

**Beschluss-
Sammlung
der
Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster
(Nordrhein-Westfalen)**

Briefpostanschrift:
c/o Bundesrat
11055 Berlin

Hausanschrift:
Leipziger Str. 3-4
10117 Berlin

Telefon: 030 - 189100 -210, -206, -203
oder -0
Telefax: 030 - 1891 00-218
Internet: www.verkehrsministerkonferenz.de

**Hinweise zum Datenschutz
finden Sie unter**
www.bundesrat.de/datenschutz

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Gesamtstrategie für den Umweltverbund

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass das BMDV noch nicht in die Erarbeitung einer Gesamtstrategie für den Umweltverbund eingetreten ist.

Daher bleiben die Forderungen der Verkehrsministerkonferenz gemäß ihres Beschlusses vom 22./23. März 2023 in Aachen bestehen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Bündnis für moderne Mobilität

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Vorschlag des BMDV, das Bündnis für moderne Mobilität künftig nur noch anlassbezogen fortzusetzen, um Doppelstrukturen zu vermeiden und dafür Themenvorschläge anzunehmen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, zu künftigen Treffen des Bündnisses für moderne Mobilität alle Länder einzuladen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz schlägt vor, dass ein Thema als eingebracht gilt, wenn der Bund oder drei Länder oder die kommunalen Spitzenverbände eine Beratung wünschen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

Audits zur Hochwassergefährdung der Verkehrsinfrastruktur -
Beschluss der Sonderumweltministerkonferenz vom 11.10.2021

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Bund-Länder Arbeitsgruppe und des Arbeitskreises Straßenbaupolitik zur Kenntnis und dankt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr für die Koordinierung der Aktivitäten zur Entwicklung von Grundlagen für die Durchführung von Audits zur Hochwassergefährdung der Straßeninfrastruktur.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die GKVS um Bericht zur Frühjahrskonferenz 2025.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung zwischen Bund und Ländern

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, zur Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2024 einen aktualisierten Sachstandsbericht mit konkreten Zeitplanungen für die weitere Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen vorzulegen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 4.5 der Tagesordnung:

Austausch zum Entwurf eines KRITIS-Dachgesetzes

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt das Vorhaben der Bundesregierung, ein KRITIS-Dachgesetz zu verabschieden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, beim federführenden Ressort weiterhin darauf hinzuwirken, bei der zu erlassenden Rechtsverordnung nach § 16 des Referentenentwurfs des KRITIS-Dachgesetzes die Länder aktiv in den Erstellungsprozess einzubeziehen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, darauf hinzuwirken, dass bei der Ausgestaltung der Vorschriften des KRITIS-Dachgesetzes der Gefahr von Doppelverpflichtungen und unnötiger Bürokratie wirksam begegnet wird, um das erklärte Ziel des KRITIS-Dachgesetzes - die Arbeitsfähigkeit der Wirtschaft sicherzustellen - nicht zu konterkarieren. Dies auch vor dem Hintergrund der parallel in nationales Recht umzusetzenden europäischen NIS-2-Richtlinie und dem damit verbundenen Erfüllungsaufwand.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, auf der nächsten Herbstkonferenz 2024 über den aktuellen Stand zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 4.6 der Tagesordnung:

Militärische Mobilität – grenzüberschreitender militärischer Verkehr von Personen und Material

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den vorliegenden Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vom 22. Februar 2024 zur Kenntnis. Sie begrüßt die weiteren Aktivitäten des Bund-Länder-Koordinierungsgremiums (BLKG MM/ZV) für die Angelegenheiten der zivilen Unterstützung der militärischen Mobilität einschließlich der Belange der zivilen Verteidigung im Bereich Verkehr.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, den Ländern aktuelle und detaillierte Informationen hinsichtlich einer Befahrbarkeit der in Zuständigkeit des Bundes liegenden Bundesautobahnen (BAB) und Bundesstraßen durch militärische Transporte nach den Maßgaben des Militärstraßengrundnetzes (MSGN) unverzüglich zur Verfügung zu stellen, damit sie ihren Anteil am MSGN zeitnah an das Fernstraßen-Bundesamt liefern können.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 4.7 der Tagesordnung:

Mobilität und Klimaschutz

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt auf Basis der Ergebnisse des Expertenbeirats Klimaschutz in der Mobilität fest, dass das klimapolitische Ziel von 15 Mio. vollelektrischen Pkw in Deutschland bis 2030 voraussichtlich nicht erreicht wird.
2. Die Verkehrsministerkonferenz verweist dazu auf ihren Beschluss vom 11./12. Oktober 2023 zur Elektromobilität, wonach es zusätzlicher Instrumente bedarf, um die Zielzahlen bei der Flottenumstellung zu erreichen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung um Vorschläge, wie die klimapolitischen Ziele im Bereich der Antriebswende bis 2030 nunmehr erreicht werden sollen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030

a) Aufstockung der Regionalisierungsmittel

i. V. m.

b) Ausbau- und Modernisierungspakt des Öffentlichen Personennahverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Berichte der Unterarbeitsgruppe Finanzierungsbedarf, der Unterarbeitsgruppe Finanzierungsstruktur und des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis. Der Bericht des BMDV geht insofern fehl, als er nicht die grundgesetzlich verankerte finanzielle Verpflichtung des Bundes für den SPNV berücksichtigt.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass nach der vom BMDV beauftragten Studie „Ermittlung des Finanzbedarfs für den ÖPNV bis 2031“ ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von rund 40 Mrd. Euro für den Zeitraum bis 2031 besteht. Schon auf Grundlage dieser Studie ist die kurzfristige Bereitstellung weiterer Regionalisierungsmittel zwingend erforderlich, um zumindest die Bestandsverkehre ab dem Jahr 2025 weiter finanzieren zu können.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass die Studie wesentliche Annahmen des Zielbildes nicht abbildet und daher nur die Mindestbedarfe für die Diskussion über die erforderlichen Mittel zum Erhalt der Bestandsverkehre ab dem Jahr 2026 beziffern kann.
4. Die Verkehrsministerkonferenz hält den Ausbau- und Modernisierungspakt weiterhin für ein geeignetes Instrument, um ein Zielbild für den ÖPNV und damit einhergehend die für dessen Umsetzung notwendigen horizontalen und vertikalen

Finanzierungsbeiträge zu erarbeiten. Ein Ausbau- und Modernisierungspakt ohne Kenntnis der Finanzierungsbedarfe und der Regelung der Finanzierungsstrukturen sowie entsprechender zusätzlicher Finanzierungsmittel kann kein Ausbau- und Modernisierungspakt im Sinne der Festlegungen des Koalitionsvertrages auf Bundesebene sein.

5. Die Verkehrsministerkonferenz hält es vor der Fortführung der Beratungen für erforderlich, dass der Bund Vorschläge unterbreitet, wie der bislang gemeinsam beschrittene Weg weitergegangen werden kann. Sie weist dabei darauf hin, dass der Ausbau- und Modernisierungspakt als reines Instrument für den Austausch zwischen Bund, Ländern und kommunalen Spitzenverbänden das im Koalitionsvertrag auf Bundesebene gesteckte Ziel verfehlen würde.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030

c) Konzept zur Durchführung des Deutschlandtickets ab dem Jahre 2024

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz mit dem Bundeskanzler vom 6. November 2023 weiterhin Bestand hat, dass das Deutschlandticket für die Jahre 2023 bis 2025 mit 3 Mrd. Euro pro Jahr von Bund und Ländern je zur Hälfte finanziert wird.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die dort vereinbarte Übertragung von im Jahr 2023 nicht in Anspruch genommenen Mitteln des Bundes und der Länder auf das Jahr 2024 zwingende Voraussetzung war und ist, um den Verkaufspreis des Deutschlandtickets im Jahr 2024 stabil bei 49 Euro halten zu können.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet daher, dass der Bund unverzüglich die erforderliche Änderung des Regionalisierungsgesetzes zur Übertragung der Restmittel 2023 auf das Jahr 2024 vornimmt und diese Überjährigkeit der Mittelverwendung auf den Gesamtzeitraum 2023 bis 2025 ausdehnt.
4. Auf der Grundlage der Entwicklung und der Prognosen zu den Verkaufszahlen, der Kostenentwicklung und somit des Zuschussbedarfs wird rechtzeitig in der zweiten Jahreshälfte 2024 ein Ticketpreis für das Jahr 2025 festgelegt werden. Für die Folgejahre sind Mechanismen zur transparenten Preisbildung zu entwickeln.
5. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass ohne eine Klärung von Seiten des Bundes zu einer dauerhaften Finanzierung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus, aktuell eine Klärung der Regeln zur weiteren Preisentwicklung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus nicht möglich ist.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Entwicklungsperspektiven des Schienengüterverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis. Die vom Bund in Aussicht gestellten Verbesserungen bei der Anwendung des SGFFG werden begrüßt, ebenso die Bemühungen für die digitale automatische Kupplung.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Fortschritte zur Einzelwagenverkehrsförderung und die beabsichtigte Bereitstellung von 300 Mio. Euro jährlich für eine Ausweitung eines flächendeckenden Angebotes im Einzelwagenverkehr.
3. Die Verkehrsministerkonferenz sieht durch die geplanten Kürzungen im Bundeshaushalt 2024 das Ziel eines Anteils des Schienengüterverkehrs am Modal Split von 25 Prozent bis 2030 gefährdet.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, das Fördervolumen dieser Programme spürbar auszuweiten und die nicht bundeseigenen Eisenbahnen bei der Erreichung der angestrebten Verlagerung von Transporten auf die Schiene angemessen zu berücksichtigen. Insbesondere fordert die Verkehrsministerkonferenz die Wieder-Aufstockung der Mittel für das Schienengüterfernverkehrsnetz-förderungsgesetz (SGFFG).
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, mehr Infrastrukturmaßnahmen, die für einen stärkeren Schienengüterverkehr (Ziel 25 Prozent) erforderlich sind, gezielt umzusetzen. Hierzu gehört auch die Elektrifizierung von Strecken.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund um Vorlage eines Statusberichtes zur Umsetzung des Masterplans „Schienengüterverkehr“ sowie einen entsprechenden Zeitplan zur nächsten Verkehrsministerkonferenz, in dem insbesondere die Entwicklungen bei
- der Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung,
 - der Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt hinsichtlich des Ziels für den Schienengüterverkehr von 25 Prozent am Modal Split bis 2030 und
 - der Mautbefreiung im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs auf EU-Ebene

dargestellt werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.3 der Tagesordnung:

Neuaufstellung der DB Cargo

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die öffentliche Berichterstattung zu den Verlusten der Deutschen Bahn im Bereich Güterverkehr und zum Verfahren der EU-Wettbewerbsbehörde aufgrund des Verdachts unerlaubter Beihilfe für DB Cargo mit Sorge zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund vor diesem Hintergrund auf, kurzfristig Maßnahmen für einen funktionsfähigen und nicht-diskriminierenden Wettbewerb im Schienengüterverkehr zu ergreifen, in seiner Eigentümerfunktion die wettbewerbsfähige Neuaufstellung der DB Cargo zu erwirken und den Prozess transparent zu gestalten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Länder in den bestehenden Runden Tisch „Schienengüterverkehr“ einzubinden, um dort mit der Branche und Vertreterinnen und Vertretern der Länder über die Gestaltung eines kurz-, mittel- und langfristigen Marktrahmens für den Schienengüterverkehr zu sprechen, mit dem die politischen Ziele zur Steigerung des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent bis zum Jahr 2030 erreicht werden können.
4. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass der Bund erklärt, sich weiterhin für das wichtige Bundesinteresse des Erhalts der Beförderungsmöglichkeit von Gütern über die Schiene, insbesondere auch im Einzelwagenverkehr, durch die DB Cargo AG einzusetzen. Dies ist wichtig, um den Klimaschutzzielen Deutschlands und seiner Resilienz zu dienen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, über die ergriffenen Maßnahmen und deren Ergebnisse auf der Herbstkonferenz zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.5 der Tagesordnung:

Fortentwicklung des GVFG-Bundesprogramms für SPNV-Projekte bei den Eisenbahnen des Bundes

1. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wird gebeten, zu berichten, in welcher Form und welchem Gesetzesvorhaben es beabsichtigt, sich der mit dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 11./12. Oktober 2023 geforderten Weiterentwicklung im GVFG insbesondere für die Projekte der Eisenbahnen des Bundes anzunehmen.
2. Das BMDV wird gebeten, im Rahmen einer zeitnahen Weiterentwicklung des GVFG-Förderregimes ergänzend zu dem im VMK-Beschluss genannten Punkten auch für folgende Finanzierungsherausforderungen innerhalb von GVFG-Projekten Lösungsansätze zu erarbeiten und mit den Ländern und der Deutschen Bahn abzustimmen:
 - a) Eine angemessene Abgrenzung der auf die Modernisierung des Bestands entfallenden Projektkosten, insbesondere auch in Hinblick auf den DSD-Rollout.
 - b) Finanzierung von Projektanteilen, die vorwiegend dem Schienengüterverkehr und/oder Schienenpersonenfernverkehr dienen.
3. Das BMDV wird gebeten, die Umsetzung der gemeinwohlorientierten Ziele für die DB InfraGO AG insbesondere mit folgenden Zielen zu konkretisieren:

- a) Tragung der Betriebs- und Kapitalkosten bei Ausbauvorhaben durch die DB InfraGO, insbesondere Ausschluss von Sonderzahlungen zum Wirtschaftlichkeitsausgleich durch die Länder.
- b) Ausschluss von Ausfallgarantien der Länder für Finanzierungsanteile des Bundes, wie bisher insbesondere bei GVFG-Maßnahmen von der DB AG gefordert.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.6 der Tagesordnung:

Bundesweite Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Zügen und an Bahnhöfen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Bund-Länderoffenen Arbeitsgruppe „Bundesweite Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Zügen und an Bahnhöfen“ sowie den Beschluss der Innenministerkonferenz (IMK) aus der Herbstsitzung vom 6. bis 8. Dezember 2023 zu TOP 31 zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt das Ansinnen der IMK, die Sicherheit in Zügen und an Bahnhöfen zu erhöhen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Arbeitskreis Bahnpolitik, sich näher mit den Ergebnissen der Bund-Länderoffenen Arbeitsgruppe „Bundesweite Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Zügen und an Bahnhöfen“ auseinanderzusetzen und zu den genannten Maßnahmen und deren Umsetzungsmöglichkeiten der Verkehrsministerkonferenz auf der Frühjahrssitzung 2025 zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.7 der Tagesordnung:

Verbindliche Prüfung von Gleisanschlüssen bei neuen Industrie- und Gewerbegebieten

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Raumentwicklungsministerkonferenz (RMK) zur Umsetzung von Punkt 5.1 des „Masterplans Schienengüterverkehr“, sich über den Stand der landesplanerischen Regelungen in den Ländern, die beim Bau von aufkommensstarken Industrie- und Logistikstandorten eine verbindliche Prüfung des Baus einer Schienenverbindung vorsehen, zu informieren, Empfehlungen zur entsprechenden Umsetzung des genannten Punktes abzugeben und die Verkehrsministerkonferenz über die Ergebnisse in Kenntnis zu setzen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, seinerseits ebenso einen Beitrag zur Umsetzung des Punktes 5.1 des „Masterplans Schienengüterverkehr“ zu leisten und innerhalb eines Jahres unter Einbindung von DB InfraGo, den Unterzeichnenden der Gleisanschluss-Charta 2024 und des Fraunhofer-Instituts für Integrierte Schaltungen einen bundesweiten Kongress durchzuführen, auf dem die Vorteile eines Gleisanschlusses für die Wirtschaft und die Region sowie die Möglichkeiten der Umsetzung aufgezeigt, positive Beispiele dargestellt werden und für die Vorteile eines Gleisanschlusses geworben wird.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, bis zum oben genannten Kongress ein Onlineangebot zu realisieren, in dem die Vorteile eines Gleisanschlusses dargestellt werden, das bestehende „Prüfschema Werksbahnen“ der Bundesnetzagentur eingebunden wird und von einer digitalen Checkliste für die Realisierung eines Gleisanschlusses, einer multimodalen Verladestelle oder eines Industriestammgleises inklusive einer Anbindung an das öffentliche Schienennetz begleitet wird.
5. Des Weiteren bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMDV, den Finanz- und Förderbedarf sowie weiteren Handlungsbedarf für die gezielte Engpassbeseitigung bei der vorgelagerten Infrastruktur, bei kleineren und mittleren Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung auch bei der Leit- und Sicherungstechnik bis zur nächsten Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2024 zu erheben, über die Ergebnisse zu berichten und entsprechende Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.8 der Tagesordnung:

Mobilfunkempfang in Zügen – Laserung bedampfter Scheiben

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die bisherigen Erfolge beim Ausbau des Mobilfunkempfangs entlang der Schienenwege, da ein attraktiver Bahnverkehr auch einen qualitativ hochwertigen Mobilfunk erfordert. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund darum, die flächendeckende Netzabdeckung weiterhin konsequent auch für Strecken im ländlichen Raum umzusetzen. Es wird ebenfalls begrüßt, dass die DB Fernverkehr AG 50 Mio. Euro zur nachträglichen Laserung ihrer Bestandszüge investiert.
3. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass die Umrüstung von Fahrzeugen des SPNV im Rahmen der Digitalisierungsförderung des BMDV im ÖPNV zu berücksichtigen ist.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.9 der Tagesordnung:

Bundesförderung für Busse mit alternativen Antrieben

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz festgelegten Mindestziele zur Reduktion der CO₂- und Luftschadstoffemissionen als Beitrag zu einer klimafreundlichen Mobilität.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erkennt an, dass die Bundesregierung mit der Fördermöglichkeit auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr vom 7. September 2021 ein Instrument zur Finanzierung eines klimafreundlichen ÖPNV geschaffen hat.
3. Die Verkehrsministerkonferenz hat in ihrer Sitzung am 22./23. März 2023 die Bundesregierung aufgefordert, das Finanzierungsvolumen zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr deutlich zu erhöhen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt mit großer Sorge zur Kenntnis, dass die aktuellen Haushaltsplanungen der Bundesregierung keine Mittel für die Bewilligung weiterer Anträge auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr vorsehen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung daher auf, die Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr fortzusetzen und sicherzustellen, dass weiterhin und mit mehr Planungssicherheit neue Förderanträge bewilligt werden können. Die Verkehrsministerkonferenz sieht dabei die Notwendigkeit, auch Förderinstrumente für die Lade- und Betankungsinfrastruktur sowie für die Umrüstung der Werkstätten und Betriebshöfe vorzusehen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.10 der Tagesordnung:

Stand der Umsetzung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass die mit Beschluss vom 12. Oktober 2023 verabschiedeten Forderungen bei der Weiterentwicklung der DB InfraGO AG Eingang finden und entsprechend umgesetzt werden und die Expertise der Länder in die weitere Ausgestaltung der DB InfraGO AG in einem strukturierten Dialogprozess einbezogen wird.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, insbesondere folgende konkreten Punkte zu berücksichtigen:
 - a) Die DB InfraGO AG wird auf das Ziel verpflichtet, eine angemessen dimensionierte Infrastruktur mit notwendigen Kapazitätsreserven in hoher Qualität zur Verfügung zu stellen.
 - b) Die Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge werden gekündigt. Die finanzielle Entflechtung wird vollständig umgesetzt. Jegliche Querfinanzierung zwischen den gemeinwohlorientierten und wettbewerblichen Bereichen wird ausgeschlossen. Die DB InfraGO AG ist nicht an das Konzernprivileg gebunden und muss Leistungen zu marktgerechten Preisen einkaufen.
 - c) Die Bepreisung der Leistungen orientiert sich in Zukunft stark an der erbrachten Qualität. Das Verfahren der Grenzkostenbepreisung ist dabei auf Vorteilhaftigkeit zu prüfen.

- d) Die heutige DB Energie GmbH, derzeit Bahnstromnetzbetreiber und Stromversorgungsunternehmen in einem, wird entflechtet. Der Netzanteil der DB Energie geht in die DB InfraGo AG über.
- e) Der Aufsichtsrat der Infrastrukturgesellschaft wird auf der Anteilseignerseite entsprechend der Anteile an der gesamten Verkehrsleistung besetzt, für den Nahverkehr entsprechend mit Vertretern der Länder. Im Sektorbeirat werden die Länder mit einem ständigen Sitz vertreten sein.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.11 der Tagesordnung:

Rücknahme der Kürzungen bei der Trassenpreisförderung

1. Die Verkehrsministerkonferenz kritisiert die Kürzungen im Bundeshaushalt bei der Trassenpreisförderung. Die Einsparungen stehen im klaren Widerspruch zur angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Das von der Bundesregierung im Koalitionsvertrag festgehaltene Ziel der Modernisierung des Landes durch Investitionen – insbesondere in Klimaschutz, Digitalisierung und nachhaltige Mobilitätsangebote – wird damit in erheblichem Maße gefährdet.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund vor diesem Hintergrund auf, die erforderlichen Schritte einzuleiten, um die Trassenpreisförderung mindestens wieder auf das vorherige Niveau zu erhöhen und eine verlässliche mittel- und langfristige Finanzierung sicherzustellen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.12 der Tagesordnung:

Digitale Schiene Deutschland (ETCS)

1. Die Verkehrsministerkonferenz weist zum wiederholten Mal auf die hohe Bedeutung der Digitalisierung des Eisenbahnverkehrs und des Rollouts der „Digitalen Schiene Deutschland“ (DSD) hin und bekräftigt ihre Vielzahl an Beschlüssen, insbesondere den Beschluss vom 11./12. Oktober 2023.
2. Die Verkehrsministerkonferenz hat die Ergebnisse des „Netzzustandsbericht Fahrweg 2022“ der DB InfraGO AG vom 1. Januar 2024 zur Kenntnis genommen. Dabei stellt die Verkehrsministerkonferenz fest, dass die Leit- und Sicherungstechnik mit der schlechtesten Zustandsnote aller Gewerke und dem höchsten Anteil mangelhaft bis einschränkend bewerteter Anlagen eingestuft wurde. Des Weiteren wird mit großer Sorge wahrgenommen, dass im Bereich der Stellwerkstechnik bereits im Jahr 2022 ein dringender Investitionsbedarf in Höhe von 26,2 Milliarden Euro bestand, womit fast die Hälfte der bestehenden Stellwerke betroffen sind.
3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass die DB InfraGO AG im Netzzustandsbericht zu der Einschätzung kommt, dass die Erneuerung von Stellwerken im Rahmen der „Digitalen Schiene Deutschland“ (DSD) dringend erforderlich ist.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund und die DB InfraGO AG auf, die Digitalisierung der Schiene als einen wesentlichen Bestandteil in die Sanierung des Bestandsnetzes zu integrieren.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert außerordentlich, dass im Bundeshaushalt 2024 die Haushaltsmittel für die Digitalisierung der Schiene gesenkt und die Haushaltsmittel für die bundesweite Förderung der DSD-Fahrzeugausrüstung gestrichen wurden und damit die notwendige klare Finanzierungsperspektive fehlt, die für einen Kapazitätsaufbau der Industrie dringend erforderlich ist. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund daher auf, die Finanzierung für die Digitalisierung der Infrastruktur- und Fahrzeugseite dringend abzusichern.
6. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, der DB InfraGO AG zu ermöglichen, die bislang mit Gremienvorbehalt unterzeichneten Finanzierungsverträge der DSD-Starterpaketprojekte tatsächlich zu nutzen und den Verfall der Bundeshaushaltsmittel von über 500 Millionen Euro zu verhindern.
7. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass weiterhin eine zentrale politische Steuerung der Ausrüstung von Schiene und Fahrzeugen seitens des Bundes aussteht. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, einen DSD-Rollout-Koordinator zu benennen, um die Gründung einer mit den notwendigen Finanzmitteln ausgestatteten Projektgesellschaft oder Stabstelle des Bundes federführend voranzutreiben.
8. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet bei Einbezug des Bahnsektors in eine eventuelle Projektgesellschaft auch den Einbezug der Länder über Vertreter des Arbeitskreises Bahnpolitik.
9. Die Verkehrsministerkonferenz erneuert in diesem Zusammenhang ihre dringende Erwartung an den Bund, unverzüglich ein einheitliches und konsistentes Finanzierungsinstrument als Grundlage zur DSD-Fahrzeugaus- und -umrüstung für alle Verkehrsarten und Komponenten der DSD zu schaffen und bei der EU zur Notifizierung einzureichen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.13 der Tagesordnung:

Sichere Mitnahme von E-Scootern im ÖPNV

1. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass Tretroller mit E-Antrieb einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende leisten, insbesondere aufgrund ihrer Nutzung zur Überbrückung der „letzten Meile“.
2. Gleichwohl sieht die Verkehrsministerkonferenz vor dem Hintergrund des Gutachtens der Hamburger Hochbahn AG eine Notwendigkeit der Befassung mit dem Thema. Der Arbeitskreis öffentlicher Personenverkehr der GKVS (AK ÖPV) hat sich daher gemäß dem Beschluss der GKVS vom 6./7. September 2023 – TOP 5.9 – mit dem Thema „Sichere Mitnahme von E-Scootern (im Folgenden: „Tretroller mit E-Antrieb“) im ÖPNV“ beschäftigt.
3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Thematik des Brandschutzes im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) generell und auch im Hinblick auf Tretroller mit E-Antrieb untersucht und entsprechende Empfehlungen zum betrieblichen Umgang als Hilfestellung für die Verkehrsunternehmen entwickelt.
4. Tretroller mit E-Antrieb stellen – im Gegensatz zu Elektromobilen (Elektroscooter) für mobilitätseingeschränkte Menschen – keine notwendigen Hilfsmittel dar. Vor diesem Hintergrund stellt eine Einschränkung und/oder Versagung der Mitnahme von Tretrollern mit E-Antrieb keinen Verstoß gegen die Beförderungspflicht im ÖPNV dar.

5. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet von den Verkehrsunternehmen und den technischen Aufsichtsbehörden der Länder eine erneute Bewertung der Gefahren zeitnah nach Abschluss des Normungsprozesses für die in den E-Tretrollern verbauten Akkus mit dem Ziel, eine Mitnahme solcher E-Tretroller zu ermöglichen.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, den Beschluss der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (IMK) und der Verbraucherschutzministerkonferenz (VSMK) zuzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.14 der Tagesordnung:

Auswirkung der Kürzungen im Bundeshaushalt 2024 auf die Umsetzung der Neu- und Ausbauprojekte des Bedarfsplans

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Bund davon ausgeht, dass trotz der aktuellen Kürzungen im Bundeshaushalt 2024 für den Bedarfsplan Schiene die Budgetkürzung insbesondere durch den Einsatz der vorhandenen Ausgabereste weitgehend ausgeglichen werden könne. Aussagen zur künftigen Umsetzung der einzelnen Vorhaben seien derzeit nicht möglich.
2. Die Verkehrsministerkonferenz sieht die Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Ziele von Bund und Ländern zur Stärkung Schiene vor dem Hintergrund der Kürzungen im Bundeshaushalt jedoch stark gefährdet. Sie fordert den Bund zu einem klaren Bekenntnis zu der in Aussicht gestellten Zielsetzung zur Stärkung der Schiene und der Projekte des Bedarfsplans Schiene mitsamt ihren Zeitplänen auf.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Anstrengungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Sicherung der Finanzierung der Projekte in 2024 und betont zugleich, dass die Finanzierung insgesamt auf eine sichere Grundlage gestellt werden muss. Seitens des Bundes ist zeitnah die Perspektive und Klarheit zum weiteren Umgang mit den Neu- und Ausbauprojekten zu schaffen. Um den drohenden Planungsstopp bei vielen Neu- und Ausbauprojekten zu verhindern und um frühzeitige Planungssicherheit für die weiteren Vorhaben zu erlangen, erwartet sie vom Bund die frühzeitige Fixierung der erforderlichen Mittel im Bundeshaushalt 2025 und in den Folgejahren.

4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das BMDV zudem auf, die Finanzierung der Schiene überjährig verlässlicher zu gestalten als es bislang der Fall ist. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, weitere fachliche Kapazitäten in Deutschland perspektivisch ausbauen zu können. Dafür benötigt die Wirtschaft Verlässlichkeit bei der Finanzierung der Schiene. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt in diesem Zusammenhang ausdrücklich den Vorschlag des Bundesverkehrsministers zur Einrichtung eines haushaltungsunabhängigen, überjährigen Infrastrukturfonds zur langfristigen Finanzierung von Infrastrukturprojekten. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV zeitnah um ein Konzept zur Umsetzung des vom Bundesverkehrsminister geäußerten Vorschlags, spätestens aber bis zur Herbstkonferenz der Verkehrsminister.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV um Vorlage eines Berichtes zur nächsten Verkehrsministerkonferenz zur geplanten Umsetzung der Neu- und Ausbauprojekte des Bedarfsplans Schiene, in dem insbesondere die Entwicklung und Gestaltung des notwendigen Neu- und Ausbau im Sinne des Deutschlandtakts unter den gegebenen Rahmenbedingungen des Bundeshaushalts dargestellt werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

Novellierung des Gesetzes über amtlich anerkannte Sachverständige und amtlich anerkannte Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr – KfSachvG

1. Angesichts der grundsätzlichen Bedeutung des Gesetzes über amtlich anerkannte Sachverständige und amtlich anerkannte Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (KfSachvG) für die Tätigkeit der Technischen Prüfstellen der Länder bittet die Verkehrsministerkonferenz das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), das KfSachvG an die aktuellen Erfordernisse anzupassen.
2. Hierzu sind die Bund-Länder-Fachausschüsse „Technisches Kraftfahrwesen“ und „Fahrerlaubnis-/Fahrlehrerrecht“ - letzterer unter Berücksichtigung der dort bereits begonnen Diskussion - umfänglich zu beteiligen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, in ihrer Sitzung im Frühjahr 2025 über den aktuellen Sachstand zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 6.2 der Tagesordnung:

Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die investive und nicht investive Förderung des Fußverkehrs durch Haushaltsmittel sowie dessen Erhöhung im Haushalt 2024. Sie bittet um eine Fortführung der Mittel in gleicher Höhe bis mindestens 2028. Weiterhin begrüßt die Verkehrsministerkonferenz die Fortführung der Forschungstätigkeiten zum Fußverkehr im Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS).
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Einrichtung des Bund-Länder-Arbeitskreises Fußverkehr.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV erneut, die Erarbeitung der nationalen Fußverkehrsstrategie zu forcieren und die Länder in die Erarbeitung einzubeziehen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz vermisst wiederholt im Bericht Aussagen zu den Vorschlägen der Ad-hoc-AG Fußverkehr vom Frühjahr 2021. Sie bittet daher wiederholt um eine Darstellung des BMDV, wie mit den Vorschlägen verfahren wird.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet um eine Darstellung zum Stand und weiteren Vorgehen zur Novellierung der StVO mit Blick auf die Förderung des Fußverkehrs.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 6.3 der Tagesordnung:

Schutz vor Autobahnumleitungs- und -ausweichverkehren

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass Sperrungen von Autobahnen, die z. B. aufgrund von Brückenschäden eingerichtet werden müssen, durch starke Umleitungs- und Ausweichverkehre zu erheblichen Belastungen im nachgeordneten Straßennetz führen können.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass mögliche wirksame Abhilfemaßnahmen zum Schutz der Anwohnerschaft an BAB-Umleitungs- und Ausweichstrecken vor übermäßigen Verkehrs- und Verkehrslärmbelastungen, wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Sperrungen für den Lkw-Verkehr, oftmals nicht mit geltendem Straßenverkehrsrecht in Einklang gebracht werden können.
3. Zudem stellt die Verkehrsministerkonferenz fest, dass die derzeitigen straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten nicht ausreichen, um überregionale Verkehre wirksam vom Befahren einer im weiteren Verlauf gesperrten Autobahn abzuhalten. Ziel muss sein, dass diese Verkehre im Autobahnnetz verbleiben und die Sperrung auf anderen Autobahnen weiträumig umfahren. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, möglichst entsprechende Umleitungsempfehlungen auf Korridoren innerhalb des Bundesautobahnnetzes auszuweisen, um eine übermäßige Belastung des nachgeordneten Straßennetzes inklusive möglicher Folgeschäden auszuschließen. Weiterhin erwartet die Verkehrsministerkonferenz, dass die Autobahn GmbH des Bundes kapazitätsbeschränkende Baustellen und Sperrungen auf ihrem Netz und mögliche Umfahrungen frühzeitig und koordiniert mit den betroffenen Straßenbaulastträgern des nachgeordneten Netzes abstimmt und ein koordiniertes überjähriges Vorgehen ihrerseits sicherstellt.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), zeitnah für eine entsprechende Anpassung des Rechtsrahmens zu sorgen, um ein zweckdienliches und wirksames Instrumentarium gegen die übermäßige Belastung des nachgeordneten Straßennetzes bei BAB-Sperrungen zu schaffen und weiträumige Verkehre im Autobahnnetz zu belassen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, über den Sachstand im Rahmen der Herbstsitzung 2024 zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 6.4 der Tagesordnung:

Anpassung von Regelwerken im Straßenbau (u. a. RPS/2009) mit dem Ziel der Erhaltung und vereinfachten Neuanpflanzung von Straßenbäumen und von Alleen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Sie erinnert das BMDV an die Umsetzung der im Beschluss zu TOP 6.4 der Verkehrsministerkonferenz vom 22./23. März 2023 unter den Nummern 3, 4 und 6 aufgeführten Bitten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 6.5 der Tagesordnung:

Motorradlärm

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Sie erinnert das BMDV an die Umsetzung der im Beschluss zu TOP 6.12 der Verkehrsministerkonferenz am 11./12. Oktober 2023 unter den Nummern 3 und 5 (erster Satzteil) aufgeführten Bitten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 6.6 der Tagesordnung:

Optimierung der Fahrschulerausbildung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, in der Sitzung der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2025 über den aktuellen Sachstand zur Optimierung der Fahrschulerausbildung zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 6.7 der Tagesordnung:

Radverkehrspolitik

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis und dankt dem Bund, dass der Radverkehr trotz der schwierigen Haushaltslage weiterhin konsequent gefördert wird.
2. Die Verkehrsministerkonferenz versteht die Förderung des Radverkehrs weiterhin als gemeinsame Aufgabe des Bundes, der Länder und der Kommunen und fordert, dass das Bemühen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2030 auf allen Seiten konsequent weitergeführt und deutlich intensiviert wird.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Verstetigung von Förderprogrammen des Bundes, insbesondere des Sonderprogramms „Stadt und Land“, bis 2030 trotz der schwierigen Haushaltslage, da hierdurch Länder und Kommunen die nötige Planungssicherheit erhalten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass der Bund der Forderung vergangener Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz nach einer deutlichen Erhöhung der Bundesmittel zur Finanzierung der investiven Radverkehrsförderung auf 1 Mrd. Euro jährlich bis 2030 für die Programme „Stadt und Land“, „Radnetz Deutschland“ und „investive Modellprojekte“ nicht entsprochen hat.
5. Die Verkehrsministerkonferenz sieht mit Sorge, dass der Bund im laufenden Jahr stattdessen insgesamt sogar weniger Haushaltsmittel zur Förderung des Radverkehrs bereitstellt als in den Jahren 2022 und 2023. Dies betrifft einerseits die Absenkung beim Sonderprogramm „Stadt und Land“ im Vergleich zum Entwurf des Bundeshaushalts 2024. Andererseits entfällt durch die Einstellung des neuen

Förderprogramms für Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen ein wichtiges Instrument, um die Kombination von Radverkehr und öffentlichem Verkehr entscheidend zu fördern und dadurch Pendelverkehre zu verlagern.

6. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass mit der Verstetigung der Radverkehrsförderung des Bundes auf dem derzeitigen Niveau der Radverkehrsanteil in Deutschland nicht in dem Maße gesteigert werden kann, wie es die Ziele des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 (NRVP) vorsehen und wie es für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor nötig wäre. Auch das Ziel einer Verringerung der Zahl getöteter Radfahrerinnen und Radfahrer um 40 Prozent wird mit den bisherigen Maßnahmen voraussichtlich nicht erreichbar sein.
7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, dass die Radverkehrsförderung des Bundes im Bundeshaushalt für das Jahr 2025 zunächst mindestens wieder das Niveau des Jahres 2022 erreicht und im Anschluss zunehmend gestärkt wird. Dabei muss auch die „Ausbauinitiative Radverkehrsinfrastruktur – aktive Mobilität“ aus dem Klimaschutzprogramm der Bundesregierung mit den notwendigen finanziellen Mitteln hinterlegt werden.
8. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass sowohl zur Erreichung der Klimaziele bis 2030 als auch zum Ausgleich der Inflation eine Erhöhung und Dynamisierung der Radverkehrsfördermittel des Bundes weiterhin als zwingend notwendig erachtet wird. Diesen Forderungen der Verkehrsministerkonferenz wurde noch nicht Rechnung getragen.
9. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass viele Kommunen den Radverkehr auch mit innovativen Maßnahmen fördern wollen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV darum, mit einer Innovationsklausel im Straßenverkehrsgesetz die Erprobung zusätzlicher fahrradfreundlicher Maßnahmen vor Ort zu ermöglichen.
10. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Entfall einer Umweltverträglichkeitsprüfung beim Bau von straßenbegleitenden Radwegen von bis zu 10 km Länge an Bundesstraßen. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert in diesem Zusammenhang die aktuelle Position des BMDV hinsichtlich der Ablehnung einer Förderung von straßenbegleitenden Radwegen an Kraftfahrstraßen. Sie bittet den BMDV um erneute Prüfung und um Erörterung im Arbeitskreis Straßenbaupolitik der GKVS.

11. Die Verkehrsministerkonferenz bittet um eine Aufstockung und Verstetigung der erfolgreichen Bezuschussung für den Ausbau der Betriebswege an Bundeswasserstraßen und fordert eine Prüfung, ob der radverkehrstaugliche Ausbau von Betriebswegen an Eisenbahn- und Autobahninfrastruktur sowie Deicherhaltungswegen ebenfalls gefördert werden kann.
12. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Förderung von kommunalen Radwegen bei Kreuzungsbauwerken mit Strecken von bundeseigenen Eisenbahnen. Sie bittet den Bund, das jährliche Volumen auf 100 Mio. Euro jährlich bis 2030 sukzessive auszubauen. Um eine größere Wirkung zu entfalten, bittet die Verkehrsministerkonferenz den Bund parallel um eine Prüfung des § 12 Eisenbahnkreuzungsgesetz, um bei Änderungsverlangen, die explizit den Radverkehr betreffen, die anteilige Last der Kommunen zu reduzieren.
13. Die Verkehrsministerkonferenz verweist wiederholt auf ihren Beschluss vom 4./5. Mai 2022, dass bei den Finanzhilfen zum Bau von Radschnellwegen eine Mindestsumme je Land festzulegen ist, um auch den kleineren Ländern und Stadtstaaten diese Finanzhilfen besser zugänglich zu machen. Sie bittet den Bund um Erörterung im Arbeitskreis Straßenbaupolitik.
14. Die Verkehrsministerkonferenz sieht mit Sorge, dass die Umsetzung des NRVP nicht in der gebotenen Schnelligkeit und Vollständigkeit erfolgt. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund zeitnah um Vorlage einer Umsetzungsstrategie des NRVP und um eine enge Einbindung der Länder bei der geplanten Zwischenevaluation des NRVP.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 6.8 der Tagesordnung:

Auswirkungen einer veränderten Verkehrsplanung und Verkehrsraumgestaltung
auf das Erreichen von Einsatzorten durch Polizei und Feuerwehr

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Innenministerkonferenz zur Kenntnis
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, sich innerhalb der Bundesregierung für die Verbesserung der nachhaltigen Mobilität einzusetzen und dabei auch die Belange von Polizei und Feuerwehr wie das Erreichen von Einsatzorten zu berücksichtigen. Gleichzeitig stellt sie fest, dass es bereits in den aktuellen Regelwerken eine enge Einbindung der Polizei und Rettungsdienste bei der Neu- und Umplanung von Verkehrsinfrastruktur gibt.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass bauliche Sperren zur Längsabsicherung zu einer verbesserten Sicherheit und Qualitätsverbesserung der Radfahrenden bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung und gesunkenen Unfallzahlen führen. Die planerischen Regelwerke stellen heraus, dass dies gerade bei Fahrradstraßen zu positiven Ergebnissen und einem erhöhten Sicherheitsempfinden aller Verkehrsteilnehmenden führt.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, diesen Beschluss der Innenministerkonferenz als Entgegnung auf ihren Umlaufbeschluss vom 31. Januar 2024 zuzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 6.9 der Tagesordnung:

Zulassung von Fahrzeugen ukrainischer Geflüchteter in Deutschland

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt weiterhin zur Kenntnis, dass die Mehrzahl der Länder der Bitte des BMDV gefolgt ist, das Verfahren zur Erteilung zulassungsrechtlicher Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge mit ukrainischer Zulassung bis zum 30. September 2024 fortzuführen. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass das BMDV die Länder angesichts des gemeinsamen BLFA-Beschlusses nicht frühzeitig eingebunden und informiert hat.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Einsetzung einer Arbeitsgruppe von Bund und Ländern im Rahmen des zuständigen Bund-Länder-Fachausschusses zur Klärung der verbliebenen zulassungsrechtlichen und – unter Beteiligung des hierfür zuständigen Bund-Länder-Fachausschusses „Technisches Kraftfahrwesen“ – fahrzeugtechnischen Fragen. Sie bittet zudem die Bundesregierung, parallel die zollrechtlichen Fragen zur Einfuhr und gegebenenfalls zur Wiederausfuhr der Fahrzeuge ukrainischer Geflüchteter zu klären. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass die noch offenen Fragen rechtzeitig vor dem 30. September 2024 geklärt sein müssen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 6.10 der Tagesordnung:

Sicherstellung von leistungsfähigen Energiewendekorridoren

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Freien Hansestadt Bremen zur Notwendigkeit der Sicherstellung von leistungsfähigen Energiewendekorridoren von und zu den Häfen zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) auf, eine für Großraum- und Schwertransporte geeignete infrastrukturelle Anbindung insbesondere von den See- und Binnenhäfen an das Bundesfernstraßennetz sicherzustellen, damit die für die Energiewende erforderlichen Transporte dauerhaft und zuverlässig durchgeführt werden können.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, dafür Sorge zu tragen, dass die Autobahn GmbH des Bundes die Umsetzung der Energiewende unterstützt und die infrastrukturellen Engpässe insbesondere im Bereich von relevanten Knotenpunkten und Anschlussstellen der Bundesautobahnen zeitnah beseitigt werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die Anforderungen und Rahmenbedingungen zu 2. und 3. mit dem GKVS-Arbeitskreis Schifffahrt, Häfen, Güterverkehr, intermodaler Verkehr und Logistik abzustimmen, um geeignete Energiewendekorridore zeitnah zu realisieren und aktuelle Engpässe zu beseitigen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher den Bund, sich für eine Ausnahmegenehmigung in § 7a Fernstraßengesetz für den Ausbau der relevanten Knotenpunkte und Anschlussstellen der Bundesautobahnen für die Umsetzung der Energiewende einzusetzen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, den Bericht und Beschluss der Umweltministerkonferenz und der Wirtschaftsministerkonferenz mit der Bitte zuzuleiten, das Anliegen zu unterstützen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 7.1 der Tagesordnung:

Detektion und Abwehr von Drohnen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die Länder über den Abstimmungsprozess auf Bundesebene weiterhin kontinuierlich zu unterrichten.
3. Da eine Fortentwicklung des Konzeptentwurfs als auch die Umsetzung der Empfehlungen nur in Zusammenarbeit mit den Ländern erfolgen kann, bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMDV um frühzeitige Einbeziehung der Länder.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 7.2 der Tagesordnung:

Evaluation des Fluglärmgesetzes

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und den Beschluss der 100. UMK (TOP 22) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, im Herbst 2024 über den Stand der Beratungen zur Evaluierung zu berichten. Sie bittet den Bund, hierbei eine konkrete Zeitplanung hinsichtlich der für den laufenden Vollzug durch die Länder entscheidenden Rechtsverordnungen (1. bis 3. Fluglärmschutzverordnung) vorzulegen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, die Verkehrsressorts der Länder regelmäßig in den Prozess zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm und seiner Rechtsverordnungen einzubeziehen.
4. Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, den Beschluss an die Umweltministerkonferenz weiterzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 8 der Tagesordnung:

Wasser- und Schifffahrtsangelegenheiten -
Schiffszertifizierung/Labeling nach Klima- und Umweltwirkung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Bestrebungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zur Einführung eines europäischen Standards für ein freiwilliges Zertifizierungssystem (Label) für umwelt- und klimafreundliche Binnenschiffe zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz hat Interesse an einer zeitnahen – möglichst bis 1. Halbjahr 2025 – Implementierung eines solchen Labels, um die Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt weiter auszubauen und das Engagement für Investitionen in grüne und effiziente Technologie transparent zu machen und zu erhöhen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) unter Einbeziehung der Verbände, über den Sachstand der Diskussion im Rahmen der ZKR und des europäischen Ausschusses für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) zur Einführung des Labels in der Herbstsitzung 2024 der Verkehrsministerkonferenz zu berichten und die in Frage kommenden Label-Modalitäten darzulegen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV um Auskunft, ob Fördermöglichkeiten oder andere Anreize für zertifizierte Binnenschiffe Teil des laufenden Label-Erarbeitungsprozesses sind bzw. ob und welche Maßnahmen seitens des Bundes zur Unterstützung von Investitionen angestrebt werden.