Verkehrsministerkonferenz
- Geschäftsstelle -
K 1 - 1 Bd. 141

Berlin, 16. Oktober 2024

Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 9./10. Oktober 2024 in Duisburg

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 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

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 ihrem Beschluss vom 22./23. März 2023 in Aachen – wie bereits in der Verkehrsministerkonferenz am 17./18. April 2024 in Münster bekräftigt – bestehen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 4.2 der Tagesordnung:
Verordnung für teleoperiertes Fahren

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der Austausch mit den Ländern zur Straßenverkehrs-Fernlenkverordnung (StVFernLV) verstetigt werden soll.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 18 StVG für die Einführung der StVFernLV nicht herangezogen werden kann. Der Bund wird daher aufgefordert, ein reguläres Verordnungsverfahren unter Einbeziehung des Bundesrates durchzuführen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, über den Fortgang der Arbeit an der StVFernLV im Rahmen der nächsten Verkehrsministerkonferenz zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

Pakt für Planungs-, Genehmigung- 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 Konferenz im Frühjahr 2025 einen aktualisierten Sachstandsbericht sowie eine konkrete Zeitplanung für die Umsetzung prioritärer Beschleunigungsmaßnahmen vorzulegen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 4.4 der Tagesordnung:
Austausch zum Entwurf eines KRITIS-Dachgesetzes

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt, in Unkenntnis des dritten Referentenentwurfs eines „Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2557 und zur Stärkung der Resilienz von Betreibern kritischer Anlagen“ aus Mitte April 2024 (KRITIS-Dachgesetz), den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, beim federführenden Ressort darauf hinzuwirken, den Ländern die aktuelle Fassung des Referentenentwurfs zur Verfügung zu stellen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt das Vorhaben der Bundesregierung, ein KRITIS-Dachgesetz zu verabschieden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV weiterhin, beim federführenden Ressort darauf hinzuwirken, bei der zu erlassenden Rechtsverordnung nach § 16 des Referentenentwurfs des KRITIS-Dachgesetzes die Länder aktiv in den Erstellungsprozess einzubeziehen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV weiterhin, dabei zu unterstützen, 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 Gewährleistung der ungehinderten Erbringung von Diensten im Binnenmarkt, die für die Aufrechterhaltung wichtiger gesellschaftlicher Funktionen oder wirtschaftlicher Tätigkeiten unerlässlich sind - nicht zu konterkarieren.

6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, auf der nächsten Frühjahrskonferenz 2025 über den aktuellen Umsetzungsstand und die damit verbundenen Folgen zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 4.5 der Tagesordnung:
Umwelt, Gesundheit und Mobilität konsequent zusammendenken

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt das Gutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen „Umwelt und Gesundheit konsequent zusammendenken“ von Juni 2023 zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz sieht die Notwendigkeit, die Gesundheitsdimension des Umweltschutzes sowie die soziale Dimension von Umweltbelastungen stärker als bisher in den Verkehrssektor zu integrieren.
3. Die gesetzlichen Bestimmungen zum Lärmschutz für den Neu- und Ausbau von Straßen und Schienenwegen sollten um verhältnismäßige fachrechtliche Regelungen für bestehende Straßen und Schienenwege und eine Gesamtlärmbetrachtung ergänzt werden.
4. Der Schutz vor Verkehrslärm sollte auf einheitlichen, verbindlichen, konsistenten und am Gesundheitsschutz orientierten Schwellenwerten basieren.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet zur nächsten Sitzung um einen Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) über den Sachstand der Evaluierung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), zu der die Bundesregierung spätestens im Jahre 2025 dem Deutschen Bundestag einen Bericht vorzulegen hat. In diesem Zusammenhang begrüßt die Verkehrsministerkonferenz, dass das BMDV eine Arbeitsgruppe unter Einbeziehung der Länderstraßenbauverwaltungen eingerichtet hat, die parallel zum Prozess der

Evaluierung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) überprüfen und aktualisieren soll. Über Zwischenergebnisse und das weitere Verfahren bittet die Verkehrsministerkonferenz ebenfalls um Unterrichtung zur nächsten Sitzung.

6. Die Verkehrsministerkonferenz leitet diesen Beschluss an die Umweltministerkonferenz, die Bauministerkonferenz, die Agrarministerkonferenz, die Gesundheitsministerkonferenz sowie an die Arbeits- und Sozialministerkonferenz weiter.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 4.6 der Tagesordnung:
Mobilität und Klimaschutz

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die bisherigen Maßnahmen bei Weitem nicht ausreichen, um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen. Eine weitere Verzögerung verschärft die Lage und den Bedarf an künftigen noch einschneidenderen Maßnahmen.
3. Die Bundesregierung wird aufgefordert, notwendige Lösungsansätze zeitnah darzulegen und entsprechende Maßnahmen schnellstmöglich umzusetzen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 4.7 der Tagesordnung:

Institutionalisierung der Analysen und Erhebungen zur Alltagsmobilität und Weiterentwicklung der MiD zur MiD+

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Konzeption zur Weiterentwicklung zur MiD+. Sie betont die Bedeutung der weiterhin vorgesehenen Einbeziehung regionaler Partner für eine empirisch fundierte Verkehrspolitik und Verkehrsplanung.
3. Die Verkehrsministerkonferenz hebt die Bedeutung einer Forschungsdateninfrastruktur zur Bereitstellung und Nachnutzung von Mikrodaten der Alltagsmobilität hervor. Sie regt an, dass die Daten als open data für Forschungs-, Beratungs- und Planungsvorhaben verfügbar sind, um den Aufwand zur Datenerhebung zu reduzieren und Entscheidungen zu beschleunigen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, sich für die notwendige Mittelbereitstellung zur Umsetzung der MiD+ als Daueraufgabe einzusetzen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, inhaltliche Ergebnisse und Schlussfolgerungen aus der MiD 2023 in der Frühjahrssitzung 2025 zu berichten, u. a. im Hinblick auf das Etappen-Modul und intermodales Mobilitätsverhalten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 4.8 der Tagesordnung:
Elektromobilität: Die Ziele Deutschlands

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Schritte des Bundes zum Aufbau eines initialen Netzes zum Laden von schweren batterieelektrisch betriebenen Nutzfahrzeugen. Die Verkehrsministerkonferenz betont die zwingende Notwendigkeit dieses Ladenetzes zur Elektrifizierung des Güterverkehrs in Deutschland und appelliert an die Bundesregierung, ein solches Netz und die dafür benötigte Infrastruktur schnellstmöglich aufzubauen.

2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, seine Aktivitäten zu erweitern und das initiale Ladenetz zeitnah weiter zu verdichten. Da ein Großteil der täglichen Lkw-Fahrten lokal und regional entstehen, fordert die Verkehrsministerkonferenz den Bund auf, in Anlehnung an das Deutschlandnetz auch außerhalb des Bundesfernstraßennetzes den Aufbau eines Ladenetzes zu unterstützen, da andernfalls die Klimaschutzziele im Verkehrssektor nicht eingehalten werden können.

3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, sich bei der EU für einen einheitlichen Ladestandard für Megawatt Charging einzusetzen, damit beim Aufbau lediglich ein einheitliches System berücksichtigt werden muss.

4. Um das Erreichen der Klimaziele durch Umstellung auf lokal emissionsfreie Elektrofahrzeuge zu unterstützen, fordert die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung auf, die Frist der Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge nach § 3d KraftStG 2002 bis 31. Dezember 2035 zu verlängern. Die Steuerbefreiung soll zukünftig Fahrzeugen gewährt werden, die bis einschließlich 31. Dezember 2030 erstzugelassen werden.

5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) noch in 2024, wie in § 7 EmoG vorgegeben, zu evaluieren, weiterzuentwickeln und über den 31. Dezember 2026 hinaus zu verlängern.

6. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt mit Sorge zur Kenntnis, dass der Absatz elektrischer Pkw in Deutschland stagniert. Dies ist sowohl unter klimapolitischen Gesichtspunkten als auch für die Hersteller, die hohe Investitionen in elektrische Fahrzeuge getätigt haben, problematisch. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung daher auf, ein langfristig tragfähiges Modell zur Förderung der Elektromobilität zur Erreichung des Ziels von 15 Millionen elektrischer Pkw in Deutschland vorzulegen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 4.9 der Tagesordnung:
Verkehrsinfrastrukturfonds für Deutschland

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Verkehrsinfrastruktur eine der wesentlichen Bedingungen für eine leistungs- und wettbewerbsfähige Wirtschaft in Deutschland und Europa, klimafreundliche Mobilitätsangebote und die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse ist. Sie sieht mit Sorge, dass insbesondere der Erhalt der bestehenden Infrastruktur mit diesen Anforderungen derzeit nicht mehr Schritt hält. Ohne einen wirksamen Strategiewechsel sind weitere Verschlechterungen zu erwarten, Schadensereignisse werden realistischer. Die Verkehrsministerkonferenz hält daher einen Verkehrsinfrastrukturfonds für alle Verkehrsträger und ihre jeweils spezifischen Finanzierungsbedarfe für erforderlich.
2. Die Verkehrsministerkonferenz hat mit ihrem Beschluss vom 17./18. April 2024 unter TOP 5.14 den Vorschlag des Bundesministers für Digitales und Verkehr zur Einrichtung eines haushaltsunabhängigen und überjährigen Infrastrukturfonds begrüßt und das BMDV gebeten, ein Umsetzungskonzept spätestens bis zur Herbstkonferenz 2024 vorzulegen. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass das BMDV bislang weder die Unterstützung der Länder aufgegriffen, noch das erbetene Konzept vorgelegt hat.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert an die Ergebnisse der von ihr in der Vergangenheit eingesetzten Kommissionen (Daehre-Kommission und Bodewig-Kommission), die für die Verkehrsinfrastruktur ein Zielsystem für einen Infrastrukturfonds bzw. die Schaffung eines Sondervermögens empfohlen haben. Auch die Beschleunigungskommission Schiene des BMDV schlug in ihrem

Abschlussbericht von 2022 eine Neuordnung der Schieneninfrastrukturfinanzierung durch die Einführung zweier Fonds (Bestandsnetz, Ausbau/Modernisierung) vor.

4. Die Verkehrsministerkonferenz ist anknüpfend an die bestehenden Vorschläge davon überzeugt, dass ein Neustart in der Infrastrukturfinanzierung und somit die Einrichtung eines Verkehrsinfrastrukturfonds dringend erforderlich sind, und spricht sich deshalb erneut dafür aus, einen solchen Fonds rechtssicher einzurichten.

5. Die Verkehrsministerkonferenz konstatiert, dass die Finanzierung der oft mehrjährigen Infrastrukturprojekte bisher im jährlichen Haushaltsaufstellungsprozess und damit für zu kurze Zeitabstände erfolgt. Deshalb besteht in der Regel keine langfristige Planungssicherheit hinsichtlich der tatsächlichen Höhe der zur Verfügung stehenden Finanzmittel. Mittelkürzungen oder -umschichtungen im Haushaltsverfahren führen wiederholt zu Anpassungen bei laufenden Projekten oder erzeugen Verzögerungen beim Beginn neuer Vorhaben. Die mangelnde Planungssicherheit steht einem Ressourcenaufbau der Bauwirtschaft und der Zulieferindustrie sowie wirtschaftlich attraktiven Angeboten entgegen.

6. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz besteht ein zentraler Vorteil eines Verkehrsinfrastrukturfonds deshalb in der sicheren Finanzierung mehrjährig laufender Projekte durch Entkopplung vom Jährlichkeitsprinzip des Haushalts. Nur mit Planungshorizonten über die gesamte Projektdauer können die gewünschte Planungssicherheit, ein effizienter und transparenter Mitteleinsatz sowie eine Beschleunigung der Projekte erreicht werden.

7. Die Verkehrsministerkonferenz ist davon überzeugt, dass neben strukturellen Verbesserungen der Infrastrukturfinanzierung durch die Einrichtung eines Infrastrukturfonds auch eine auskömmliche Finanzierung und somit die Finanzausstattung des Fonds selbst entscheidend ist. Neben der stärkeren Bündelung von bestehenden Finanzquellen sind auch deutlich mehr Finanzmittel notwendig, um die Finanzierungsbedarfe stetig und vollständig decken zu können. Sie hält es deshalb für notwendig, das Mittelaufkommen im Sinne der Nutzerfinanzierung stärker als bislang im Verkehrssektor selbst zu binden, so wie es z. B. durch die Novelle der Lkw-Maut erreicht wurde. Vor diesem Hintergrund sollten auch die

Mittel aus der CO_2-Bepreisung im Verkehr insbesondere nach der Einbindung in den Europäischen Emissionshandel (ETS II) verstärkt für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden.

8. Die Verkehrsministerkonferenz setzt eine länderoffene Kommission unter Einbeziehung des Bundes ein, die unverzüglich mit der Ausarbeitung eines Umsetzungskonzepts gemäß den oben genannten Maßgaben beginnt. Dieses Gremium soll zudem folgende Fragestellungen klären:

   a) Rechtssichere Einrichtung eines unbefristeten Sondervermögens des Bundes ohne Gewinnerzielungsabsicht.

   b) Verkehrsträgerscharfe Fondsstruktur durch Schaffung getrennter Infrastrukturkapitel zur Abdeckung der jeweiligen investiven Mittelbedarfe.

   c) Fortlaufende Finanzierung der einzelnen Infrastrukturkapitel über Bundeshaushaltsmittel inkl. zweckgebundener Abgaben, um einen möglichst stetigen Mittelzufluss zu erzielen. Je nach Infrastrukturkapitel kommen beispielsweise Mittel aus der Nutzerfinanzierung (z. B. Lkw-Maut), den Gewinnen der DB InfraGO AG und direkten Steuerzuweisungen analog zum Schweizer Modell infrage. Statt eines Rückabflusses nicht genutzter Mittel in den Bundeshaushalt sollen diese Mittel im Fonds verbleiben.

   d) Etablierung wirksamer Kontrollinstrumente unter Einbeziehung der Länder, insbesondere eine transparente Darlegung und Überprüfung der Mittelverwendung gegenüber Bund und Ländern sowie einer transparenten Darstellung des jeweiligen Finanzierungsdeltas zwischen dem Investitionsbedarf und der tatsächlichen Mittelverfügbarkeit.

   e) Etablierung wirksamer Steuerungsinstrumente unter Einbeziehung der Länder, insbesondere die Erstellung von mehrjährigen Wirtschaftsplänen durch Beschlüsse des Deutschen Bundestages und des Bundesrates. Mindestens jährlich sollen Projektneuaufnahmen durch beide Gremien erfolgen können.

   f) Prüfungsrecht des Bundesrechnungshofes für die Haushalts- und Wirtschaftsführung des Fonds.

   g) Klärung, wie der Fonds kreditfähig werden kann.

h) Prüfung, wie mit dem GVFG-Programm sowie der NE-Infrastruktur umgegangen werden soll.

i) Prüfung, ob und wie privates Kapital zur Finanzierung des Fonds aktiviert werden kann, um das Interesse an sicheren Anlageformen mit den Finanzierungsbedarfen im Verkehrssektor gewinnbringend zu kombinieren.

9. Aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz muss es das gemeinsame Ziel sein, den politischen Entscheidungsträgern in der kommenden Legislaturperiode des Deutschen Bundestages ein ausgewogenes und zukunftsfestes Fondsmodell zur Beschlussfassung vorlegen zu können. Dazu legt die oben genannte Kommission einen Zwischenbericht zur Frühjahrssitzung der Verkehrsministerkonferenz 2025 vor.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030

a) Aufstockung der Regionalisierungsmittel

in Verbindung mit

b) Ausbau- und Modernisierungspakt des Öffentlichen Personennahverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass in der Bund-Länder AG umfassende Unterlagen erarbeitet wurden. Diese umfassen ein gemeinsames Zielbild des ÖPNV in Deutschland 2030, die transparente Darstellung der bisherigen und geplanten zukünftigen Verwendung der Regionalisierungsmittel inklusive der für den ÖPNV eingesetzten Landesmittel, den Bericht über den bundesweiten kommunalen Mitteleinsatz für den ÖPNV, das Gutachten „Ermittlung des Finanzbedarfs für den ÖPNV bis 2031“ sowie Vorschläge zur Finanzierungsstruktur.

2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass mit diesen in den Jahren 2022 bis 2024 erarbeiteten Unterlagen eine umfassende Daten- und Entscheidungsgrundlage vorliegt, um über einen Ausbau- und Modernisierungspakt weiter zu verhandeln.

3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass bereits zur Sicherung der Bestandsverkehre eine kurzfristige Bereitstellung zusätzlicher Regionalisierungsmittel erforderlich ist. Bereits die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) beauftragte Studie „Ermittlung des Finanzbedarfs für den ÖPNV bis 2031“ hat hierfür einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf von rund 40 Milliarden Euro ermittelt.

4. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt mit Sorge Überlegungen der Deutschen Bahn zur Kenntnis, sich aus Gründen der Wirtschaftlichkeit weiter aus dem Flächennetz des Fernverkehrs zurückzuziehen, mit der Absicht, die entsprechenden Linien in das von den Ländern bestellte und finanzierte Netz des Schienenpersonennahverkehrs zu übergeben. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass eine solche Kostenverschiebung die Situation bei den nicht auskömmlichen Regionalisierungsmitteln weiter verschärfen würde.

   Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, seinerseits geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um das Zugangebot im Fernverkehrsnetz im Bestand zu sichern und im Sinne des Deutschlandtakts weiter auszubauen, um seiner Aufgabe zur Gewährleistung des Verkehrsangebots auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes außerhalb des Nahverkehrs nach § 87e Grundgesetz nachzukommen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass die angespannte Finanzierungssituation im ÖPNV durch die geplante drastische Erhöhung der Trassenpreise im SPNV durch die DB InfraGo AG nochmals erheblich verschärft würde. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass der Anstieg der Trassenpreise, wie bis 2025 gesetzlich festgelegt, auch ab dem Jahr 2026 auf 1,8 Prozent begrenzt wird. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass über den Anstieg von 1,8 Prozent hinausgehende Mehrbelastungen aufgrund höherer Trassenpreise durch eine entsprechende Erhöhung der Regionalisierungsmittel ausgeglichen werden müssen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz stellt weiterhin fest, dass eine ausreichende Finanzierung der Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen sowohl hinsichtlich der Umstellung des Busverkehrs auf lokal emissionsfreie Antriebstechnogien als auch der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV nicht gegeben ist.

7. Die Verkehrsministerkonferenz stellt daher klar, dass sowohl im Bereich der Regionalisierungsmittel als auch im Bereich des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes eine stufenweise finanzielle Anpassung dringend geboten ist, um eine auskömmliche Finanzierung des ÖPNV unter Beteiligung der Partner des Ausbau- und Modernisierungspakts sicherzustellen. Zudem ist auch die Förderung des Bundes von Maßnahmen zur Umstellung von Bussen und Nutzfahrzeugen auf saubere Antriebstechnologien unverzüglich (wieder) aufzunehmen.

8. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass trotz der schwierigen Haushaltssituation auf Bundesebene eine weitere Erarbeitung des Ausbau- und Modernisierungspakt aus ihrer Sicht nur gelingen kann, wenn der Bund hierbei langfristige Finanzierungsperspektiven für den ÖPNV aufzeigt, und ist für diesen Fall zur Fortführung der Verhandlungen bereit.

9. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bund-Länder AG, zur Vorbereitung des Ausbau- und Modernisierungspakts im ÖPNV zur Sitzung der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2025 einen Abschlussbericht der Arbeit in der laufenden Legislaturperiode vorzulegen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 5.1 der Tagesordnung:
Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030
c) Konzept zur Durchführung des Deutschlandtickets ab dem Jahre 2024

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Vorsitzlandes zur Kenntnis.
2. Vor dem Hintergrund des einvernehmlichen Beschlusses zur Fortschreibung des Verkaufspreises des Deutschlandtickets ab 2025 erfolgt ein Inkraftsetzen des Schlüssels der Stufe 2 (Verteilung nach Postleitzahlen mit Balancefaktor) der Einnahmenaufteilung Deutschlandticket nach dem Leipziger Modell unter folgenden Maßgaben:
   - Es besteht ein gemeinsames Verständnis der Verkehrsministerkonferenz, dass der Verkaufspreis des Deutschlandtickets auch zukünftig so fortgeschrieben wird, dass das beschlossene Finanzvolumen von 3 Milliarden Euro pro Jahr zur Finanzierung ausreicht, es sei denn, Bund und Länder verständigen sich einvernehmlich auf einen höheren Finanzrahmen. Eine überjährige Finanzierung soll dabei auch für die Zukunft umgesetzt werden.
   - Die Anwendung der Einnahmeaufteilung nach dem Schlüssel der Stufe 2 tritt mit Wirkung für das Jahr 2025 in Kraft, wenn die Übertragbarkeit der Bundesmittel zur Finanzierung zwischen den Jahren 2023 bis 2025 durch die Änderung des Regionalisierungsgesetzes erfolgt ist.
   - Für das Jahr 2024 wird die Wirkung der Anwendung der Stufe 2 inklusive des Balancefaktors, soweit möglich, durch die Umverteilung der DTVG Deutschlandticketeinnahmen erreicht.

3. Um das Deutschlandticket ab 1. Januar 2025 weiterhin bundesweit gleichförmig umsetzen zu können, nimmt die Verkehrsministerkonferenz die durch den Koordinierungsrat erarbeiteten Muster-Richtlinien für das Jahr 2025 zur Kenntnis und bittet den Koordinierungsrat und die Aufgabenträger, die weiteren notwendigen Schritte für eine rechtliche Umsetzung des Deutschlandtickets im Jahr 2025 vorzunehmen.

4. Die Verkehrsministerkonferenz erkennt die Fortschritte bei den vorbereitenden Arbeiten zur Einführung der Stufe 3. Sie nimmt zur Kenntnis, dass der am 29. April 2024 unter Ziffer 6 formulierte Auftrag an den Koordinierungsrat, transparent und unter Beteiligung der Branche einen Verteilmechanismus bis auf die Ebene der Länder zu entwickeln, komplex ist und dass zur Sitzung im Herbst 2024 noch keine abschließenden Ergebnisse vorliegen. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet die Vorlage des Verteilmechanismus durch den Koordinierungsrat nunmehr spätestens auf der Sitzung im Frühjahr 2025.

5. Unabhängig von den o. g. Maßgaben wird die Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG) gebeten, in einem ersten Schritt die Ist-Einnahmen des Jahres 2024 und 2025, die die Soll-Einnahmen im Deutschlandtarifverbund (DTV) im gleichen Zeitraum überschießen, innerhalb des DTV umzuverteilen. Die überschießenden Einnahmen sollen dabei auf die Verkehrsverträge im SPNV entsprechend der Bundeslandverteilung (nach Wohnorten und Balancefaktor) sämtlicher an die D-Tix GmbH & Co.KG gemeldeten Deutschlandtickets verteilt werden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 5.2 der Tagesordnung:
Digitale Schiene Deutschland (ETCS)

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Umsetzung des bundesweiten DSD-Rollouts durch die mit der Sanierung der Hochleistungskorridore gebundenen Ressourcen sowie die Haushaltslage im Bund erheblich ausgebremst wird. Die Realisierung des bundesweiten DSD-Rollout droht somit erst gegen Mitte des Jahrhunderts beendet zu werden.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, sich klar zur Digitalisierung der Schiene zu bekennen, die Finanzierung des bundesweiten DSD-Rollouts sicherzustellen und Maßnahmen zu dessen Beschleunigung zu ergreifen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz hält es für prioritär, alle drei DSD-Starterpaket-projekte vollständig umsetzen, die in § 11a Absatz 4 Bundesschienenwegeausbau-gesetz (BSWAG) neu geschaffenen Finanzierungsmöglichkeiten für eine schnellstmögliche Umrüstung der Fahrzeugflotte entsprechend dem DSD-Zielbild zu nutzen und eine Koordinierungs- bzw. Steuerungsstelle für die operative Steuerung des fahrzeug- und infrastrukturseitigen DSD-Rollouts gemäß § 11a Absatz 8 BSWAG einzurichten.
5. Ein Mitwirken der Länder an der Koordinierungs- bzw. Steuerungsstelle setzt voraus, dass deren Ausgestaltung entsprechend der Protokollerklärung der Bundesregierung vom 14. Juni 2024 zum Vermittlungsverfahren zur vierten Novelle des BSWAG, BR-Plenarprotokoll 1045, Seite 223, in Abstimmung mit den Ländern erfolgt und

den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Der Koordinierungs- bzw. Steuerungsstelle obliegt die operative Steuerung des DSD-Rollouts, sie braucht daher die erforderlichen Befugnisse, Durchsetzungsstärke, Unabhängigkeit und Diskriminierungsfreiheit.

6. Die Seitens des DB Konzerns angedachte Neugründung der „DSD Koordinierungsstelle GmbH“ der DB Systemtechnik GmbH entspricht nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz nicht den gesetzlichen Anforderungen zur gesamthaften Koordinierung bzw. Steuerung von Infrastruktur- und Fahrzeugseite. Daher kann nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz diese Ausprägung der Koordinierungsstelle nicht finanziell vom Bund unterstützt werden.

7. Die Verkehrsministerkonferenz sieht hingegen in der Nutzung der bereits vorhandenen „DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH“ der DB InfraGO AG die Möglichkeit zur schnellen Einrichtung einer den gesetzlichen Vorgaben entsprechenden Koordinierungs- bzw. Steuerungsstelle. Die angedachte Liquidation und Löschung dieser Gesellschaft ist daher seitens des Bundes zu unterbinden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 5.3 der Tagesordnung:
Stand der Umsetzung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass bislang keine der mit Beschluss vom 12. Oktober 2023 sowie 17. April 2024 verabschiedeten Forderungen der Verkehrsministerkonferenz bei der Umsetzung der DB InfraGO AG Eingang gefunden haben.
3. Insbesondere stellt die Verkehrsministerkonferenz fest, dass bislang kein strukturierter Dialogprozess zur Einbeziehung der Expertise der Länder bei der Ausgestaltung der DB InfraGO AG vorliegt und fordert den Bund nunmehr auf, diesen herzustellen. Die Einbeziehung mit Gaststatus im Sektorbeirat ist hierfür aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz nicht ausreichend. Daher fordern die Länder den Bund erneut auf, einen Ländervertreter in den Aufsichtsrat der DB InfraGO AG zu entsenden.
4. Die LuFV InfraGO stellt eines der zentralen Finanzierungsinstrumente der DB InfraGO AG dar. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die Länder zwingend bei der inhaltlichen Ausgestaltung zu beteiligen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 5.4 der Tagesordnung:
Hochleistungsnetz

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, über den Stand der Generalsanierung der Hochleistungskorridore fortlaufend zu berichten; insbesondere dann, wenn sich hieraus Veränderungen für zukünftige Baukorridore ergeben.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert den Bund an die Protokollerklärung vom 14. Juni 2024 zum Vermittlungsverfahren zur vierten Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG), BR-Plenarprotokoll 1045, Seite 223, und bittet den Bund um Berücksichtigung dieser Erklärungen bei der Kostenermittlung für die Ersatz- und Umleiterverkehre während der Generalsanierung.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund dazu auf, das Eisenbahn-Bundesamt damit zu beauftragen, ein geordnetes Verfahren unter Berücksichtigung der Protokollerklärung einzuleiten.
5. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet vom Bund, dass dieser die DB InfraGO AG auffordert, bei der Beschaffung von Zügen und Loks für Umleitungsverkehre marktübliche Preise sicherzustellen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 5.5 der Tagesordnung:
Entwicklung der Trassenpreise

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur nach Artikel 87e des Grundgesetzes in der Verantwortung des Bundes liegt.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Qualität der bundeseigenen Schieneninfrastruktur einen besorgniserregenden Zustand erreicht hat.
4. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Berücksichtigung von Qualitätsaspekten im derzeit bestehenden Trassenpreissystem zu wenig ausgeprägt ist. Ohne einen Mechanismus mit Anreizen und Sanktionen zur Qualitätssteigerung wird es keine nachhaltige Verbesserung geben.
5. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass die Trassenpreisfinanzierung Anreize zur Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene sowohl für Güter als auch für Personen bietet. Zudem muss das Trassenpreissystem kongruent zu den klimapolitischen Zielen der Bundesregierung sein.
6. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die im aktuellen Haushaltsentwurf des Bundes vorgesehene Finanzierung der Schieneninfrastruktur des Bundes über eine Eigenkapitalerhöhung diese Zielerreichung nicht nur nicht unterstützt, sondern im Gegenteil verhindert. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Finanzierung durch die Eigenkapitaleinlage des Bundes durch die Notwendigkeit der Finanzierung von Abschreibungen und Zinsen eine erhebliche Belastung für das

System Schiene darstellt, die wiederum die Wettbewerbsfähigkeit des Gesamtsystems Schiene akut gefährdet und der geplanten Gemeinwohlorientierung der DB InfraGO AG zuwiderläuft.

7. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die Eigenkapital-Erhöhung durch Bundeszuschüsse oder andere sachgerechte finanzielle Alternativen zu ersetzen. Es muss sichergestellt werden, dass die gesetzliche Trassenpreisdeckelung für den Schienenpersonennahverkehr weiterhin Geltung hat und für den Fern- und Güterverkehr die Erhöhung tragfähig bleibt.

8. Die Verkehrsministerkonferenz stimmt der vom Bundesverkehrsminister geäußerten Haltung zu, dass es perspektivisch einer grundlegenden Überarbeitung des Trassenpreissystems – etwa im Rahmen des Eisenbahnregulierungsgesetzes – bedarf. Vor diesem Hintergrund bittet sie den Bund, noch in dieser Legislaturperiode – etwa im Rahmen des angekündigten Moderne-Schiene-Gesetzes – substanzielle Schritte in diese Richtung zu unternehmen und dabei die Länder wie auch die Schienenverkehrsbranche mit einzubeziehen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 5.6 der Tagesordnung:

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

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass mit dem Bericht des BMDV weiter zahlreiche Punkte und Anliegen aus den Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenz vom Oktober 2023 (TOP 5.10) sowie April 2024 (TOP 5.5) unbeantwortet bleiben.
3. Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung des GVFG für den Aus-/Neubau, die Reaktivierung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland fordert die Verkehrsministerkonferenz das BMDV auf, grundlegende Änderungen der Fördersystematik mit entsprechender Reife auch auf der Ebene Verkehrsministerkonferenz (vorbereitet durch Arbeitskreis Bahnpolitik und GKVS) mit den Ländern abzustimmen und nicht nur in einem mit einem sehr engen Mandat versehenen Bund-Länder-Facharbeitskreises zum GVFG.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, in der Sitzung im April 2025 erneut zur Weiterentwicklung des GVFG zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 5.7 der Tagesordnung:

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

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt zur Kenntnis, dass die Haushaltslücken in 2024 noch „aufgefangen“ werden können, ohne dass Kürzungen oder Rückstellungen erfolgen müssen und dass die in Planung befindlichen Projekte voraussichtlich weitgehend fortgeführt sowie die im Bau befindlichen Projekte (teilweise mit zeitlichen Anpassungen) weiterhin umgesetzt werden können.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die Finanzierung insgesamt auf eine sichere Grundlage zu stellen, um den drohenden Planungsstopp bei vielen Neu- und Ausbauprojekten des Bedarfsplans Schiene zu verhindern und die Aufnahme der Planungen neuer Projekte weiterhin zu ermöglichen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Erhöhung der Mittel im Haushalt 2025. Dies ist jedoch für eine bedarfsgerechte Finanzierung der Bundesschienenwege nicht ausreichend. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund weiterhin auf, die erforderlichen Mittel für den Aus- und Neubau, die Erhaltung, Erneuerung und Digitalisierung des gesamten Schienennetzes entsprechend dem DSD Zielbild in den Folgejahren nicht nur zu sichern, sondern bedarfsgerecht weiter zu erhöhen, um klima- und verkehrspolitischen Ziele von Bund und Ländern zur Stärkung Schiene zu erreichen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund zu einem klaren Bekenntnis zur Stärkung der Schiene auf, sowie Entscheidungen zur Umsetzung von Neu- und Ausbauprojekten zu treffen. Ziel sollte das planvolle Vorantreiben aller anstehenden Projekte des Bedarfsplans sein. Die Streichung von wichtigen Vorhaben des Bedarfsplans würde Verzögerungen von voraussichtlich vielen Jahren zur Folge haben und damit sowohl die Ziele der Bundesregierung als auch der Länder zur Stärkung der Schiene konterkarieren.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 5.8 der Tagesordnung:
Fachkräftebedarf für den ÖV Ausbau

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zum aktuellen Sachstand und den bereits ergriffenen Maßnahmen zur Umsetzung der Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 11./12. Oktober 2023 (TOP 5.8) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass ein zuverlässiger und funktionierender öffentlicher Personenverkehr sowie dessen Ausbau für die Verkehrswende und Erreichung der Klimaschutzziele unerlässlich sind.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die Beschlüsse zum Tagesordnungspunkt 5.8 der Verkehrsministerkonferenz vom 11./12. Oktober 2023 weiterhin zügig voranzutreiben.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, in der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2025 über den Fortgang der Umsetzung der Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 11./12. Oktober 2023 zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

Groß- und Schwertransporte (GST)

a) Optimierung Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum und Schwertransporte (GST)

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe zur Kenntnis und dankt dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Erarbeitung der Maßnahmenvorschläge zur Beschleunigung der Entwicklung hin zu einem zeitgemäßen, eindeutigen, effizienten und praktisch umsetzbaren Ablauf des Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens, die eine weitestgehend automatisierte und digitalisierte Bearbeitung ermöglichen sollen.

2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV um die zeitnahe Umsetzung der Anpassungen der Regelwerke und um einen Bericht zur nächsten Verkehrsministerkonferenz.

3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Vorschläge der Ad-hoc-Arbeitsgruppe als Gesamtkonzept für die weitestgehende Automatisierung und Digitalisierung der GST-Verfahren. Sie sieht die Notwendigkeit, dass Bund und Länder die von der Ad-hoc-Arbeitsgruppe erarbeiteten Vorschläge in enger Zusammenarbeit umsetzen.

4. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz vom 20. Juni 2024 zu TOP 8 „Vereinfachung und Beschleunigung bei Großraum- und Schwertransporten“ zur Kenntnis, nach dem die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister von Bund und Ländern gebeten werden, in Abstimmung mit den Wirtschaftsministerinnen und Wirtschaftsministern von Bund und Ländern bis zum Herbst 2024 konkrete Vorschläge zu erarbeiten. Die

Verkehrsministerkonferenz nimmt zudem den dazu gefassten Umlaufbeschluss der Wirtschaftsministerkonferenz vom 13. September 2024 zu Kenntnis, mit dem die Wirtschaftsministerkonferenz dem Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe mit der Maßgabe der Übernahme von Ergänzungen zustimmt, die die Sicherstellung leistungsfähiger Energiewendekorridore zur Anbindung der deutschen See- und Binnenhäfen an das Bundesfernstraßennetz betreffen. Die Verkehrsministerkonferenz behandelt diese Aspekte unter TOP 6.8 dieser Sitzung und hat dazu die Meinungsbildung noch nicht abgeschlossen. Sie bittet daher ihren Vorsitzenden, der Ministerpräsidentenkonferenz diesen Beschluss und den Bericht der ad-hoc-Arbeitsgruppe ohne die von der Wirtschaftsministerkonferenz gewünschten Ergänzungen zuzuleiten und zusätzlich den Beschluss zu TOP 6.8 „Sicherstellung von leistungsfähigen Energiewendekorridoren“ zur Kenntnis zu geben.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

Groß- und Schwertransporte (GST)

b) Verlagerung von Groß- und Schwertransporten (GST) von der Straße auf die Wasserstraße - Beitrag zur Beschleunigung des Windenergieausbaus

Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

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 im Haushalt 2024. Sie bittet um eine Fortführung der Mittel bis mindestens 2028. Aufgrund der Bedeutung des Fußverkehrs für die Mobilität in Deutschland bittet sie zudem um eine Mittelerhöhung und Dynamisierung.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass ein Entwurf der Nationalen Fußverkehrsstrategie vorgelegt wurde, und bittet um eine enge Beteiligung der Länder in der weiteren Bearbeitung. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt weiterhin die Einrichtung des Bund-Länder-Arbeitskreises Fußverkehr und weist darauf hin, dass dieser in der Frequenz analog zum Bund-Länder-Arbeitskreises Radverkehr zweimal jährlich tagen sollte.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Novellierung der Straßenverkehrsordnung. Sie stellt einen ersten Schritt zur Förderung des Fußverkehrs dar. Um dies weiter zu forcieren, weist die Verkehrsministerkonferenz weiter auf die Vorschläge der Ad-hoc-AG Fußverkehr der Verkehrsministerkonferenz vom Frühjahr 2021 hin und bittet, diese bei der weiteren Novellierung des StVG und der StVO zu berücksichtigen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet zudem darum, die in der Novellierung der Straßenverkehrsordnung festgesetzten Erleichterungen zur Förderung des Fußverkehrs bei der Ausgestaltung der VWV-StVO entsprechend zu berücksichtigen und die Umsetzung in der Praxis zu erleichtern.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 6.3 der Tagesordnung:
Sachstandsanfrage zur Bund-Länder-Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt weiter mit Sorge zur Kenntnis, dass die Zahl der Getöteten auf Landstraßen mit rund 1.500 Menschen und damit 60 Prozent der gesamten Verkehrstoten in den vergangenen Jahren auf konstant hohem Niveau stagniert.
3. Die Verkehrsministerkonferenz hat mit Beschluss vom 11./12. Oktober 2023 den Bund gebeten, die Bund-Länder-Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit einzuberufen. Beschlossenes Ziel der Arbeitsgruppe ist es, Vorschläge von Maßnahmen zu prüfen und zu entwickeln, durch die die Sicherheit auf Landstraßen deutlich erhöht wird. In die Arbeitsgruppe können neben Bund und Ländern auch externe Akteure einbezogen werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, weiter mit Hochdruck die in der Bund-Länder-Arbeitsgruppe gesammelten Maßnahmenvorschläge zu prüfen und gemeinsam mit den Ländern Maßnahmen zu entwickeln, durch die die Sicherheit auf Landstraßen deutlich erhöht wird.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 6.4 der Tagesordnung:
Kleiner Fachkundenachweis

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV um weitere Abstimmung der Verfahren mit den Ländern.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 6.5 der Tagesordnung:
Neustrukturierung der Fahrerlaubnisprüfung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Es wird begrüßt, dass insoweit die Bitte der Verkehrsministerkonferenz, vor einer Entscheidung über die Neustrukturierung der Fahrerlaubnisprüfung zunächst die Anforderungen an die Fahrerlaubnisprüfer/-innen (Zugangsvoraussetzungen, Ausbildung und Prüfung, Fortbildungspflichten) zu überprüfen, nunmehr seitens des BMDV im Rahmen einer Bund-Länder-AG einer eingehenden Umsetzung zugeführt wird.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, in der Sitzung der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2025 über den aktuellen Sachstand zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 6.6 der Tagesordnung:

Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ganzheitliche Betrachtung des Sanktionsniveaus sowie Anhebung der Verwarnungsgeldobergrenze und Gebührenerhöhung des Halterkostenbescheides

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Beschluss der Innenministerkonferenz vom 19. bis 21. Juni 2024 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ganzheitliche Betrachtung des Sanktionsniveaus sowie Anhebung der Verwarnungsgeldobergrenze und Gebührenerhöhung des Halterkostenbescheides.

2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf, die genannten Vorschläge zügig im Sinne einer ganzheitlichen Anpassung des Sanktionssystems umzusetzen.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 6.7 der Tagesordnung:
Radverkehrspolitik

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz versteht die Förderung des Radverkehrs weiterhin als gemeinsame Aufgabe des Bundes, der Länder und der Kommunen und fordert wiederholt, dass das Bemühen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2030 auf allen Seiten konsequent weitergeführt und deutlich intensiviert wird.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet vom Bund, dass er seine Förderprogramme nicht nur verstetigt, sondern in der Höhe sowohl dem gestiegenen Bedarf als auch der erhöhten Inflation anpasst und dynamisiert.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, eine angemessene finanzielle Ausstattung für den Radverkehr im Bundeshaushalt 2025 vorzusehen und erwartet weiterhin, dass die Forderungen aus dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 17./18. April 2024 umgesetzt werden. Im vorliegenden Bericht des BMDV fehlen hierzu Hinweise.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert die erneut erklärte Ablehnung des Bundes bezüglich einer Förderung von straßenbegleitenden Radwegen an Kraftfahrstraßen.
6. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Bund sich zu dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 4./5. Mai 2022 (TOP 6.5, Ziffer 7) und 17./18. April 2024 (TOP 6.7, Ziffer 13) bezüglich der Festlegung einer Mindestsumme je Land bei den Finanzhilfen zum Bau von Radschnellwegen bisher

nicht schriftlich geäußert hat. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher das BMDV darum, diesbezüglich seinen schriftlichen Bericht bis zur nächsten Verkehrsministerkonferenz zu ergänzen.

7. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Zwischenevaluation des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 (NRVP) und bittet weiterhin um eine enge Einbindung der Länder.

8. Die Verkehrsministerkonferenz sieht weiterhin mit Sorge, dass die Umsetzung des NRVP nicht in der gebotenen Schnelligkeit und Vollständigkeit erfolgt. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund wiederholt um Vorlage einer Umsetzungsstrategie des NRVP.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 6.8 der Tagesordnung:
Sicherstellung von leistungsfähigen Energiewendekorridoren

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vom 23. August 2024 zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das 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.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Arbeitskreis Schifffahrt, Häfen, Güterverkehr, intermodaler Verkehr und Logistik und den Arbeitskreis Straßenbaupolitik, sich mit der Thematik des Ausbaus der relevanten Knotenpunkte und Anschlussstellen der Bundesautobahnen für die Umsetzung der Energiewende zu befassen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, bei Bedarf zu diesem Thema zukünftig unter dem Tagesordnungspunkt Groß- und Schwertransporte (GST) zu berichten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 6.9 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:

   „Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV daher, zeitnah für entsprechende Verbesserungen des Rechtsrahmens zu sorgen, um ein zweckdienliches, wirksames und nachhaltiges Instrumentarium gegen übermäßigen Motorradlärm zu schaffen.“ (Nummer 3)

   „Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, die einzelnen, noch nicht realisierten Maßnahmen aus der Bundesrats-Drucksache 125/20 ohne weiteren Zeitverzug umzusetzen …“ (Nummer 5, erster Satzteil).

   Hierbei geht es insbesondere um folgende Maßnahmen:

   - Anpassung der einschlägigen Regelungen, um Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitlich beschränkte Verkehrsverbote für besondere Konfliktfälle an Sonn- und Feiertagen aus Gründen des Lärmschutzes zu ermöglichen (u. a. Berücksichtigung der Lärm-Spitzen, die sich aus dem Motorradverkehr ergeben),
   - Verbot von Motorsteuerungen an Motorrädern, die individuell vom Fahrer einstellbare Soundkulissen („Sound-Design“) ermöglichen und durch die störende und belästigende Geräusche erzeugt werden können,

- Entwicklung eines rechtlich sicheren Instruments, das den Polizeibehörden der Länder bei gravierenden Überschreitungen der Lärmemissionen die sofortige Sicherstellung oder Beschlagnahme des Fahrzeugs an Ort und Stelle ermöglicht,
- Entwicklung einer wirksamen und rechtssicheren Lösung zur Identifizierung von „Rasern“ oder „Belästigern“.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 6.10 der Tagesordnung:
Lastabstufung von Brücken über die Autobahn

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Straßenbaupolitik zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) um einen Bericht zur nächsten Sitzung des Arbeitskreises Straßenbaupolitik zum flächendeckenden Vorgehen in Bezug auf die Umbeschilderung/Lastabstufung von Brücken.
3. Die Verkehrsministerkonferenz weist auf die herausragende Bedeutung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur hin, auch bei überführten Verkehrswegen, besonders auch im Zuge von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen. Flächendeckende Umbeschilderungen/Lastabstufungen bei diesen Bauwerken bewirken erhebliche Einschränkungen für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger, für den Güterverkehr und für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland insgesamt.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, sämtliche Kosten, die sich aus der Umbeschilderung/Lastabstufung von Brückenbauwerken ergeben, zu übernehmen. Besonders die Kommunen mit ihrer vergleichsweise schwachen Finanzausstattung sind weder fachlich noch finanziell in der Lage, die anfallenden Brücken-erneuerungen durchzuführen bzw. die Kosten für die sich aus den Umbeschilderungen/Lastabstufungen ergebenden Folgemaßnahmen zu übernehmen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, sich des Themas federführend anzunehmen und eine Abstimmung zwischen der Autobahngesellschaft des Bundes und den Ländern herbeizuführen. Ziel sollte dabei ein möglichst einheitliches bundesweites Vorgehen sein. Hierfür empfiehlt es sich, gemeinsam Kriterien zu entwickeln, anhand derer die erforderlichen Schritte an den jeweiligen Bauwerken abgeleitet werden können.

6. Die Verkehrsministerkonferenz sieht es als notwendig an, gegebenenfalls ergänzend die Thematik auf der Fachebene der Bund-Länder-Dienstbesprechung Brücken- und Ingenieurbauwerke intensiviert weiter zu behandeln. Hierbei muss auch die fachliche Grundlage für das gegenwärtige Vorgehen kritisch und ergebnisoffen zwischen Bund und Ländern diskutiert werden. Sofern zur fachlichen Untersetzung der Thematik weiterführende wissenschaftliche Untersuchungen geboten sind, bittet die Verkehrsministerkonferenz das BMDV, mit einer die Dringlichkeit der Thematik berücksichtigenden Priorisierung erforderliche Schritte einzuleiten und unter Einbindung der Länder eng zu begleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 6.11 der Tagesordnung:
Novelle der Fahrschulausbildung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz beschließt das zwischen Bund und Ländern auf Fachebene abgestimmte Eckpunktepapier, das diesem Beschluss beigefügt ist.
3. Das BMDV wird gebeten, der Verkehrsministerkonferenz über den Stand der Umsetzung in der Frühjahrssitzung 2025 zu berichten.

Stand: 11.07.2024

Eckpunkte zur Novelle der Fahrschulausbildung

1. Ausbildungsverlauf

- Der Ausbildungsverlauf soll weitgehender als bislang vorgegeben werden, um die Verzahnung der Ausbildungsteile und regelmäßige Lernerfolgsfeststellungen sicherzustellen.
- Die Ausbildung gliedert sich in Lernbereiche und Ausbildungseinheiten, die sich aus selbständigem Lernen, theoretischem Unterricht und fahrpraktischer Ausbildung zusammensetzen.
- Die Lernbereiche sind in der vorgegebenen Reihenfolge zu absolvieren. Ein neuer Lernbereich darf erst begonnen werden, wenn der Lernerfolg des vorherigen Bereichs festgestellt und dokumentiert wurde.
- Innerhalb der Lernbereiche sind einzelne Ausbildungseinheiten nur zu Beginn und zum Abschluss vorgeschrieben. Ansonsten entscheidet der Fahrlehrer, wann innerhalb eines Lernbereichs eine Ausbildungseinheit oder auch deren einzelne Bestandteile absolviert werden.
- Bei Erweiterung einer Fahrerlaubnis kann der allen Klassen gemeinsame Stoff vollständig durch selbstständiges Lernen erarbeitet werden.
- Die Obergrenze von zwei Doppelstunden Theorieunterricht täglich wird gestrichen.
- Die Verpflichtung Ausbildungspläne aufzustellen und bekannt zu machen, entfällt.

2. Ausbildungsinhalte

- Die Ausbildungsinhalte werden Kompetenzbereichen zugeordnet.
- Grund- und Zusatzstoff wird zu klassenübergreifendem und klassenspezifischem Stoff.
- Für jede Ausbildungseinheit werden Kompetenzen und Mindestausbildungsinhalte für das selbstständige Lernen, den theoretischen Unterricht und die fahrpraktische Ausbildung vorgegeben.
- Die bisherigen Inhalte werden aktualisiert; z.B. erhalten Gefahrenwahrnehmung und Fahrerassistenzsysteme mehr Gewicht.

3. Lernerfolgsfeststellung

- Zum Abschluss eines Lernbereichs ist der Lernerfolg zu überprüfen; ein neuer Lernbereich darf erst begonnen werden, wenn der Lernerfolg festgestellt wurde. Damit soll die hohe Ausbildungsqualität aufrechterhalten und die Bestehensquoten bei der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung verbessert und damit die Anzahl der Wiederholungsprüfungen verringert werden.
- Die Feststellung des Lernerfolgs ist zu dokumentieren.

4. Digitales Lernen in synchroner Form (Online-Unterricht)

- Der Theorieunterricht kann vollständig als Präsenzunterricht oder als Kombination von Präsenzunterricht mit synchronem digitalem Lernen durchgeführt werden.
- Es gibt keine Verpflichtung, digitales synchrones Lernen anzubieten.
- Keiner der Lernbereiche des Theorieunterrichts darf ausschließlich im Unterrichtsformat des synchronen digitalen Lernens durchgeführt werden.
- Für digitalen Unterricht geeignete Ausbildungseinheiten und der maximale zeitliche Umfang für diese Lernform werden verbindlich vorgegeben. Diese beziehen sich überwiegend auf die Aneignung von Kenntnissen und Regelwissen. Für einstellungsbezogene oder das Sozialverhalten betreffende Inhalte, bei denen gruppendynamische Prozesse und Interaktionen in der Lerngruppe von besonderer Bedeutung sind, ist der Präsenzunterricht verpflichtend.
- Die technischen Vorgaben der Anlage 2a DV-FahrlG gelten auch hier.
- Im Ausnahmefall (z. B. Pandemie) ist weiterhin vollständig digitaler Unterricht zulässig.

5. Simulatoren

- Der Einsatz von Simulatoren wird geregelt.
- Es gibt keine Verpflichtung, die Ausbildung an Simulatoren anzubieten.
- Der sinnvolle und zielgerichtete Einsatz von Simulatoren obliegt der pädagogischen Freiheit des Fahrlehrers. Daher wird es keine Vorgaben für den Stundenumfang geben.
- Wichtig sind regelmäßige Lernerfolgsfeststellungen, damit auch sichergestellt ist, dass das Ausbildungsziel für den Realverkehr erreicht wird und die Prüfung im Realverkehr bestanden werden kann.
- Die besonderen Ausbildungsfahrten dürfen nicht auf dem Simulator absolviert werden.
- Der Schaltnachweis (B 197) kann vollständig auf dem Simulator erbracht werden, wenn das (neue) EU-Recht nicht entgegensteht.
- Die Anforderungen an Simulatoren sollen möglichst technologieoffen formuliert werden.
- Die Erfüllung der Anforderungen soll vom Hersteller durch eine Konformitätserklärung einer geeigneten Stelle (z. B. Zertifizierungsstellen von TÜV und Dekra) nachgewiesen werden.

6. Erleichterungen für den Erwerb von LKW- und Bus-Fahrerlaubnissen

6.1 Synergien bei der Erweiterung von LKW- und Busklassen auf die jeweils andere Klasse

- Es wird ein „gemeinsamer klassenübergreifender Stoff“ geregelt, der die Gemeinsamkeiten von LKW- und Bus-Ausbildung beinhaltet und bei der Erweiterung auf die jeweils andere Klasse durch selbstständiges Lernen absolviert werden kann. So können Synergien geschaffen werden.

6.2 Vorgaben für die LKW-Klassen C1, C1E, C und CE

- Die Mindestanzahl der besonderen Ausbildungsfahrten für die Klasse C/CE wird verringert auf die Mindestanzahl der besonderen Ausbildungsfahrten für die Klasse C1/C1E.

6.3 Vorgaben für die Busklassen D1, D1E, D und DE

- Bei den Busklassen entfällt die Vorgabe von Mindeststunden für die Grundausbildung. Die Dauer der Grundausbildung richtet sich wie bei allen anderen Klassen nach den Kompetenzen des Bewerbers.
- Die Mindestanzahl der besonderen Ausbildungsfahrten wird erheblich reduziert auf die Mindestanzahl der besonderen Ausbildungsfahrten, die für den Erwerb der Klasse D1/D1E ohne Vorbesitz vorgeschrieben sind. Der Vorbesitz ist kein Kriterium mehr für den Umfang der Fahrschulausbildung.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 7.1 der Tagesordnung:
Evaluation des Fluglärmgesetzes

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund unter Hinweis auf ihren Beschluss vom 17./18. April 2024, eine konkrete Zeitplanung hinsichtlich von Änderungen der für den laufenden Vollzug durch die Länder entscheidenden Rechtsverordnungen (1. bis 3. Fluglärmschutzverordnung) vorzulegen, insbesondere zeitnah mitzuteilen, ob noch mit einer Verabschiedung in dieser Legislaturperiode zu rechnen ist.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihre Forderung aus dem Beschluss vom 17./18. April 2024, die Verkehrsressorts der Länder regelmäßig in den Prozess zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm und seiner Rechtsverordnungen einzubeziehen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, spätestens in der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2025 erneut über den aktuellen Stand der Beratungen zur Evaluierung zu berichten.
5. Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, den Beschluss an die Umweltministerkonferenz weiterzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 7.2 der Tagesordnung:
Einfuhrumsatzsteuer

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die 2020 eingeführte Fristenlösung zur gestreckten Fälligkeit der Einfuhrumsatzsteuer insbesondere während der COVID-19-Pandemie deutliche Erleichterungen für die See-, Binnen- und Flughäfen sowie die in der Logistik tätigen Unternehmen gebracht hat.
2. Sie begrüßt den Bericht der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Optimierung des Erhebungsverfahrens der Einfuhrumsatzsteuer und teilt die Einschätzung, dass dadurch allerdings nicht die bestehenden Wettbewerbsnachteile im europäischen Vergleich in ausreichendem Maße abgebaut werden konnten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt das Fazit der Bund-Länder-Arbeitsgruppe, dass ein vollständiger Abbau der Wettbewerbsnachteile nur durch die Umsetzung eines Verrechnungsmodells für die Einfuhrumsatzsteuer erreicht werden kann.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Beschluss der Konferenz der Finanzministerinnen und Finanzminister sowie die Bereitschaft des Bundes, das von der Wirtschaft mit Blick auf eine weitere Vereinfachung der Warenströme weiterhin favorisierte Verrechnungsmodell zu entwickeln.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, im Frühjahr 2025 über den Stand der Beratungen und den geplanten zeitlichen Ablauf zu berichten.
6. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, ihren Beschluss der Finanzministerkonferenz zu übermitteln.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 7.3 der Tagesordnung:

Spannungsfeld Klimaschutz im Luftverkehr - Klimaziele wirksam und wettbewerbsneutral adressieren, Chancen für den Wirtschafts- und Technologiestandort Deutschland nutzen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) anlässlich der Internationalen Luftfahrtausstellung (ILA) zur Arbeit des Arbeitskreises Klimaneutrale Luftfahrt (AkKL) vom Juni 2024 zur Kenntnis.

2 Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass über ein breites Interessensspektrum hinweg gemeinsame Standpunkte zu den Handlungsbedarfen entwickelt und erste Maßnahmen umgesetzt wurden.

3. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die im Bericht dargelegte Feststellung, dass die ReFuelEU Aviation Verordnung durch zielgerichtete Maßnahmen des Bundes flankiert werden muss, um die für die Einhaltung der vereinbarten Klimaschutzziele auf europäischer und nationaler Ebene im Luftverkehr notwendigen Mengen von nachhaltig produzierten Flugkraftstoffen in den kommenden Jahren ausreichend zur Verfügung stellen zu können. Dies gilt in besonderem Maße für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, die für das Erreichen der Klimaziele im Verkehr unerlässlich sind.

4. Die Verkehrsministerkonferenz ist irritiert, dass die Bundesregierung im Rahmen der Haushaltskonsolidierung gleichwohl von einer Umsetzung wesentlicher Teile der von Bund und Ländern in Abstimmung mit der Luftverkehrswirtschaft in der „PtL-Roadmap“ getroffenen Vereinbarungen zum Markthochlauf von strombasierten

Kraftstoffen Abstand genommen hat. Die Verkehrsministerkonferenz kritisiert, dass damit derzeit keine Mittel für die geplanten Maßnahmen zur Förderung von Investitionen in Erzeugungsanlagen für erneuerbare Kraftstoffe (ek-Invest) und des Markthochlaufs von strombasiertem Kerosin (PtL-KERO) zur Verfügung stehen.

Ebenso bedauert die Verkehrsministerkonferenz, dass das Forschungsprogramm zur Entwicklung regenerativer Kraftstoffe, das sich an Unternehmen und Forschungseinrichtungen richtete, über die bereits beschiedenen Projekte hinaus nicht mit weiteren Mitteln ausgestattet wurde und so das in allen Bereichen entlang der Prozesskette vorhandene Innovationspotenzial nicht ausgeschöpft wird. Dies wiegt umso schwerer, da das Luftfahrtforschungsprogramm ebenfalls keine Förderung im Bereich Kraftstoffe vorsieht.

5. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Bund damit wesentliche Eckpfeiler der gemeinsam vereinbarten Roadmap aufgehoben hat. Hierdurch ist der aufgrund des harten Wettbewerbs im Luftverkehr ohnehin herausfordernde Transformationsprozess bei der Energieversorgung der Luftfahrt gefährdet.

6. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass sich die Ausgangslage für die Luftverkehrswirtschaft durch die Erhöhung der Luftverkehrsteuer - ohne ein Äquivalent der Einnahmen für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs einzusetzen - weiterhin verschärft hat. Es wurde weder das Ziel erreicht, einen finanziellen Beitrag zu erwirtschaften, der für die Förderung des Markthochlaufs von „Sustainable Aviation Fuel“ (SAF) verwendet werden könnte, noch wurden Wettbewerbsnachteile der deutschen Airlines und Flughäfen gegenüber Akteuren aus Drittstaaten adressiert oder ökonomische Anreize für Airlines zum vermehrten Einsatz von SAF geschaffen.

7. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, die vom AkKL erarbeiteten Vorschläge zur Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen aufzugreifen, die den Investoren ausreichend Sicherheit und Anreize für den Bau und Betrieb der Anlagen zur Herstellung von SAF bieten sollen. Dies gilt insbesondere für die Schaffung eines wettbewerbsneutralen Finanzierungsmechanismus für den Markthochlauf, der für alle Teilnehmer am deutschen Luftverkehrsmarkt die gleichen Bedingungen schafft. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, hierfür zeitnah einen Regelungsvorschlag auszuarbeiten.

8. Die Verkehrsministerkonferenz appelliert deshalb an die Bundesregierung, sich zur Stärkung des Wirtschafts- und Technologiestandortes Deutschland und im Sinne seiner Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit auf eine unverzügliche Klärung rechtlicher Unklarheiten gegenüber der Kommission hinzuwirken.

9. Deutschland ist aktuell noch Technologieführer und in einer Spitzenposition für klimafreundlichere Flugzeuge, Flugzeugantriebe und Herstellungspfade nachhaltiger Flugkraftstoffe. Um diese Position weiter behaupten zu können, müssen öffentliche und private Finanzmittel aktiviert werden. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass das Luftfahrtforschungsprogramm Klima (LuFo Klima) des BMWK fortgesetzt und so die signifikante Reduzierung von Klimawirkungen der Luftfahrt durch luftfahrtindizierte Treibhausgase und Nicht-CO_2-Effekte unterstützt wird. Um den Transformationsprozess für den Luftverkehr weiter vorantreiben zu können, sind nach Ansicht der Verkehrsministerkonferenz durch die Bundesregierung hinreichend Finanzmittel auch zur Förderung von nachhaltigen Flugkraftstoffen zur Verfügung zu stellen.

10. Die Verkehrsministerkonferenz fordert darüber hinaus die Bundesregierung auf, den Luftverkehr bei der Zuteilung von Mitteln aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) auf zielgerichtete Förderprogramme angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind mindestens die direkt aus dem Luftverkehr stammenden Einnahmen aus dem Europäischen Emissionshandelssystem für den Luftverkehr (EUAA) für Maßnahmen zur Defossilisierung des Linien- und Frachtluftverkehrs zur Verfügung zu stellen. Die Verkehrsministerkonferenz stützt sich dabei auf die Erwartung, dass diese Einnahmen aufgrund des sukzessiven Wegfalls der bislang kostenlos zugeteilten Zertifikatsanteile der Airlines perspektivisch deutlich ansteigen und erheblich über die bereits vorgesehene Teil-Finanzierung des LuFo Klima hinausgehen.

11. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Initiative der deutschen Luftverkehrswirtschaft zur Durchführung von Tests auf regulär geplanten Flügen zur Vermeidung von klimaschädlichen langlebigen Kondensstreifen und hält eine Fortsetzung entsprechender Luftfahrtforschungsprojekte für erforderlich.

12. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, zur Frühjahrssitzung 2025 der Verkehrsministerkonferenz über den Sachstand und das weitere Vorgehen zu berichten.

13. Der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, diesen Beschluss an die Vorsitzenden der betroffenen Fachministerkonferenzen (Umweltministerkonferenz, Wirtschaftsministerkonferenz und Finanzministerkonferenz) weiterzuleiten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 8.1 der Tagesordnung:
Schiffszertifizierung / Labeling nach Klima- und Umweltwirkung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vom 30. Juli 2024 zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, über den aktuellen Stand der technischen Entwicklung und des Diskussionsprozesses für die Einführung eines EU-Emissionslabels für Binnenschiffe auf der Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2025 zu berichten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, einen Ausblick auf beabsichtigte Überlegungen bzw. Maßnahmen hinsichtlich zu entwickelnder Fördermaßnahmen und anderer Anreize sowie auf die zu erwartenden Bedarfe auf der Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2025 zu geben.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 8.2 der Tagesordnung:
Seehafenfinanzierung

1. Die Verkehrsministerkonferenz betont die besondere Bedeutung eines funktionsfähigen Systems von See- und Binnenhäfen für die deutsche Wirtschaft, für den Im- und Export von Gütern, für die Versorgung mit Energie, für eine nachhaltige Logistik und die Inselversorgung sowie als Arbeitgeber für qualifizierte Arbeitsplätze. Die Seehäfen erfüllen zudem auch eine wichtige sicherheitspolitische Funktion für Deutschland.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt daher die inhaltlichen Aussagen der nationalen Hafenstrategie.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Nationale Hafenstrategie ohne angemessene finanzielle Beteiligung des Bundes an der See- und Binnenhafeninfrastruktur nicht umsetzbar ist und damit die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft gefährdet ist.
4. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Zuweisungen des Bundes für Investitionen in den Seehäfen seit 2005 gleichbleibend 38,3 Millionen Euro pro Jahr betragen und damit seit nahezu 20 Jahren nicht angepasst wurden.
5. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass die Binnenhäfen eine unverzichtbare und ökologisch alternativlose Verteilfunktion für die Wirtschaft in Deutschland haben und dass der Bund den Binnenhäfen bislang keine direkten Finanzhilfen für Infrastruktur zur Verfügung stellt.

6. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, seine Zuweisungen für bedeutsame Investitionen in den Seehäfen zu verzehnfachen oder eine andere, adäquate Finanzhilfe wie zum Beispiel durch Umsetzung einer sogenannten „Seehafenkomponente“ in §§ 58, 59 WindSeeG zur Sicherstellung der Finanzierbarkeit einer zukunftsgerechten Seehafeninfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

7. Die Verkehrsministerkonferenz fordert zudem zeitnah eine angemessene finanzielle Beteiligung des Bundes an der Infrastruktur der Binnenhäfen durch eine bedarfsgerechte Förderung zur Erfüllung nationaler Aufgaben.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 8.3 der Tagesordnung:
Binnenschifffahrt ist ein Verkehrsträger der Zukunft

1. Die Märkte der Binnenschifffahrt ändern sich in der Transformation zu einem klimaneutralen Wirtschaftssystem deutlich. Die Verkehrsministerkonferenz stellt im Hinblick auf die anstehenden Bedarfsplanüberprüfungen fest, dass der künftig klimaneutrale Industriestandort Deutschland eine leistungsfähige Binnenschifffahrt braucht.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), die vorhandenen Handlungsansätze zur Stärkung der Binnenschifffahrt zu intensivieren und neue Märkte für die Binnenschifffahrt sowie Häfen und Wasserstraßen zukunftsorientiert und innovativ zu entwickeln. Hierzu gehören auch Anstrengungen, die dafür sorgen, dass die Binnenschifffahrt spätestens bis zum Jahr 2050 insgesamt klimaneutral betrieben werden kann.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet vom BMDV, dass es in seiner Arbeit künftig deutlich herausstellt, dass es die Binnenschifffahrt als einen Verkehrsträger der Zukunft ansieht und die Entwicklung dieses Verkehrsträgers entsprechend unterstützt.
4. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt in diesem Zusammenhang die Initiative des BMDV, die Potenziale der neuen Märkte für die Binnenschifffahrt in einer Studie zu erheben. Sie bittet das BMDV, im Jahr 2025 in einer Fachkonferenz die Potenziale der neuen Märkte für die Binnenschifffahrt zu präsentieren und zu diskutieren. Die

Verkehrsministerkonferenz bittet das BMDV, ressortübergreifend Maßnahmen in einer Strategie „Neue Märkte für die Binnenschifffahrt“ zu bündeln und die Maßnahmen der Strategie bei der Bedarfsplanüberprüfung zu berücksichtigen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert an ihren Beschluss zur Nationalen Hafenstrategie am 11./12. Oktober 2023 in Köln. Darin wird unter anderem auf die Notwendigkeit einer bedarfsgerechten finanziellen Unterstützung des Bundes hingewiesen. Die Verkehrsministerkonferenz fordert deshalb das BMDV auf, im Rahmen des Umsetzungsprozesses der Nationalen Hafenstrategie verbindliche Konzepte und Instrumente zur bundesseitigen Finanzierung der Hafeninfrastruktur zu schaffen, um eine bedarfsgerechte Bundesförderung für den Erhalt, Ersatz und Neubau der Hafeninfrastruktur in See- und Binnenhäfen zu ermöglichen.

6. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert ebenso an ihre Beschlüsse zur bedarfsgerechten „Ausstattung des Bundeshaushalts für Ersatz, Ausbau und Instandsetzungsmaßnahmen der Bundeswasserstraße“ vom 22./23. März 2023 in Aachen sowie 11./12. Oktober 2023 in Köln und betont, dass auch hierfür der Verkehrsinfrastrukturfonds ein geeignetes Finanzierungsinstrument ist.

7. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt die europäische Kooperation und Vernetzung der See- und Binnenhäfen für die klimapolitisch erforderliche Verlagerung von Verkehren auf das Schiff. Sie bittet das BMDV, eine entsprechende Förderpolitik mit den Ländern und den Nachbarstaaten zu entwickeln und entsprechende Mittel bei der Europäischen Kommission einzuwerben.

8. In diesem Zusammenhang betont die Verkehrsministerkonferenz die Bedeutung der Connecting Europe Facility (CEF) für die Schaffung eines nachhaltigen europäischen Verkehrsnetzes, wie es die „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ der Europäischen Union vorsieht. Die Verkehrsministerkonferenz sieht mit Sorge, dass die aktuellen CEF-Mittel deutlich überzeichnet sind und bittet daher das BMDV, sich innerhalb der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass sich die Bundesregierung bei der Europäischen Kommission für eine bedarfsgerechte Mittelausstattung von CEF 3 einsetzt, damit insbesondere die Engstellen im europäischen Binnenwasserstraßennetz in der nächsten Förderperiode aufgehoben werden können.

9. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Raumentwicklungsministerkonferenz, zur Umsetzung von Punkt 1.19 der „Nationalen Hafenstrategie“ der Verkehrsministerkonferenz bis zur Herbstsitzung 2025 zu berichten.

10. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Dialogprozess zur Erarbeitung des Nationalen Aktionsplans klimafreundliche Binnenschifffahrt und bittet das BMDV, sich für eine ausreichende Finanzierung der dort diskutierten Maßnahmen einzusetzen, um die dringend benötigte Finanzierungsperspektive dieser Innovationen von Anfang an zu gewährleisten.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 9 der Tagesordnung:

Wahlen und Benennungen -
Wahl des Vorsitzes und Benennung der Stellvertretung der VMK
für die Amtsperiode 2025/2026

Die Verkehrsministerkonferenz wählt für den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2026

Herrn Christian Bernreiter
(Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr)

zu ihrem Vorsitzenden
und benennt

Herrn Winfried Hermann
(Minister für Verkehr Baden-Württemberg)

zu ihrem stellvertretenden Vorsitzenden.

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 9./10. Oktober 2024
in Duisburg

Punkt 10 der Tagesordnung:

Konferenzangelegenheiten -
Termine der VMK und der GKVS im Jahr 2025

I.

Die Verkehrsministerkonferenz bestätigt nachfolgende Termine:

Frühjahr

Verkehrsministerkonferenz 2./3. April 2025

Herbst

Verkehrsministerkonferenz 29./30. Oktober 2025

II.

Nachrichtlich werden folgende Termine der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleitungen der Länder (GKVS) bekannt gegeben:

Frühjahr

vorbereitende GKVS 12./13. März 2025

Herbst

vorbereitende GKVS 8./9. Oktober 2025