

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 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 4.3 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 4.1 der Tagesordnung:

Elektromobilität

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Hinsichtlich der öffentlichen Beschaffungsmassnahmen 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.