



Der Minister

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

20. Juni 2014

Seite 1 von 8

An die
Präsidentin des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Frau Carina Gödecke MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf



Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
III

Telefon 0211 3843-3200

**Sitzung des ABWSV am 26. Juni 2014,
TOP 5: Ergebnis der Verkehrsministerkonferenz vom
02./03.04.2014 in Leipzig**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

der Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landtags Nordrhein-Westfalen hat mich gebeten, über die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 02./03.04.2014 in Leipzig zu berichten. Bitte leiten Sie dieses Schreiben zur Information an die Mitglieder des ABWSV weiter.

Die Verkehrsministerkonferenz beschäftigte sich mit insgesamt 30 Tagesordnungspunkten. Besondere Bedeutung hatten

- für den Bereich Straßenwesen

der Bericht des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur aktuellen verkehrspolitischen Lage,
der TOP „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ sowie
der Sachstandsbericht der Bundesregierung zur Bundesverkehrswegeplanung 2015

- und für den Bereich Luftverkehr, Eisenbahn und ÖPNV

der TOP „Revision der Regionalisierungsmittel“,
die Erörterung zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung(LuFV)-
Verhandlungen mit der DB AG,
der TOP „Planungskostenbudget für Schieneninfrastrukturprojekte“ und
der TOP „Festlegung von Flugverfahren“.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-9110
poststelle@mbwsv.nrw.de
www.mbwsv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Straßenbahnlinien 704, 709,
719 bis Haltestelle
Landtag/Kniebrücke

Bericht des Bundesministers zur aktuellen verkehrspolitischen Lage

Herr Bundesminister Dobrindt äußerte sich in seinem Vortrag zu folgenden Themen:

- Erhalt von Straßen vor Neubau,
- Brückenprobleme (Brückenbericht zur nächsten VMK, Sonderprogramm Brücken soll kommen),
- Ausdehnung der LKW-Maut (Vertiefung: ab 01.10.2015 LKW ab 7,5 t; Verbreiterung: ab 01.07.2015 restliche 4-streifige Bundesstraßen),
- LKW-Maut-Aufkommen sinkt,
- eine weitere Ausdehnung der LKW-Maut vor dem Jahr 2018 sei nicht möglich,
- Mitte 2018 sollen alle Straßen bemaute werden,
- Einführung einer PKW-Maut zum 01.01.2016,
- Plädoyer für alternative Finanzierungsmodelle (ÖPP),
- weitere Reformschritte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung,
- Mai 2014 Bundesgutachten zu Regionalisierungsmitteln.

Zu diesen Punkten folgte eine Aussprache ohne Beschlussfassung.

Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Die im Koalitionsvertrag des Bundes aufgeführten 5 Mrd. € für die Bundesverkehrswege in der laufenden Legislaturperiode sind durch 1,5 Mrd. € für laufende bisher nicht durchfinanzierte Projekte vorbelastet. Die Auswertung des jüngste Wegekostengutachtens (Endbericht 25.03.2014) wird Mautausfälle in der Größenordnung von 2,0 Mrd. € pro Jahr zur Folge haben. Diese können durch die Ausdehnung der LKW-Maut mit rd. 0,7 Mrd. € pro Jahr Mehreinnahmen nicht ausgeglichen werden. Mithin stünden in vier Jahren insgesamt ca. 2,2 Mrd. € oder 550 Mio. €/a zusätzlich zur Verfügung.

Die Revision der Regionalisierungsmittel wird gesondert beraten.

Die Verkehrsministerkonferenz fasste einstimmig folgenden Beschluss:

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 Koalitions-

vertrag 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.

Hierzu erfolgte folgende Protokollerklärung der Länder Baden-Württemberg, Bremen und Hessen:

"Die Verkehrsministerkonferenz hält es weiterhin für notwendig, zur Fortführung der Reform der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung eine Steuerungsgruppe mit Vertretern von Bund und Ländern einzusetzen (Begleitgremium) und bittet den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, ein solches Gremium gemeinsam mit der Verkehrsministerkonferenz einzuberufen. Die Verkehrsministerkonferenz erklärt ausdrücklich ihre Bereitschaft, den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur durch konstruktive Mitarbeit in diesem Gremium dabei zu unterstützen, Planung und Finanzierung der Verkehrswege durch eine grundlegende Reform auf eine neue, dauerhaft verlässliche und effiziente Grundlage zu stellen, wie es der Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vorsieht.

Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt und unterstützt die Absicht des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur auszuweiten. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihre Auffassung, dass das Netto-Aufkommen aus Nutzungsentgelten (Einnahmen nach Abzug der Erhebungskosten) einen angemessenen und bedeutsamen Beitrag

zum Abbau des Sanierungsstaus leisten muss, dass von den Instrumenten der Nutzerfinanzierung eine Lenkungswirkung ausgehen sollte und die Einnahmen in vollem Umfang dem gesamten Verkehrsinfrastrukturhaushalt zur Verfügung stehen müssen, ohne dass im Gegenzug die Haushaltsmittel für diesen Zweck gekürzt werden."

Sachstand Bundesverkehrswegeplanung 2015

Alle zu bewertenden Projekte sind gelistet. Auch Vorschläge Dritter sind berücksichtigt. Auf Basis der Verkehrsprognose und der Bewertungsmethodik soll in 2014 die Bewertung der Projekte stattfinden. Lediglich die in 2015 in Bau befindlichen Projekte gelten als gesetzt. Alle anderen müssen sich der Bewertung unterziehen. Eine Entscheidung welche Projekte in dem Bundesverkehrswegeplan mit aufgenommen werden sollen, soll noch in 2015 stattfinden.

Diskussionsschwerpunkt war u. a. die Frage, was mit Projekten geschieht, die zum Entscheidungszeitpunkt zwar Baurecht haben, aber nicht in den BVWP aufgenommen werden. Dazu wurde die Forderung nach Rückzahlung der Planungsmittel erhoben. Hierzu beschließt die VMK einstimmig Kenntnisnahme.

Revision der Regionalisierungsmittel

Die Regionalisierungsmittel stellen die wichtigste Finanzquelle für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere den Schienenpersonennahverkehr dar. Das Regionalisierungsgesetz sieht ab dem Jahr 2015 eine neue Festsetzung der Regionalisierungsmittel vor. Hierzu muss im Jahr 2014 eine Revision des Regionalisierungsgesetz erfolgen.

Sowohl die Länder als auch der Bund haben Gutachten zur Vorbereitung der Revision vergeben. Der Arbeitskreis Bahnpolitik hat im Auftrag der VMK ein gemeinsames Gutachten aller Länder beauftragt, aus dem sich der tatsächliche Bedarf der Länder an Regionalisierungsmitteln in den nächsten Jahren sowie die notwendige Dynamisierung ergeben soll. Das BMVI hat ein eigenes Gutachten zur Ermittlung des zukünftigen Bedarfs vergeben. Der Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Revision der Regionalisierungsmittel soll nach jetziger Planung im August 2014 zugeleitet werden.

Die Verkehrsministerkonferenz fasste hierzu einstimmig folgenden Beschluss:

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.

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

Der Bund hat angekündigt, dass eine LuFV II zum September 2014 erstellt werden soll. Die Verhandlungen mit der DB AG laufen derzeit.

Die Länder fordern ihre Beteiligung bei der Mitwirkung der Ausgestaltung der LuFV und einer möglichen Änderung der Quote bei den Maßnahmen nach Anlage 8.7. Insbesondere fordern die Länder, die nachfolgende LuFV so finanziell auszustatten, dass allen Erfordernissen hinsichtlich der Ersatzinvestitionen (Brücken, Leit- und Sicherungstechnik etc.) seitens der DB AG nachgekommen und der Anstieg der Infrastrukturbenutzungs-entgelte entsprechend begrenzt werden kann. Für Aus- und Neubauvorhaben im SPNV ist nach Auffassung der Länder eine deutliche Erhöhung (auf 250 Mio. € im Jahr) der bisherigen Mittel in der LuFV erforderlich.

Die Verkehrsministerkonferenz beschloss die Forderungen einstimmig.

Planungskostenbudget für Schieneninfrastrukturprojekte

Der Koalitionsvertrag auf Bundesebene sieht als Ziel vor, im System Schiene für einen „sachgerechten Planungsvorrat“ zu sorgen, der den Aus- und Neubau wichtiger Schienenverbindungen sichert. Die VMK unterstützt diese Zielstellung und fordert den Bund auf, dafür Sorge zu tragen, dass neben den Finanzmitteln auch die erforderlichen personellen Kapazitäten bei der DB AG zur Durchführung der Planungen bereitstehen. Die Verkehrsministerkonferenz beschloss die Forderungen einstimmig.

Festlegung von Flugverfahren

Das Verhältnis von Planfeststellung und Festlegung von Flugverfahren war Gegenstand von gerichtlichen Verfahren. Die VMK erwartet, dass in künftigen Flughafenausbauprozessen seitens der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) und dem Bundesluftfahrtamt für Flugsicherung (BAF) gegenüber den für die Planfeststellung zuständigen Landesluftfahrtbehörden detaillierte und valide Stellungnahmen, zu den künftigen Flugverfahren abgegeben werden. Diese sollen so konkret und zukunftssicher wie möglich sein. Bei der Festlegung bzw. bei Änderungen von Flugverfahren nach der luftrechtlichen Planfeststellung ist seitens der zuständigen Behörden zu prüfen, ob dem Abwägungskonzept der Planfeststellung weiterhin entsprochen wird und keine neuen unbewältigten Konflikte im Natur- und Umweltbereich entstehen.

Um die Tragfähigkeit der festgelegten Flugverfahren zu validieren, ist die DFS und das BAF aufgefordert, nach Inbetriebnahme eines neuen oder wesentlich geänderten Flugplatzes zu prüfen, ob die tatsächlichen Flug-

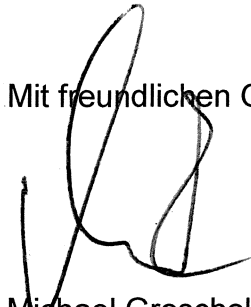
wege und realisierten Flughöhen mit den festgelegten Flugverfahren und dem Abwägungskonzept der Planfeststellung übereinstimmt.

Seite 8 von 8

Die VMK fordert den Bund darüber hinaus auf, die Information/Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei der Festlegung von Flugverfahren sicherzustellen und Transparenz herzustellen, z.B. durch ein vom BAF betreutes internetbasierendes Informations- und Beteiligungsverfahren. Die Beteiligung der betroffenen Gemeinden ist in den Fluglärmkommissionen sicherzustellen.

— Die Verkehrsministerkonferenz beschloss die Forderungen einstimmig.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Michael Groschek', written over the text 'Mit freundlichen Grüßen'.

— Michael Groschek