personenverkehr" und "Straßenbaupolitik" an den Vorsitzenden der Finanzministerkonferenz zu übermitteln.



Beschluss  
der Sonder-Verkehrsministerkonferenz  
am 10. Januar 2011  
in Berlin

Punkt 4 der Tagesordnung:

Leistungsvergleiche gemäß Artikel 91d des Grundgesetzes

1. Die Verkehrsministerkonferenz beruft einen länderoffenen, zeitlich befristeten Ad-hoc-Arbeitskreis auf Fachebene unter der Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit den in der Anlage aufgeführten Mitgliedern ein.
2. Der Ad-hoc-Arbeitskreis soll:
  - Art und Umfang von Leistungsvergleichen der Verwaltungen im Geschäftsbereich der Verkehrsministerkonferenz und im Verkehrsbereich des BMVBS bestimmen,
  - prüfen, welche Gremien aktuell und in der Vergangenheit bereits entsprechende Untersuchungen durchgeführt haben,
  - zugrunde zu legende Vergleichsgegenstände und Vergleichskriterien festlegen,
  - die Art der Durchführung derartiger Leistungsvergleiche beschreiben sowie
  - die Kostentragung solcher Vergleichsstudien klären.
3. Der Arbeitskreis soll der Verkehrsministerkonferenz zur Frühjahrssitzung 2011 einen ersten Bericht vorlegen.
4. Die Mitglieder des Ad-hoc-Arbeitskreises treffen selbst Festlegungen über den Vorsitz, die Stellvertretung sowie die geschäftsmäßige Abwicklung der anfallenden Arbeiten.



Beschluss  
der Sonder-Verkehrsministerkonferenz  
am 10. Januar 2011  
in Berlin

Punkt 5 der Tagesordnung:

Stationspreissystem der DB AG, Regionalfaktoren -  
Prüfung durch die Bundesnetzagentur

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt mit Bedauern zur Kenntnis, dass weder der Bund noch die Deutsche Bahn AG (DB AG) zu einer Mitwirkung bereit sind, um die durch den Wegfall der Regionalfaktoren und die geänderten Stationspreise entstehenden finanziellen Verwerfungen bei den Kostenbelastungen der einzelnen Länder durch finanzielle Beiträge zumindest teilweise auszugleichen. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihren Beschluss vom 6./7. Oktober 2010, wonach sie einen substantiellen Beitrag des Bundes und der DB AG zur Abmilderung der Auswirkungen der Beschlüsse der Bundesnetzagentur erwartet.
2. Hinsichtlich des Wegfalls der Trassenentgelte infolge der Abschaffung der Regionalfaktoren stellt die Verkehrsministerkonferenz einvernehmlich fest, dass es in den Jahren 2012, 2013 und 2014 hierdurch nicht zu einer generellen Umlegung der bei der DB Netz AG entfallenden Entgelte auf die Trassenpreise im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der in den Regionalnetzen vertretenen Streckenkategorien kommen soll.
3. Diejenigen Länder, die bei einer Saldobetrachtung zwischen Wegfall der Regionalfaktoren und Umlegung der entfallenden Trassenentgelte auf die entsprechenden SPNV-Trassenpreise eine Entlastung zu erwarten hätten, sind bereit, im Rahmen bilateraler Verträge mit der DB Netz AG Mittel unter Verwendung "eingesparter" Entgelte auf einem haushaltsrechtlich und beihilferechtlich zulässigen Weg für den angegebenen Zeitraum der DB Netz AG zur Verfügung zu stellen.

4. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass es wegen der rechtlichen Rahmenbedingungen und der DB AG-internen Abläufe kurzfristig nicht möglich sein wird, die durch die neuen Stationsentgelte entstehenden Verwerfungen bei den finanziellen Belastungen der einzelnen Länder ab dem Jahr 2011 auszugleichen. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt daher das Angebot der DB AG an, unter Einbindung eines Mediators kurzfristig innerhalb eines strukturierten Verhandlungsprozesses nach Lösungen zu suchen, die auch nach Einführung der neuen Stationspreise noch einen vollständigen Ausgleich der finanziellen Verwerfungen zwischen den einzelnen Ländern bis zum Zeitpunkt der Revision ermöglichen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die DB AG, für dieses Mediationsverfahren geeignete organisatorische und personelle Vorschläge zu unterbreiten und hält es im Übrigen für erforderlich, dass sich sowohl der Bund, die DB AG (Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen) als auch die Bundesnetzagentur an diesem Verfahren beteiligen. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass alle Beteiligten sich mit substantiellen Beiträgen in die Mediation einbringen.

Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt den Arbeitskreis "Bahnpolitik", dieses Verfahren in Absprache mit der DB AG vorzubereiten.

Beschluss  
der Sonder-Verkehrsministerkonferenz  
am 10. Januar 2011  
in Berlin

Punkt 6 der Tagesordnung:

Qualitätsprobleme der DB AG im Winter

1. Die extremen Witterungsbedingungen der vergangenen Wochen haben bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) und bei anderen Bahnunternehmen im Nah- und Fernverkehr erneut massive verkehrliche Störungen zur Folge gehabt. Die Zugverspätungen, zu kurze oder schadhafte Züge und Zugausfälle sind wiederum nach den hitzebedingten Unzulänglichkeiten im Sommer des letzten Jahres über das normale Maß weit hinausgegangen. Die Verkehrsministerkonferenz folgert daraus, dass die aufgetretenen Störungen systemimmanenter Art sind.
2. Sie erinnert insoweit an ihren Beschluss vom 6./7. Oktober 2010, mit dem sie unter Hinweis auf nicht akzeptable bauart- bzw. wartungsbedingte Schwächen den Bund und die DB AG aufgefordert hatte, die aufgetretenen Schwächen bei den Fahrzeugen bis zum Beginn des Winters zu beseitigen. Darüber hinaus hatte die Verkehrsministerkonferenz den Bund aufgefordert, die DB AG anzuhalten, die von ihr im Herbst angekündigten Maßnahmen zur Vermeidung von Störungen an Fahrleitungen, Weichen, Stellwerken und übrigen Anlagen vor Beginn der Winterperiode konsequent umzusetzen. Vor dem Hintergrund der aktuellen erneuten Qualitätsmängel stellt die Verkehrsministerkonferenz fest, dass die erforderlichen Maßnahmen offensichtlich nicht mit dem notwendigen Nachdruck ergriffen worden sind.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, gemeinsam mit der DB AG eine Fehleranalyse durchzuführen und die detaillierten Gründe für die aufgetretenen Störungen der vergangenen Wochen sowohl quantitativ als auch qualitativ zu analysieren. Aufgrund dieser Fehleranalyse erwartet die Verkehrsministerkonferenz einen Maßnahmenkatalog von kurz- und mittelfristigen Aktivitäten, die

schnellstmöglich systemimmanente Störungen beseitigen, so dass der vorgesehene Fahrplan mit den vorgesehenen Fahrzeugen als Qualitätsstandard eingehalten werden kann. Dabei ist die Kapazität des Netzes (z. B. ausreichende Überhol- und Begegnungsgleise) oder dessen Verfügbarkeit (Weichen- oder Stellwerksprobleme) ebenso zu berücksichtigen wie die Verfügbarkeit von Fahrzeugen (z. B. Wartung). Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass eine sachgerechte Reservevorhaltung in den Bereichen der Infrastruktur, der Fahrzeuge, der Werkstätten und des Personals für die Gewährleistung einer angemessenen verkehrlichen Qualität unabdingbar ist. Über die Fehleranalyse und das Maßnahmenkonzept sowie die hierfür erforderlichen Mittel ist auf der Frühjahrssitzung 2011 der Verkehrsministerkonferenz zu berichten.

4. Aus Gründen der Daseinsvorsorge und zur Sicherung der für die Wirtschaft wichtigen Mobilität ist für die Aufrechterhaltung des Gesamtsystems Eisenbahn in Extremsituationen ein Minimalstandard zu definieren. Dieser ist zwischen dem Bund, der DB AG und den Ländern festzulegen. Es ist dabei zu definieren, welche Kapazitäten für die Infrastruktur, den Fahrzeugbetrieb und die Information und Betreuung der Kunden sicherzustellen sind. Dies hat für den Personen- und den Güterverkehr insbesondere für unterschiedliche Witterungssituationen oder andere erhebliche Störungen unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der DB AG zu erfolgen. Dabei sind diskriminierungsfrei auch andere im Wettbewerb stehende Eisenbahnverkehrsunternehmen zu berücksichtigen. Dieser Minimalstandard, der von der Bahn zu gewährleisten ist, berücksichtigt die Prioritäten bei der betrieblichen Aufrechterhaltung von Strecken (z. B. Freihaltung von Schnee oder Windbruch) ebenso wie den Rückfall auf einen verlässlichen Notfallfahrplan, die dazugehörige Kundenbetreuung und -information (die angesichts der Extremsituation über die Information im Normalfall hinausgehen muss) und die Konzentration des Fahrzeug-, Werkstatt- und Personaleinsatzes auf die damit im Zusammenhang stehenden Aufgaben. Ein entsprechender Konzeptvorschlag zur Abstimmung ist auf der Frühjahrssitzung 2011 der Verkehrsministerkonferenz vorzustellen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die für den im Normalbetrieb erwarteten Qualitätsstandard sowie die für den in Extremsituationen definierten Mindeststandard notwendigen Finanzmittel dauerhaft bereitzustellen. Solange diese Mittelbereitstellung nicht gewährleistet ist, sind eventuelle Gewinne der DB AG in Abstimmung mit dem Bund hierfür zu verwenden.



Beschluss  
der Sonder-Verkehrsministerkonferenz  
am 10. Januar 2011  
in Berlin

Punkt 7.1 der Tagesordnung:

Verschiedenes -

Auswirkungen der winterlichen Verhältnisse auf alle Verkehrsträger

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Ankündigung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, einen Bericht über die Auswirkungen der winterlichen Verhältnisse auf alle Verkehrsträger gegenüber dem Deutschen Bundestag zu erstellen und der Verkehrsministerkonferenz zur Verfügung zu stellen.
2. Die Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder wird beauftragt, eine Stellungnahme zu dem Bericht des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Frühjahrskonferenz 2011 vorzulegen sowie eigene Schlussfolgerungen aus den Erfahrungen der Auftragsverwaltung im Netz der Bundesautobahnen zu erarbeiten.