



Frühjahrssitzung der Verkehrsministerkonferenz

Am 17. und 18. April 2024 tagte die Verkehrsministerkonferenz (VMK) in Münster u. a. zu den Themen Deutschlandticket, Infrastruktur-Investitionen, Busförderung und Radverkehr. Insbesondere die unsichere Finanzierung des Deutschlandtickets und fehlende Mittel für Bestandsangebote und die Antriebswende im ÖPNV sind aus kommunaler Sicht Grund zur Sorge. Es bedarf endlich eines klaren Bekenntnisses von Bund und Ländern für eine langfristige Sicherstellung der Bestandsverkehre, für einen modernen, klimafreundlichen und ausgebauten ÖPNV und eine gesicherte und planbare Fortführung des Deutschlandtickets.

Deutschlandticket

Nach Beschluss der VMK soll der Einführungspreis von 49 Euro für das Deutschlandticket im Jahr 2024 bestehen bleiben. Voraussetzung dafür ist weiterhin, dass der Bund seiner Verpflichtung nachkommt und die nicht verausgabten Finanzmittel aus 2023 auf das Jahr 2024 überträgt. Weitergehende Beschlüsse zur Governance, Einnahmeaufteilung und Verfahren der Tarifanpassung wurden vertagt.

Länder unterstützen Idee eines Infrastrukturfonds

Nach einer Studie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ist für den ÖPNV allein bis 2031 ein Finanzbedarf von rund 40 Mrd. Euro notwendig. Die VMK unterstrich, dass dies nur eine Untergrenze der notwendigen Mittel darstellt und allenfalls zur Bestandssicherung ausreiche. Neben den massiven Investitionsnotwendigkeiten für den ÖPNV, braucht es auch umfangreiche Erhaltungsinvestitionen in die Straßen-, Brücken- und Wasserstraßeninfrastruktur. Die VMK begrüßt daher den Vorstoß von Bundesverkehrsminister Wissing für einen Infrastrukturfonds, um damit die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten, zu modernisieren und zukunftsfit zu machen. Die VMK sieht aktuell die klimapolitischen und verkehrspolitischen Ziele von Bund und Ländern zur Stärkung der Schiene vor dem Hintergrund weiterer Kürzungen im Bundeshaushalt in Gefahr.

Elektromobilität und Busförderung

Die VMK sieht das klimapolitische Ziel der Bundesregierung von 15 Mio. vollelektrischen PKW in Deutschland bis 2030 als voraussichtlich nicht mehr erreichbar. Deshalb fordern die Länder den Bund auf, zusätzliche Instrumente einzuführen, um die Zielzahlen bei der Flottenumstellung zu erreichen. Darüber hinaus wird der Bund um Vorschläge gebeten, durch die die klimapolitischen Ziele im Bereich der Antriebswende bis 2030 erreicht werden sollen.

Die VMK hat die Bundesregierung erneut aufgefordert, das Finanzierungsvolumen zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr deutlich zu erhöhen bzw. wieder aufzunehmen. Die aktuellen Haushaltsplanungen der Bundesregierung sehen keine Mittel für die Bewilligung weiterer Anträge auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr vor.

Radverkehr

Die Länder haben sich für eine Stärkung des Radverkehrs und seiner finanziellen Unterstützung ausgesprochen. In einem 14 Punkte umfassenden Beschluss bedauert die VMK u. a., dass der Bund der Forderung vergangener Beschlüsse der VMK nach einer deutlichen Erhöhung der Bundesmittel zur Finanzierung der investiven Radverkehrsförderung auf 1 Mrd. Euro jährlich bis 2030 nicht entsprochen hat. Darüber hinaus hat die VMK den Bund aufgefordert, das Straßenverkehrsgesetz um eine Innovationsklausel zu erweitern, um die Erprobung zusätzlicher fahrradfreundlicher Maßnahmen vor Ort zu ermöglichen.

Prüfung von Gleisanschlüssen

Die VMK setzt sich dafür ein, dass künftig beim Bau von aufkommensstarken Industrie- und Logistikstandorten eine verbindliche Prüfung des Baus einer Schienenverbindung vorgesehen wird. Der Bund solle mit der Fachministerkonferenz für Raumentwicklung entsprechende Maßnahmen umsetzen.

Gesetzesänderung bei Ausweichrouten

Ein weiterer Beschluss der VMK befasste sich mit dem Schutz vor Autobahnumleitungs- und -ausweichverkehren. Durch die immer häufigeren Sperrungen von Brücken und Autobahnen kommt es zu erheblichen Belastungen und Abnutzungen im nachgeordneten Straßennetz. Mit Blick auf die Lenkung der Ausweichverkehre zeige sich nach Aussage des VMK-Vorsitzenden Verkehrsministers aus Nordrhein-Westfalen Krischer aber, dass wirksame Abhilfemaßnahmen zum Schutz der Anwohnerschaft oftmals nicht mit geltendem Straßenverkehrsrecht in Einklang gebracht werden können. Entsprechende Vorschläge zur Anpassung des Straßenverkehrsrechts sollen nun nach Sicht der VMK geprüft und umgesetzt werden.

Anmerkung:

Das im Herbst zwischen Bundeskanzler und Ministerpräsidenten verabredete Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes wurde bislang nicht eingeleitet. Demnach sollen die Restmittel für das Deutschlandticket aus 2023 auch im Jahr 2024 verwendet werden können. Die Verzögerung ist aus kommunaler Sicht mehr als kritisch zu beurteilen, da die notwendigen Tarifvorgaben für das Deutschlandticket durch die kommunalen Aufgabenträger i. d. R. zum 30.04.2024 ausliefen und von einer Finanzierungsgarantie durch Bund und Länder abhängig sind. Es zeigt sich einmal mehr, dass das Deutschlandticket keinen gesicherten rechtlichen Unterbau für eine zumindest mittelfristige Planung hat. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) tritt im Koordinierungsrat dafür ein, dass neben einer überjährigen Finanzierungssicherheit auch die strukturellen Fragen zu Tarifierung und Einnahmeaufteilung klar geregelt werden. Zudem braucht es gesetzliche Anwendungsbefehle in den Nahverkehrsgesetzen der Länder, damit die kommunalen Aufgabenträger keine Finanzierungsrisiken tragen müssen.

Weitergehende Beschlüsse der VMK, insbesondere zum komplexen Thema der künftigen Einnahmeaufteilung nach einer Wohnortsystematik bzw. in der finalen Stufe anhand einer bundesweiten Erhebung von Fahrgastzahlen wurden zunächst nicht gefasst. Es wird jedoch in Kürze mit einer Sonderverkehrsministerkonferenz zu diesem Thema gerechnet.

In Bezug auf den Infrastrukturausbau wurde vom BMDV auf das Bundesgutachten zum ÖPNV verwiesen. Wie durch die Länder wird dieses Gutachten jedoch auch von den kommunalen Spitzenverbänden insofern kritisiert, da es aufgrund unzureichender Prämissen die Ausbaubedarfe und Kostensteigerungen für den ÖPNV nicht ausreichend berücksichtigt. Es kann sich daher bei den 40 Mrd. Euro allenfalls um einen Mindestbedarf für die Bestandssicherung vorhandener Verkehre handeln. Ein wie im angestrebten Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV formulierter Ausbau ist damit nicht zu erreichen. Der Bund hatte zuletzt seine Beteiligung an einem gemeinsam von Bund, Ländern und Kommunen getragenen Gutachten zur Berechnung der tatsächlichen Kosten für Ausbau und Modernisierung abgelehnt. Damit steht der Abschluss des im Koalitionsvertrags verankerten Pakts mehr als in Frage.

Die Idee eines Infrastrukturfonds kann auch aus kommunaler Sicht begrüßt werden. Der massive Investitionsrückstand für Straßeninfrastruktur und ÖPNV ist seit Jahren offensichtlich. Ebenso unterstützenswert ist die Forderung der Länder, die Bundesmittel für den Ausbau der Radinfrastruktur auch langfristig auf hohem Niveau zu halten. Das Sonderprogramm „Stadt und Land“ ist mittlerweile ein eingeschwungenes System und hat zur Umsetzung von hundert Maßnahmen in den Kommunen geführt.

Besonders kritisch zu sehen ist die aktuell gestoppte Elektrobusförderung durch den Bund. Ohne eine Förderung rückt die Einhaltung der Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes in weite Ferne. Ebenso ist es dringend notwendig auch die notwendige Infrastrukturförderung durch eine Anpassung des GVFG zeitnah in die Wege zu leiten. Denn viele Verkehrsunternehmen können die notwendige Ladeinfrastruktur nicht in Bestands-Depots umsetzen. Es bedarf aufgrund der massiven Investitionsnotwendigkeiten für den Um- und Neubau von Betriebshöfen dringend Förderung.

Am Rande der VMK wurde schließlich auch verkündet, dass es eine Einigung zwischen den Ländern zur bislang stockenden Reform des Straßenverkehrs-gesetzes und der Straßenverkehrsordnung gebe. Zuletzt lehnte der Bundesrat die von den Kommunen vehement eingeforderte Reform aufgrund von Bedenken ab. Es bleibt abzuwarten, ob nun endlich der Vermittlungsausschuss durch die Bundesregierung angerufen wird, um die Reform im Sinne von mehr Handlungsmöglichkeiten der Städte und Gemeinden beispielsweise bei der Einrichtung von Fußgängerüberwegen, Radfahstreifen und Tempo 30 in bestimmten Abschnitten umzusetzen.

(Quelle: DStGB-Aktuell 1724-11)

gr-ru