

**Beschluss-  
Sammlung  
der  
Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg**

Briefpostanschrift:  
c/o Bundesrat  
11055 Berlin

Hausanschrift:  
Leipziger Str. 3-4  
10117 Berlin

Telefon: 030 -189100 -200, -206, -203  
oder -0

Telefax: 030 - 1891 00-218

Internet: [www.verkehrsministerkonferenz.de](http://www.verkehrsministerkonferenz.de)



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Elektromobilität

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt das mit Sommer 2016 von der Bundesregierung gestartete Maßnahmenpaket zur Förderung der Elektromobilität, insbesondere die am 15. Februar 2017 veröffentlichte Förderrichtlinie zur Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland sowie den damit verbundenen ersten Förderaufruf.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die Zuwendungsentscheidungen der ausgeschriebenen Kontingente aus dem ersten Förderaufruf möglichst zeitnah zu treffen und unmittelbar im Anschluss an eine zügige Bewilligung einen zweiten Förderaufruf zu realisieren, um die Marktentwicklung der Elektromobilität mit einem beschleunigten Ladeinfrastrukturaufbau zu flankieren.  
  
Dabei sollen die Förderkriterien zukünftiger Förderaufrufe so gestaltet werden, dass ein länderübergreifend ausgewogenes und bedarfsgerechtes Angebot an Normal- und Schnellladepunkten entsteht.
3. Darüber hinaus hält die Verkehrsministerkonferenz es für erforderlich, in Analogie zur öffentlichen Zugänglichkeit der geförderten Ladeinfrastruktur auch solche Konzepte in die Förderung einzubeziehen, bei denen öffentlich nicht zugängliche Ladeinfrastruktur ausschließlich für öffentlich zugängliche Fahrzeuge, etwa im E-Carsharing oder bei E-Bussen, bereitgestellt wird, sofern dies anbieter- und betreiberübergreifend erfolgt.

4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, ihr bis zur Herbstkonferenz zu berichten, wie eine möglichst weitgehende Elektrifizierung der gewerbsmäßigen Personenbeförderung - insbesondere bei Bussen und Taxis - erreicht werden kann, und hierbei darzulegen, wie eine Kombination aus vorlaufenden Fördermaßnahmen und verbindlich in Aussicht gestellten ordnungsrechtlichen Vorgaben (Rechtsänderung) ausgestaltet werden kann.
5. Die Verkehrsministerkonferenz ersucht das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, im Rahmen der Elektromobilitätsförderung ein ausreichend attraktives Sofortprogramm für die Elektrifizierung von Bussen und Ladeinfrastrukturen des Nahverkehrs aufzulegen.
6. Neben der Förderung der Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur sind die laufenden Belastungen aus dem Bezug von Energie verhältnismäßig zu gestalten. Dieses betrifft insbesondere die EEG-Umlage und die Netzentgelte.

Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, die EEG-Umlage für Elektrobusse auf das von der EU vorgesehene Minimum zu reduzieren.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Umsetzung der Ausbaugesetze zum Bundesverkehrswegeplan 2030

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Der Bund wird aufgefordert, für die ausschließlich in seinem Wirkungskreis liegenden Ausbaugesetze für Schiene und Wasserstraße die erforderlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass alle Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs bis 2030 umgesetzt werden. Für den Verkehrsträger Straße ist sicherzustellen, dass bei Vorlage von rechtskräftigem Baurecht für die Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs eine Finanzierung bis 2030 erfolgt.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, bei Bedarf im Einvernehmen mit den Ländern Meilensteine zu definieren, die eine zeitgerechte Realisierung der Maßnahmen ermöglichen, und diese der Verkehrsministerkonferenz bekannt zu geben.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, sicher zu stellen, dass die Umsetzung der Ausbaugesetze durch die Einrichtung der Infrastrukturgesellschaft nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere muss von Bund und Ländern einvernehmlich sichergestellt werden, dass der Planungsmiteinsatz bis zum Übergang der Auftragsverwaltung in die Eigenverwaltung des Bundes in der erforderlichen Höhe erfolgt; in diesem Zusammenhang wird auf die Ziffer 4 des Beschlusses der Regierungschefinnen und Regierungschefs von Bund und Ländern vom 8. Dezember 2016 explizit hingewiesen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert den Bund an ihren Beschluss vom 6./7. Oktober 2016 zu TOP 5.2 zur Finanzierung von Infrastrukturausbauten, insbesondere Elektrifizierung von Schienenwegen, und fordert den Bund nochmals auf, hierzu bis zur nächsten Sitzung der Verkehrsministerkonferenz Stellung zu nehmen, insbesondere zu der in Ziffer 5 enthaltenen Forderung der Verkehrsministerkonferenz.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

Innovationsforum Planungsbeschleunigung

1. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass der Abschlussbericht des Innovationsforums Planungsbeschleunigung unverzüglich bekanntgegeben wird.
2. Der Bund wird aufgefordert, gemeinsam mit den Ländern eine grundlegende Reform des Planungsrechts unter Einbeziehung der Ergebnisse des Abschlussberichtes voranzutreiben.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

Einsatz von länderübergreifenden zusätzlichen Zügen im Fußballfanreiseverkehr  
- Bewältigung des polizeilichen Einsatzgeschehens bei Fußballspielen;  
Prüfbitte der IMK

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Landes Nordrhein-Westfalen zur Kenntnis.
2. Zum Unterpunkt "Einsatz von länderübergreifenden zusätzlichen Zügen im Fußballfanreiseverkehr" nimmt die Verkehrsministerkonferenz zur Kenntnis, dass in dem Ministergespräch mit DFB und DFL im Herbst 2016 keine Vereinbarung zu einer maßgeblichen finanziellen Beteiligung der Verbände an den Kosten von länderübergreifenden Fanzügen erzielt werden konnte. Sie nimmt ebenfalls zur Kenntnis, dass konkrete Betrachtungen geeigneter Regionalverbindungen weiterhin bilateral zwischen DFB, der Reisestelle InForm und dem Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen erfolgen.

Der gemeinsame Arbeitsauftrag auf Länderebene musste daher ohne Ergebnis abgeschlossen werden.

3. Zum Unterpunkt "Bewältigung des polizeilichen Einsatzgeschehens bei Fußballspielen" ist die Verkehrsministerkonferenz mit Blick auf den ergänzenden Bericht zur konstituierenden Sitzung der länderoffenen Arbeitsgruppe "Präventiver Beförderungsausschluss im Fußballfanreiseverkehr" am 17. März 2017 der Auffassung, dass die Arbeitsgruppe zur Erfüllung ihres Auftrages, weiterhin länderoffen, fortgesetzt werden soll.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass weder DFB noch DFL Bereitschaft zur Kofinanzierung gezeigt haben.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 4.5 der Tagesordnung:

Umsetzungsstrategie von automatisiertem und vernetztem Fahren (AVF)  
und autonomem Fahren

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt Bezug auf ihren Beschluss vom 6./7. Oktober 2016 (TOP 4.4) und nimmt den Bericht des Bundes zur Kenntnis. Sie begrüßt dessen nationale und internationale Aktivitäten zur Schaffung weiterer Rahmenbedingungen, um das automatisierte Fahren zeitnah zu ermöglichen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz hält klare rechtliche Regelungen, insbesondere zu den Voraussetzungen und Bedingungen der Systemnutzung sowie zu Fragen der Verantwortlichkeit und Haftung für erforderlich, um Akzeptanz bei Fahrzeugführern und Planungssicherheit für die Wirtschaft zu erreichen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass nach dem Digitalen Testfeld Autobahn (DTA) auf der Bundeautobahn A 9 auch die Unterstützung des Bundes bei Vorhaben innerstädtischer digitaler Testfelder und neuer Mobilitätskonzepte gegeben ist. Der Bund wird gebeten, auch künftig Mittel im Bundeshaushalt für die Förderung des Automatisierten und Vernetzten Fahrens im städtischen und ländlichen Raum, insbesondere auch zur Förderung von Vorhaben auf Testfeldern und im öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung zu stellen. Damit sollte auch die Förderung von in diesem Kontext erforderlichen innovativen Infrastrukturelementen ermöglicht werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, Ergebnisse oder zumindest Zwischenergebnisse der eingesetzten Ethikkommission unter Vorsitz des Richters des Bundesverfassungsgerichts a. D. Prof. Dr. Dr. Di Fabio zur Herbstsitzung vorzulegen.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund auch über Zwischenergebnisse der im Rahmen der Umsetzung der "Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren - Leitanbieter bleiben, Leitmarkt werden, Regelbetrieb einleiten" eingerichteten Arbeitsgruppen zur Herbstsitzung zu berichten und dabei insbesondere auch auf Fragestellungen des Datenschutzes und zur Cybersicherheit einzugehen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 4.6 der Tagesordnung:

EU-Vertragsverletzungsverfahren 2015/2073 bezüglich NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit auf, in einen gemeinsamen Dialog mit den Kommissaren für Verkehr und Umwelt einzutreten, um das Vertragsverletzungsverfahren durch eine gemeinsame mittelfristige Strategie zu erledigen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 4.7 der Tagesordnung:

Messergebnisse des Kraftfahrtbundesamtes: Wieviel geringer ist der NO<sub>x</sub>-Ausstoß von manipulierten Diesel-Pkw nach der Nachrüstung durch den Hersteller?

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundes zur Reduzierung des NO<sub>x</sub>-Ausstoßes von manipulierten Diesel-Pkw nach der Nachrüstung durch den Hersteller zur Kenntnis.
2. Vor dem Hintergrund, dass in zahlreichen Ländern Klagen insbesondere der Deutschen Umwelthilfe mit dem Ziel einer Überarbeitung der Luftreinhaltepläne für eine Vielzahl von Städten anhängig sind, sieht die Verkehrsministerkonferenz die Notwendigkeit, für diese Luftreinhaltepläne auf der Grundlage belastbarer Zahlen darzustellen, welche Entlastungen durch verschiedene Maßnahmen erzielt werden. Nach dem Bericht des Bundes werden in Deutschland insgesamt 3,14 Millionen Fahrzeuge noch in 2017 nachgerüstet. Dies entspricht nahezu einem Viertel der deutschen Diesel-Pkw-Flotte. Gemäß dem Bericht des Bundes ist von dieser Umrüstung eine deutliche Entlastung bei den NO<sub>x</sub>-Emissionen zu erwarten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz sieht die dringliche Notwendigkeit, den zuständigen Behörden bei der Überarbeitung der Luftreinhaltepläne zu helfen. Vor diesem Hintergrund begrüßt die Verkehrsministerkonferenz ausdrücklich die der GKVS zugesicherte Bereitschaft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), entsprechende belastbare Daten zur Verfügung zu stellen. Wegen des hohen Handlungsdrucks bittet die Verkehrsministerkonferenz um prioritäre Bearbeitung.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI um weitere Transparenz der Messergebnisse des Kraftfahrtbundesamtes, u. a. bezüglich der Messergebnisse im Rahmen der freiwilligen Nachrüstungsaktionen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 4.8 der Tagesordnung:

Maßnahmen zur NO<sub>x</sub>-Reduzierung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass Bund, Länder und Gemeinden umfassende Maßnahmen geprüft und ergriffen haben, um die Einhaltung der Grenzwerte im Rahmen der Luftreinhalteplanung zu bewirken. Gleichwohl werden in über 40 Städten an viel befahrenen Straßen insbesondere die NO<sub>2</sub>-Grenzwerte noch überschritten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass Bund, Länder und Gemeinden zugleich in der Verantwortung stehen, die Mobilität der Bevölkerung und des Wirtschaftsverkehrs im Interesse der Freizügigkeit und der Wirtschaftskraft in Deutschland und Europa zu gewährleisten. Dabei müssen die NO<sub>2</sub>-Emissionen im Interesse der Gesundheit der Bevölkerung minimiert werden. Die Diesel-Technologie bietet weiterhin erhebliche energetische, klimapolitische und wirtschaftliche Potenziale.

Die Optimierung der Verbrennungsmotoren ist im Interesse der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes weiterhin nötig.

4. Der Beitrag der Diesel-Antriebe zur CO<sub>2</sub>-Minderung muss begleitet werden durch eine weitere Reduzierung ihrer NO<sub>2</sub>-Emissionen.
5. Der Bund wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass innerhalb der EU zeitnah verlässliche Messstandards im Interesse der Verbraucher und der Industrie verankert werden.

6. Die Automobilindustrie in ihrer Herstellerverantwortung, die Europäische Kommission und der Bund werden aufgefordert, zusätzliche Anstrengungen zu unternehmen, um eine zeitnahe wirksame Reduzierung der tatsächlichen NO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeugflotten zu erzielen.
7. Dazu gehören:
  - Die Ermittlung des Minderungspotenzials und der Kosten der Nachrüstung der Euro 5 Dieselfahrzeuge durch den Hersteller im Jahr 2017, um auf dieser Grundlage den Umfang eines zügig zu erarbeitenden, wirtschaftlich vertretbaren und technisch geeigneten Nachrüstprogramms festzulegen.
  - Die Überprüfung der Nachrüstmöglichkeiten auch älterer Fahrzeuge als Euro 5 im Hinblick auf NO<sub>2</sub>-Emissionen.
  - Die Schaffung der Genehmigungsvoraussetzungen durch den Bund für die Nachrüstung auf das Niveau von Euro 6.
8. Dieser politische Prozess soll von einem Runden Tisch unter Einbeziehung der relevanten Akteure (u. a. Industrie, Umwelt- und Verbraucherverbände) begleitet werden, der noch in diesem Jahr Lösungsvorschläge für umsetzbare und wirksame Maßnahmen abgeben soll.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 4.9 der Tagesordnung:

Die deutsche Bewerbung für den ITS World Congress 2021

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt und unterstützt die Bewerbung der Freien und Hansestadt Hamburg um die Ausrichtung des ITS World Congress‘ 2021 in Deutschland.
2. Die Verkehrsministerkonferenz betrachtet die Kandidatur der Freien und Hansestadt Hamburg für die Ausrichtung des ITS World Congress‘ 2021 als große Chance, die Digitalisierung im Verkehrsbereich in den kommenden vier Jahren zielgerichtet voranzutreiben und den Verkehrs- und Industriestandort Deutschland in seiner Rolle in Europa und der Welt zu stärken.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Freie und Hansestadt Hamburg um einen Bericht zum Stand der Bewerbung zur Herbstkonferenz 2017.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 4.10 der Tagesordnung:

Standardisierungsagenda: Einheitliche Anforderungen an Daten-Transportverfahren (XTA 2)

1. Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt den Arbeitskreis Verkehrsträgerübergreifende- und EU-Angelegenheiten zu prüfen, ob gemäß dem Wunsch des IT-Planungsrates das Transportverfahren XTA 2 im Zuständigkeitsbereich der Verkehrsressorts verbindlich eingesetzt werden soll.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die GKVS, die Ergebnisse des Arbeitskreises Verkehrsträgerübergreifende- und EU-Angelegenheiten zur Herbstkonferenz 2017 am 9./10. November in Wolfsburg vorzulegen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Entwicklungsperspektiven des Schienengüterverkehrs

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet zusätzliche Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs, insbesondere eine deutliche Senkung der Trassenpreise.

Darüber hinaus sieht die Verkehrsministerkonferenz die Notwendigkeit, im Zuge eines gesamthaften Ansatzes, den Bund um folgende weitere Maßnahmen zu bitten, um so der Schienengüterverkehrsbranche die notwendige Grundlage und weitere Impulse für eine dauerhaft stabile wirtschaftliche Entwicklungsperspektive zu geben:

3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der Bund, im Rahmen des Runden Tisches des BMVI zur Stärkung des Schienengüterverkehrs Verladere, Akteure und Kunden der Branche an einen Tisch bringt und zur Etablierung von Austauschplattformen ermutigt, damit durch den Anstoß von Kooperationsprojekten Entwicklungspotenziale des Schienengüterverkehrs identifiziert und gehoben werden können.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI um zeitnahe Vorstellung des beabsichtigten Masterplans Schienengüterverkehr nach dessen Fertigstellung.
5. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass im Rahmen des Masterplans Schienengüterverkehr konkrete Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Produktion und Rahmenbedingungen zur nachhaltigen Steigerung des Schienengüterverkehrs benannt werden.

6. Die Verkehrsministerkonferenz sieht angesichts der Zielsetzung, weitere Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern, die Notwendigkeit, an einem bundesweit flächendeckenden Angebot von Einzelwagenverkehren festzuhalten. Sie bittet den Bund, den Schienengüterverkehrsunternehmen finanzielle Anreize für die Durchführung und Abstimmung von Nahbereichsbedienungen sowie bei Einzelwagenverkehren zu geben und ferner bei der Gleisanschlussförderung nachzusteuern.
7. Die Verkehrsministerkonferenz sieht die Notwendigkeit, Innovationen und Potenziale zur Steigerung der Produktivität des Schienengüterverkehrs verstärkt zu fördern und so dem Markt zu erschließen. Sie bittet den Bund, die Forschung und Entwicklung vor allem im Bereich der Nahbereichsbedienung, der Zugbildung, der kombinierten Verkehre und der alternativen beziehungsweise hybriden Antriebe in geförderte Projekte zu entwickeln.
8. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund um einen Bericht über die zu den vorgenannten Handlungsfeldern von ihm vorgesehenen Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 5.2 der Tagesordnung:

Barrierefreier Ausbau von Stationen entlang Bedarfsplanstrecken

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur nunmehr eine Grundsatzentscheidung getroffen hat, wonach künftig im Zuge von Ausbau- oder Neubaumaßnahmen des Bedarfsplans Schiene generell auch Stationen unter 1.000 Ein- und Aussteiger stufenfrei mit Bedarfsplanmitteln ausgebaut werden, wenn die Stationen schon vorher stufenfrei waren oder wenn sich im näheren Umfeld ein besonderer Bedarfsschwerpunkt befindet.
2. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass diese Ausweitung angesichts der gesellschaftspolitischen Bedeutung von barrierefreier Mobilität und der zurückgehenden Akzeptanz selbst von Großprojekten des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene nicht ausreichend ist.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, künftig bei allen Bedarfsplanmaßnahmen Schiene den kompletten barrierefreien Ausbau aller Bahnstationen entlang der Ausbau- oder Neubaustrecke spätestens bis zur Inbetriebnahme des Bedarfsplanprojekts sowie die Finanzierung im Rahmen des Bedarfsplanprojekts sicherzustellen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 5.3 der Tagesordnung:

**Kundenorientiertes Bauen im Eisenbahnbereich**

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt grundsätzlich, dass der Bund und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im DB-Konzern dem Investitionsrückstau im Bestandsnetz durch zunehmende Ausbau- und Ersatzinvestitionen begegnen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die baubedingten Betriebseinschränkungen im Schienennetz ein bisher nicht gekanntes Ausmaß angenommen haben, die damit verbundenen negativen Folgen gegebenenfalls die betriebswirtschaftlichen Vorteile überwiegen und daher volkswirtschaftlich unerwünschte Gesamteffekte entstehen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf,
  - für die EIU des Bundes die notwendige Finanzierung bereitzustellen, damit für die bestmögliche Koordinierung der Baumaßnahmen eine ausreichende Personalausstattung sichergestellt und die Kompensation baubedingter Belastungen ermöglicht werden kann;
  - in der Nachfolgeregelung zur LuFV II Anreize für die Minimierung von baubedingten Betriebseinschränkungen zu schaffen;
  - vermehrt die Finanzierung von zusätzlichen Infrastrukturen wie z. B. Spurwechseln oder zusätzlichen Blockabschnitten zur Reduzierung der negativen Auswirkungen auf den Zugbetrieb zu ermöglichen;

- mit Blick auf stark belastete Bahnhöfe und Strecken Finanzierungsmöglichkeiten für teurere Bauverfahren vorzusehen, sofern diese eine erhebliche Reduzierung der bauzeitlichen Betriebseinschränkungen ermöglichen;
- auf DB Netze als Infrastrukturbetreiber mit dem Ziel einzuwirken, dass eine Entgeltregelung umgesetzt wird, die die Belastungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen verhindert;
- der Verkehrsministerkonferenz zur Herbstsitzung über die erreichten Verbesserungen zu berichten.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

Lang-Lkw

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt das Ziel, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, und betont, dass durch den Einsatz der Lang-Lkw dem Kombinierten Verkehr keine Nachteile entstehen dürfen und es keine Verlagerung von der Schiene auf die Straße geben darf.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet daher den Bund zu prüfen, ob die Sattelzugmaschine mit Sattelanhänger (Lang-Lkw Typ 1), deren Feldversuch um weitere sieben Jahre verlängert wurde, ohne Einschränkung und zusätzlichen Aufwand mit den bereits existierenden Taschenwagen der Eisenbahn kompatibel ist.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, weitergehende Vorschläge für Klimaschutz im Güterverkehr vorzulegen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 6.2 der Tagesordnung:

VEMAGS

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht zum Stand des Projektes VEMAGS zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stimmt den vorgelegten Entwürfen des Staatsvertrages über das Zusammenwirken zum Betrieb und zur Weiterentwicklung des Systems "Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte" und der Verwaltungsvereinbarung zum Staatsvertrag zu.
3. Die Länder werden die jeweils landesrechtlichen Verfahren mit dem Ziel der Ratifizierung des Staatsvertrages über das Zusammenwirken zum Betrieb und zur Weiterentwicklung des Systems "Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte" in die Wege leiten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 6.3 der Tagesordnung:

Verbesserung der Verkehrssicherheit im innerstädtischen Bereich  
durch Abbiegeassistenzsysteme für Nutzfahrzeuge

1. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, ihre Aktivitäten zu intensivieren, zukünftig EU-weit solche Systeme für Nutzfahrzeuge der Fahrzeugklassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> nach Anhang II der "Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge" bei Neufahrzeugen verpflichtend vorzuschreiben, die Rad fahrende und zu Fuß gehende Personen beim Abbiegen erkennen, die Fahrerin oder den Fahrer akustisch, optisch, taktil oder in sonstiger Weise warnen und bei ausbleibender Reaktion - wie bei bestehenden Notbrems-Assistenten - selbstständig den Bremsvorgang einleiten.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bedauert, dass selbst wenig komplexe technische Lösungen als Abbiegeassistenten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Unfällen bisher nicht verbindlich vorgeschrieben sind. Sie bittet die Bundesregierung aktiv zu werden, um EU-weit die Verpflichtung zur Nachrüstung von Lkw der Fahrzeugklassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> mit einfachen Abbiegeassistenzsystemen (z. B. Kamera-Monitor-Systeme) für Bestandsfahrzeuge und für den Zeitraum zu regeln, bis die unter Ziffer 1 beschriebenen Systeme für Neufahrzeuge verbindlich sind.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund zu prüfen, ob über das Förderprogramm "De-minimis" hinaus weitere Fördermöglichkeiten, auch für Fahrzeuge

mit einer zulässigen Gesamtmasse ab 3,5 Tonnen geschaffen werden können, um Anreize zur Investition in moderne Abbiegeassistententechnik zu erhöhen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 7.1 der Tagesordnung:

Liberalisierung bilateraler Luftverkehrsabkommen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Regionen innerhalb der EU

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, sich weiterhin für eine zielgerichtete und reziproke Ausweitung von Luftverkehrsrechten im Verhältnis zu Drittstaaten, insbesondere China und Staaten der Golfregion, einzusetzen. Dabei sind die regionalen Interessen an der adäquaten Erweiterung der Anzahl von interkontinentalen Direktverbindungen auch außerhalb von Drehkreuzen und die Grundsätze des fairen Wettbewerbs zu berücksichtigen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 7.2 der Tagesordnung:

Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Entscheidung der Bundesregierung, das Stammkapital der Deutschen Flugsicherung GmbH zu erhöhen und flugsicherungs-fremde Kosten in den Bundeshaushalt zu überführen, um mit der damit ermöglichten Absenkung der Flugsicherungsgebühren einen Beitrag zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland zu leisten.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt ebenfalls die bisherigen Initiativen der Bundesregierung zur Stärkung des Innovationsstandorts Deutschland, z. B. durch das Luftfahrtforschungsprogramm (LuFo).
3. Die Luftfahrt hat in Deutschland aufgrund ihrer hohen Innovationskraft eine besondere Bedeutung für die zukunftsgerichtete Herstellerindustrie, ebenso wie für die Luftverkehrswirtschaft. Sie gewährleistet die Verbindung Deutschlands mit internationalen Märkten und bindet den Mitteleuropäischen Wirtschaftsraum in globale Warenflüsse ein. Die Verkehrsministerkonferenz unterstreicht daher die Bedeutung der Luftfahrt für den Wirtschafts- und Industriestandort Deutschland sowie die Notwendigkeit, eine global wettbewerbsfähige Luftfahrt in Deutschland, die innovativ und leistungsstark ist, zu erhalten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz erkennt weiterhin erheblichen Handlungsbedarf. Um dieses Kapital auch in Zukunft effektiv einsetzen zu können, braucht der Luftfahrtstandort Deutschland eine weitere Stärkung nachhaltiger Flugverbindungen sowie weitere, auch technische Fortschritte bei Energieeffizienz, Klimaschutz und Lärmreduktion. Diese Ziele lassen sich nur erreichen, wenn die staatliche

Forschungsförderung intensiviert wird. Fluggesellschaften können nur mit ausreichender Investitionskraft eine Modernisierung ihrer Flotten realisieren.

Ergänzend sollte eine gezielte Förderung für Investitionen der Fluggesellschaften und Flughäfen in leiseren und energieeffizienteren Luftverkehr angeschoben werden.

5. Die Besteuerung des Luftverkehrs sowie die Luftsicherheitskosten schwächen die Ertragskraft der deutschen Luftverkehrsgesellschaften. Sie stellen einseitige strukturelle Belastungen dar, die im europäischen und internationalen Vergleich eine Wettbewerbsverzerrung verursachen. Die entsprechenden gesetzlichen Rahmenbedingungen bedürfen daher einer wettbewerbsgerechten Neugestaltung.
6. Vor diesem Hintergrund fordert die Verkehrsministerkonferenz den Bund auf, in der nächsten Legislaturperiode gemeinsam mit den Ländern die Weichen zur weiteren Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und der Innovations- und Investitionskraft der deutschen Luftfahrtindustrie und der deutschen Luftverkehrswirtschaft zu stellen. Die Verkehrsministerkonferenz fordert in diesem Sinne eine gemeinsame industriepolitische Initiative von Bund, Ländern, der Luftfahrtindustrie und der Luftverkehrswirtschaft sowie ihrer Gewerkschaften, um Meilensteine einer Luftfahrtstrategie für Innovationen und Wettbewerbsfähigkeit festzulegen und gemeinsam auf den Weg bringen.
7. Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt ihren Vorsitzenden, diesen Beschluss der Wirtschaftsministerkonferenz, der Finanzministerkonferenz und der Umweltministerkonferenz mit der Bitte um Unterstützung der vorstehenden Anliegen zu übermitteln. Weiterhin wird der Vorsitzende gebeten, den Beschluss der Bundesministerin für Wirtschaft und Energie, dem Bundesminister der Finanzen und der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit mit der Bitte um Kenntnisnahme und Prüfung zu übermitteln.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 8 der Tagesordnung:

Zukunft der Traditionsschifffahrt

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass Bundesverkehrsminister Dobrindt am 4. April 2017 auf der 10. Nationalen Maritimen Konferenz die Wiederaufnahme von ernsthaften und ergebnisoffenen Gesprächen mit den Dachverbänden der Traditionsschifffahrt angekündigt hat.
2. Die Bundesregierung wird gebeten, über die konkreten Ergebnisse der angekündigten Gespräche zu berichten und die Länder in die Diskussion einzubeziehen, so dass es zu einer angemessenen neuen Sicherheits-Verordnung für Traditionsschiffe kommt.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 27./28. April 2017  
in Hamburg

Punkt 10 der Tagesordnung:

Infrastrukturgesellschaft des Bundes

1. Die Verkehrsministerkonferenz hält dezentrale, regionale und operativ tätige Organisationseinheiten der zukünftigen Infrastrukturgesellschaft des Bundes für notwendig. Sie bezieht sich auf den Beschluss des Bundesrates vom 10. Februar 2017 zu Artikel 13 des Entwurfs eines Gesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften (§ 4 Absatz 2 InfrGG) (BR-Drs. 814/16 (Beschluss) Ziffer 39):  
"Die Gesellschaft privaten Rechts richtet im Einvernehmen mit den Ländern regionale Tochtergesellschaften an den bisherigen Standorten der Straßenbauverwaltungen der Länder ein, die im unveräußerlichen Eigentum des Bundes stehen. Die Standorte bleiben erhalten. (...)" Vor diesem Hintergrund lehnt die Verkehrsministerkonferenz Bestrebungen zur Abkehr von der Errichtung rechtlich selbstständiger Einheiten in den Ländern ab.
2. Auch im Interesse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist eine regionale Lösung zu bevorzugen. Die Verkehrsministerkonferenz weist zudem darauf hin, dass durch die regionale Verankerung und Einbeziehung des dort vorhandenen Wissens planerische Konflikte frühzeitig vermieden werden können und damit die schnellere Schaffung von Planrecht erleichtert werden kann.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die im Beschluss der Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder (MPK) und Besprechung mit der Bundeskanzlerin von Dezember 2016 vereinbarten Gespräche mit den Ländern zur Erstattung der tatsächlichen Planungskosten bei Straßen in der Baulast des

Bundes umgehend aufzunehmen und vor Ende des Gesetzgebungsverfahrens zum Bund-Länder-Finanzausgleich abzuschließen. Hierbei geht es nicht nur um die Finanzierung der Planungskosten für Bundesautobahnen und sonstigen Straßen, die künftig in die unmittelbare Verwaltung durch den Bund übergehen, sondern auch um die finanzielle Absicherung des Investitions- und Planungshochlaufs für die in der Auftragsverwaltung der Länder verbleibenden Bundesstraßen.